

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



UN CACCIA ITALIANO INSEGUE DUE BOMBARDIERI SOVIETICI

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI
Anno XI N. 45
9 novembre 1941-XX
Direzione e Redazione
Piazza del Popolo 18 - Roma

EDITO DALL'
UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

dipendente del
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 contesimi 60
numeri arretrati il doppio

PUBBLICITÀ
Per i contratti pubblicitari rivolgersi alla
Unione Pubblicità Italiana
Palazzo della Borsa 3-16 - 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 edito

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

ATTI 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

I numeri arretrati di tutti i periodici costano il doppio del prezzo normale.

LA SQUADRIGLIA BIANCA

Prima dell'entrata in guerra della Romania si distingueva all'Università di Bucarest un gruppo di studentesse appassionatissime per il turismo aeronautico. Nessun campo d'aviazione civile dove esse non fossero presenti. Scoppiate le ostilità con la Russia è avvenuta una mirabile e providenziale trasformazione: tutte le turiste sono ora aviatrici infermiere e nel miglior senso della parola. Dapprima le ragazze chiesero di essere ad-

differte dalle altre, ma dentro c'è tanto e tanto di spiccatamente di verso. Le brande sono collocate in modo da sembrare le caratteristiche ciccette di un piroscopo da carico. Nel mezzo un gran tavolo con una miriade di cose e di oggetti che rivelano i compiti e la missione. Libri e cassette di medicazione, carte di rotazione e bottiglie di farmaci, la tintura di jodio idrofilo, i necessari da viaggio, rocchetti di filo, aghi e spilli fermati su striscie di carta, figurine di santi... Armi? Nemmeno l'ombra. Soltanto il cavo frammento di un proiettile di bronzo che funziona da portafiori.

da alcuni Comandi Federali, come quello dell'Urbe, di Salerno, ecc., ha trovato immediata rispondenza presso il Ministero dell'Educazione Nazionale, che col suo riconoscimento ufficiale porterà ad un più vasto sviluppo l'attività aeromodellistica.

LA SETTIMANA ESTERA

Ancora dall'America ci giunge una novità e cioè il «tappeto d'aeroporto». È il tappeto volante del ladro di Bagdad che è andato in pensione e che ora viene utilizzato nei formati da lastre di acciaio, impiegati come servizi ausiliari. Si tratta di tappeti portatili



Biancheria al sole davanti all'atterraggio «Rata» (Foto Fortuna)

bite ad uno speciale servizio di trasporti e poiché fu risposto loro che in tempo di guerra le donne potevano essere utilizzate soltanto nella Croce Rossa esse decisero senz'altro di farsi incorporare in questa.

I piccoli aeroplani turistici furono allora convenientemente attrezzati per il trasporto dei feriti e completamente affidati alle volenterose, sia per il pilotaggio e sia per lo specifico incarico.

In tal modo è sorta la «Squadriglia Bianca», costituita da aeroplani con motori da 60 cavalli, perfettamente manovrati attraverso i vuoti d'aria ed il vario soffiare dei venti dei cieli dell'Ucraina. Fanciulle appena ventenni, forti e gentili, piloti addestrati dal fermo polso e mediche e delicatissime infermiere, che impavidamente si calano sulle prime linee, raccolgono i feriti e li trasportano nelle retrovie e negli ospedali delle città. Soldati eccezionali ed esemplari che con i combattenti dividono tutti i disagi, durezze, sofferenze e rischi e pericoli.

Anche di un'acceptata e vile caccia fatta dal nemico la «Squadriglia Bianca» deve salvaguardarsi. Si sa che i «Rata» hanno frugato in ogni angolo di cielo per rintracciare i minuscoli crocerossati, ma non ci sono riusciti. Il va e il viene a bassa quota dalla linea di fuoco alle immediate retrovie la squadriglia femminile lo ha compiuto lo stesso e bene ed imperturbatamente. Va e viene che spesso viene fatto nella stessa giornata quattro o cinque volte.

L'involo e l'atterraggio del piccolo apparecchio non richiedono una vera e propria pista: bastano cento metri di spiazzo. E nell'Ucraina di pianori c'è dovizia.

Le aviatriche dottoresse ed infermiere hanno la loro regolare divisa celeste, giacca, gonna e bustina ed il distintivo dell'aquila sul petto. Divisa però che si vede ben raramente: l'attività è molta. È la tuta di fatica chiazziata del lubrificante che si vede, invece, irrisconoscibile, anche se di sotto il casco fuoriesce una ciocca di capelli biondi, l'elegante signorina di Bucarest.

Eccoci ad un campo avanzato del fronte di Odessa. La tenda delle romene è rozza e militarosamente piantata nella fanghiglia. Nulla che dal di fuori la faccia

Sveglia alle sei del mattino. Una doccia fredda. Tenuta di volo. Prova dei motori e salto sugli apparecchi. Via verso il fronte con qualunque tempo. Le avversità atmosferiche non frappongono indugi allo svolgimento dell'opera di soccorso.

Facile ad immaginare il conforto provato dai feriti nel ricevere le prime cure e le prime medicazioni dalle esperte e delicate mani femminili. Ad essi le aviatriche infermiere debbono apparire sotto il dolce aspetto di una madre o di una sorella.

MERCURIO

L'aeromodellismo NELLE SCUOLE

SALERNO

In occasione dell'inizio dell'anno scolastico 1941-1942 il Ministero dell'Educazione Nazionale è venuto nella determinazione di introdurre nelle Scuole, ove sia possibile, l'Aeromodellismo come esercitazione di lavoro.

Tale attività, che è di grande interesse ai fini della propaganda aeronautica, non è nuova per Salerno perché già adottata durante lo scorso anno scolastico, a titolo di esperimento, nei R. Liceo Ginnasio «Terquato Tasso» per iniziativa del Comando Federale G.I.L. - Sezione Leva dell'Arma - e della locale Sede delle R.U.N.A.

Le lezioni si svolsero suscitando grande entusiasmo nei giovanissimi allievi, i quali alla chiusura delle Scuole si iscrissero tutti al II Corso regolare di Aeromodellismo della G.I.L. e dei R.U.N.A. di Salerno, corso che è tuttora in atto presso la R. Scuola Tecnica Industriale «F. Trani».

È pertanto di grande soddisfazione constatare che l'iniziativa presa lo scorso anno

piattaforme di atterraggio per aerei su terreni impraticabili. Il Ministero della Guerra ha fatto eseguire delle esperienze pratiche che avrebbero dato risultati favorevoli. Queste lastre di acciaio sarebbero forate in modo che aiuterebbero a mimetizzare i campi di atterraggio di fortuna sui quali — si assicura — potrebbero posarsi perfino le «Fortezze Volanti».

Invece di rimediare ai forti ritardi nella produzione di ciò che occorre oggi urgentemente per la causa delle democrazie, gli americani stanno continuando ad ipotizzare il futuro inondandolo di progetti cartacei. E ora il «Pennsylvania Aircraft Syndicat» che vuol presentare alcuni aeroplani che dovrebbero godersi i nostri discendenti immediati. E' bene notare subito che non vi è nulla di originale perché si è ricorso, con forte economia di immaginazione, a sfruttare i principi dell'autogiro. Così avremo il «Convertoiplano» per poter atterrare e decollare verticalmente e fermarsi in aria; si tratta di un biplano, con l'ala superiore in funzione di rotore. Ci sarà pure l'«Hely Gyre», munito di una fusoliera con una sezione ad ala portante e due motori a due pale ruotanti in senso inverso, montati sopra due supporti laterali. La stessa Società americana annuncia infine per dopo il 1950 un grosso autogiro senza coda che dovrebbe essere impiegato sulle linee aeree intercontinentali. I passeggeri sarebbero sistemati nell'ala insieme ai quattro motori che azionerebbero a distanza le eliche mediante lunghiissimi assi. L'aeroplano avrebbe un rotore ad una sola pala azionato non da un motore ma da una corrente d'aria artificialmente prodotta e cioè con l'aria compressa inviata attraverso una tubazione nella pala del rotore stesso da dove poi uscirebbe attraverso dei fori, secondo rotore di sicurezza verrebbe messo in azione il principio del mulinello idraulico. Questo soltanto per il decollo e l'atterraggio.

Un servizio aereo regolare Stati Uniti-Svezia sarebbe di imminente attuazione dopo la felice conclusione delle trattative svoltesi tra la Compagnia svedese «Aertransport» e la «Pan American Airways». La aviolinea sarebbe settimanale ed esercitata da quadrimotori americani di 5000 HP di potenza complessiva, muniti di cabina stratosferica e capaci di sviluppare una velocità di 500 km. h. a 7000 metri di quota. Dotati di una autonomia di 8000 chilometri questi apparecchi effettuerebbero il tragitto Nuova York-Stoccolma in 12 ore trasportando 31 passeggeri.

Dalla bicicletta all'AEROPLANO

Bisogna aver raggiunta una certa età per rammentare il sussego col quale, una quarantina di anni addietro, chi possedeva una bicicletta, scorrazzava per i viali dei pubblici parchi e per le strade della città, piegato sul manubrio con l'aria di un feroce divoratore di chilometri, e suscitando intorno a sé la curiosità benevola degli adulti e la sconfitta ammirazione dei ragazzi (Papa, quando me la comperi la bicicletta?).

Più tardi, vennero le automobili, e di queste, ai primordi del loro «lancio», esistono documenti fotografici, che illustrano taluni solenni signori, col «pioppino» in testa, o — se più evoluti — con un berretto a visiera, rigidamente impalati su di una strana ed antestetica carrozza priva di cavalli, con i tratti del volto atteggiati alla contenuta austerità di chi sta per scagliarsi alla vertiginosa velocità di dodici chilometri all'ora!

«O tempi di commovente ingenuità! Tempi in cui esistevano taluni «arditi» della

arrivo a compiere il primo balzo da terra, sul prato ove migliaia di curiosi, carponi, spiavano ansiosamente lo staccarsi dello strano uccello dalla ruota.

Anche qui, i progressi furono rapidissimi, e la conquista dell'aria, pochi anni dopo, era un fatto virtualmente compiuto. Ma l'idea di «volare», conservava in sé qualche cosa di portentoso, che ne ritardava la vulgarizzazione in quella grande cucina realizzatrice, che è la fantasia dei ragazzi.

Concorrevano, indubbiamente, a questa indifficoltà, tutto un complesso di elementi essenzialmente pratici — la difficoltà della iniziazione, l'altissimo prezzo dell'apparecchio, il rischio rilevante — i quali confinavano questo nuovissimo sport nella ristrettissima cerchia della specializzazione militare, del professionismo lungamente addestrato, e di un selezionatissimo dilettantismo.

ne disinteressò, e rimase fedele all'ideale ciclistico, che gli consentiva la manifestazione di una presenza individuale, e gli porgeva l'occasione di un più diretto intervento agonistico nel campo dell'emulazione.

Ma i padri, i fratelli maggiori di questi stessi ragazzi, si buttavano a capofitto sul nuovo mezzo di locomozione, che si andava diffondendo sempre più, oltre tutto come indice irrefutabile di una effettiva selezione sociale.

Un importante contributo a questa mania, fu dato, come sempre, dai primi incidenti stradali, spesso cruenti, i quali crearono intorno alla figura dell'automobilista, un alone di eroismo e di temerarietà. Intanto la tecnica perfezionava i motori. S'incamminava realmente a divorare i chilometri, ed i contatti nelle sedi delle Associazioni Automobilistiche, o la solidarietà della strada, creava fra le classi privilegiate — aristocrazia e borghesia alta — una promiscuità spesso gradita, talvolta tollerata, quasi sempre inevitabile. Si andava intanto formando un nuovo tipo sportivo di uomo, che pur non possedendo quelle doti strettamente fisiche richieste dalle palestre, dai campi di tennis o altro, offrivano qualità di resistenza, di prontezza e di ardentimento, degne di essere adeguatamente apprezzate e valutate. Poiché l'automobilismo ha indubbiamente il merito di aver impresso ad una certa categoria di persone che non erano troppo proclivi agli spostamenti, l'assillo di una maggiore mobilità, e di aver promossa una più larga pratica della vita all'aria aperta: impiegati, professionisti, benestanti che, un tempo, per le difficoltà di comu-

nicazioni climatiche, che un giorno la distanza renderebbe inaccessibili, e che la rapidità del mezzo nuovo pone, per così dire, a portata di mano.

Tutto questo in grazia della velocità, la quale proseguiva in dettaglio, per mezzo dell'automobile, il miracolo compiuto a suo tempo dalla ferrovia in un campo più generico.

L'automobile, però, come abbiamo detto, rimase sempre un mezzo di locomozione, o, se vogliamo anche, un trastullo per adulti; e non poté mai vulgarizzarsi fra i ragazzi, per ragioni tecniche di costruzione, e per motivi economici e prudenziali; ed i ragazzi continuano a dimostrare la loro spiccata predilezione per la bicicletta, anche perché i costruttori hanno finalmente compreso quale convenienza avevano ad accattivarsi una clientela così numerosa e così pertinace. Gli effetti di tale innovazione industriale sono ostensibili; in certi quartieri signorili della periferia, i piccoli ciclisti, su minuscole biciclette, manovrano a nugoli, come le cavallette, graziosamente imperversando per i viali dei parchi, e lo spettacolo di tanti ornelli e di sane donne, piegati sul manubrio ed arrancando freneticamente sulle molteplici provvidenzialmente ridotte, è quanto mai divertente per il tranquillo peripetico, e lo induce a sacrificare una parte della propria incolumità, al sereno buon umore che gli ispira l'ansimante impegno dei graziosi pedalatori.

Ma se questo piccolo mondo ha rinun-



Inferno antiareo intorno ad un nostro aerostituzionario.

distrazione, che arrivavano a farsi investire da una carrozzella...

Ma il mondo ha camminato, ed in seguito, i motori divennero più potenti e la forma esteriore dell'automobile andò modificandosi, secondo le norme di un'estetica nuova, la cui prima tappa fu segnata dal suggestivo modello della «torpedo». Oramai, si andava presto sul serio, e, con l'applicazione perfezionata del nuovo «sport», la frenesia della velocità cominciava ad esigere, in questi precursori, attitudini particolari, o, per lo meno, una istruzione, un allenamento di particolarità intensa. Eravamo entrati nella fase degli sviluppi vertiginosi, dei miglioramenti quotidiani, ed ogni «modello nuovo» di una fabbrica, costituiva un reale passo in avanti nell'industria e nel guidatore.

Si era appena incominciato a formare il tipo fisico del guidatore, quando l'aeroplano

infatti, finché si trattava della bicicletta, il fanciullo poteva inquadrare, in una formula piena di possibilità, il proprio desiderio di possesso, mediante il metodo della ripetizione, sia sotto forma di nostalgia melopea, sia sotto quella di una più dinamica espressione: entrambi notissimi a tutti i genitori della terra. Certe volte, anzi, questo dono, lungamente agognato, costituiva per i padri un prezioso espediente educativo, in quanto la bicicletta era designata, come premio per determinati risultati da conseguire; il brillante passaggio da una classe all'altra, per esempio. D'altronde, il prezzo della bicicletta entrava nelle possibilità finanziarie di chiunque, se si tiene conto del lusinghievole sistema di ratizzazione, largamente diffusi ovunque.

L'automobile, peraltro, era uno sport per adulti; ed il ragazzo, pur creandosi i propri eroi del volante — dall'atante Nazzaro in poi — considerò il nuovo veicolo più sotto la specie «mobilitica» del decoro familiare, che non come un mezzo strettamente personale di prestigio. In fondo, per ciò, se

nicazione, non concepivano se non quegli spostamenti periodici, a durata prolungata (la villeggiatura secondo il concetto dei nostri nonni), ora, invece, mediante l'autonomia che conferisce un veicolo personale comodo e non estenuante come la bicicletta, non appena hanno una mezza giornata disponibile, si lanciano per le grandi arterie interurbane, alla ricerca di un'aria più respirabile, di un'atmosfera più riposante e più salubre; e così si riconciliano con la natura, e trovano nei problemi rapidi che impone il movimento, una preziosa occasione per cimentare la loro mente, ponendola a contatto con la semplicità fresca e primordiale della vita fisica.

Occorrerebbero volumi per illustrare gli effetti di ogni genere, che sono derivati da questo nuovo modo di considerare le giornate di vacanza innanzi tutto, un sensibile ed immediato miglioramento nelle condizioni di umore e di salute, una gagliarda riserva di «fiato», per affrontare con maggior rendimento e con rinnovata energia, la diuturna fatica del proprio compito, nella turbinosa esistenza moderna; poi, la creazione di luoghi di ritrovo, di spiagge, di sta-

zato all'automobile «vera», o genitori non viliudate che esso si fermi sulla bicicletta in eterno. Oggi, veramente, nella fantasia di ogni ragazzo, esiste il nuovo tipo dell'eroe sportivo l'aviatore.

Per una di quelle anomalie, così frequenti nella storia del progresso umano, la possibilità pratica dell'accesso ha fatto un balzo, superando nettamente il mezzo più moderno — l'automobile — per ritrovarsi sul mezzo modernissimo, l'aeroplano. Quella che pareva una meta così lontana, da scoraggiare la più accesa fantasia degli adolescenti, oggi, attraverso l'istruzione del volo a vela, perseguita fra la giovane generazione, incomincia ad essere accessibile: fra qualche anno, l'aviazione diventerà uno sport perfettamente praticabile su larga scala.

E così, i benefici che già abbiamo segnalati sull'individuo, parlando dell'automobile, si moltiplicheranno, anche perché l'esercizio del volo sarà iniziato in una categoria più giovane che non quella dell'automobile, e quindi più plasmabile alle esigenze delle vie del cielo. Se si considera, infatti, il pinguicco aereo come uno sport, suscettibile di svilupparsi sempre più nel campo pratico della vita, non si può non riflettere allo sforzo che tale esercizio impone a tutte le facoltà fisiche ed intellettuali del volatore.

(La fine a pag. 5, col. IV). P. FARNETI.

AVIOradio

(Continuazione dei numeri precedenti)

IV

« Dove si impara a tracciare una «rotta» e si scopre un po' del Codice «Q» ».

Se dovessimo tracciare una rotta aerea fra Milano (Linate) e Verona come faremmo? Niente di più semplice. Occorre una carta geografica, una riga, una matita ed un goniometro (il goniometro non è che un disco di materia trasparente, di solito celluloido, il cui bordo è diviso in 360 parti, tale quale come il tamburo graduato del R.D.G.).

Uniamo sulla carta con una retta Milano (Linate) con Verona, poi in corrispondenza di Linate mettiamo il centro del goniometro (il goniometro non è che un disco di materia trasparente, di solito celluloido, il cui bordo è diviso in 360 parti, tale quale come il tamburo graduato del R.D.G.).

Leggeremo poi l'angolo che segna l'intersezione della linea che abbiamo tracciato; questo angolo si chiama «rotta vera» cioè riferita al nord vero o geografico.

Voi saprete tutti che oltre al nord geografico, vi è anche il nord magnetico, e che questo polo magnetico si sposta sia pure lentamente ma con continuità.

Si chiama «declinazione magnetica» quell'angolo che bisogna aggiungere o togliere ad ogni angolo di «rotta vera» per avere la «rotta magnetica o rotta bussola».

La declinazione magnetica varia da luogo a luogo, per esempio a Milano è 5° 30' ovest (cioè la declinazione va aggiunta all'angolo di rotta vera) a Roma è 4° 05' ovest, a Valona è 2° sempre ovest.

Quindi se la rotta vera Linate-Verona è 88°, la rotta magnetica sarà 93°. Non si tiene calcolo del mezzo grado perché rientra negli errori di lettura. Chiaro?

Qui bisogna tirare in ballo il Codice «Q».

Non crediate vi voglia rivelare un Codice segreto; il Codice Radiotelegrafico Internazionale «Q» è, come dice il suo nome, frutto di parecchie conferenze, non pochi pranzi e parecchi discorsi. Però è un raro esempio di un accordo raggiunto quando i rappresentanti di molte nazioni si siedono attorno ad un tavolo.

Si chiama Codice «Q» perché tutte le voci cominciano con questa lettera, essendo questa la meno usata in tutte le lingue, quindi ha la minore possibilità di generare confusioni.

Quando abbiamo parlato del R.D.G. abbiamo visto che l'aereo chiede al campo: «Qual'è la rotta magnetica che devo se-

gure per venire a casa?». Naturalmente se dovesse trasmettere tutta questa chiacchierata non si finirebbe più, allora entra in funzione il Codice «Q» e il velivolo trasmette QDM? da terra rispondono: QTG e dopo il rilevamento: QDM 280°.

Sfogliamo il Codice «Q» e vediamo che: «QDM?» = «Qual'è la rotta magnetica da seguire, quando non ci sia vento, per dirigermi verso di voi?». Questa è la domanda che l'aereo rivolge alla stazione a terra, che risponde: «QDM 280°» che vuol dire «La rotta magnetica da seguire, quando non ci sia vento, per dirigermi verso di me è 280°». «QTG?», vuol dire fai MO MO. Cioè: «Volete trasmettere il vostro nominativo per 50 secondi terminando con una linea di 10 secondi affinché io possa prendere il vostro rilevamento radiogoniometrico?».

Quindi tutta questa chiacchierata per chiedere la rotta per tornarsene al campo, trasmessa in codice «Q» fra un aereo che abbia per nominativo I-SOLE e la stazione a terra che abbia per nominativo ILY sarà:

ILY de I-SOLE — QDM? ar K
I-SOLE de ILY — r ok QTG ar K
ILY de I-SOLE — r QTG (I-SOLE I-SOLE I-SOLE ecc. —) ar K
I-SOLE de ILY — r QDM 280 ar K
ILY de I-SOLE — r cfm 280 ar va
I-SOLE de ILY — r va

Voi avete visto saltar fuori altre sigle misteriose: «ar ok K va», ecc.

Niente paura, sono solo abbreviazioni in uso comune nella procedura radiotelegrafica. Siccome è indispensabile conoscerle per poter capire come si svolge il servizio ecco che ve ne riporto le principali con il relativo significato:

AR = Fine della trasmissione
K = Avanti — trasmettete voi
AS = Aspettate minuti (segue il numero dei minuti)

CFM = Confermate le parole o gruppi di numeri che seguono; oppure: confermo le parole o gruppi di numeri di cui avete chiesto conferma — Sono esatte

NIL = Non ho nulla da comunicare

OK = Sta bene — Siamo d'accordo

R = Ho ricevuto

RPT = Ripetete

VA = Fine del traffico

CL = Chiudo la mia stazione

DI = Rilevamento incerto per la cattiva qualità dei vostri segnali

DJ = Rilevamento incerto a causa di disturbi

DO = Rilevamento incerto. Domandate altro rilevamento più tardi

DS = Regolate il vostro trasmettitore. Il minimo del vostro segnale è troppo esteso.

Per questa volta la chiacchierata è sta-

ta lunga o noiosa, la prossima volta sfogheremo assieme il Codice «Q» e parleremo un po' delle voci più importanti.

Mi sbaglierò ma voi comincerete a dirvi: «La radio è una gran bella cosa, ma che barba!». A proposito di barba: gradirei tanto sapere come va lo studio dell'alfabeto Morse, quanti siete che avete avuto la costanza di continuare? Ti ti ti, ti ta ta ti, ti ta ti ta, ta ta ta, ta ta ta, ta ta ta, ti ta ti ta, ti ta ti.

(Per gli asinelli vuol dire «spero molto»).

(Continua) MIGNO MIGNONIS RADIOCOMANDO

Come abbiamo aperto nel numero precedente, per ragioni incomprendibili una puntata del Radiocomando è stata postposta; abbiamo quindi ripreso la pubblicazione regolare dal n. 39, considerando come non pubblicata la puntata del n. 42, che è quella che, appunto, ripetiamo oggi.

Passiamo alla rivelazione. Ormai per il grande favore che godono le ultracorte nel campo aeromodellistico la rivelazione è generalmente del tipo superregenerativo.

E' bene tuttavia esaminare prima il tipo reattivo che per alcune particolarità che può presentare in fatto di funzioni discontinue non è improbabile, che torni di moda. Conviene perciò vedere la reazione da un punto di vista un po' generale, il che del resto aumenta la comprensibilità del fenomeno.

E' noto che nelle valvole termioniche una variazione di tensione di griglia produce una variazione di energia di placca con effetto generalmente superiore alla causa in quanto la funzione principale delle valvole è quella amplificativa. Se ripartita in griglia con giusta fase, questa variazione di energia di placca è capace di provocare una V_g contraria alla precedente. Si stabilisce cioè un regime di oscillazione per cui gli elettrodi della valvola si vengono a trovare ad ogni istante in fase contraria. Ciò se la variazione di energia di placca provoca un V_g di valore assoluto esattamente uguale al precedente. Se ne provoca una maggiore, la oscillazione aumenta di ampiezza fino a stabilizzarsi ad un valore medio prossimo al punto di saturazione; se minore, il complesso può oscillare. Nel circuito anodico dei comuni rivelatori si placca o di griglia, oltre che il segnale rettificato, sono presenti correnti di A.F. che riportate a reagire in griglia provocano un battimento audibile.

Quindi in generale; per alti valori di reazione il complesso oscilla; per medi e bassi rivela con grande amplificazione.

Questo stato di reazione serve ad aumentare sensibilità e selettività al ricevitore; essa equivale a variazioni di resistenza apparente, efficace e reattanza nel circuito di griglia.

La variazione di reattanza provoca una variazione inavvertita di frequenza; quella di resistenza apparente è grandissima rispetto alla minima resistenza chimica del circuito di griglia aumentando la tensione di risonanza e quindi la selettività.

Il grado di accoppiamento mediante il quale si riporta l'energia in griglia, determina il grado di reazione; ad un certo punto essa è in condizione di auto-eccitarsi dando luogo ad oscillazioni persistenti A.F. Per K (grado di accoppiamento) molto basso il sistema rigenera molto debolmente. Aumentando K l'innescò non tarda a verificarsi con andamento dolce o brusco. Nel primo caso il punto di riposo è in un punto ripido della caratteristica mutua; le oscillazioni aumentano con l'aumento di K. Nel secondo caso il punto di lavoro non è in un punto ripido della Cm.

Bisogna allora fare K più grande che nel caso precedente per ottenere oscillazioni che appaiono di un tratto ad elevata ampiezza. Diminuendo K esse rimangono anche al di sotto del punto di partenza, poi cessano del tutto. Ciò perché in quest'ultimo intervallo la valvola è solo in condizione di mantenere oscillazioni e non di generarle. Più spesso si nota un passaggio misto; prima l'ampiezza è proporzionale a K poi aumenta bruscamente per tornare quindi a variare linearmente. Questa maniera di comportarsi dipende dal modo con cui varia la Cm, al variare dell'ampiezza dell'oscillazione; per andamento lineare di questa la Cm è massima per oscillazioni di limitata ampiezza. Per maggiore o minore ampiezza diminuisce sempre e non può aumentare che per un aumento di K. Per l'andamento brusco d'innescò, Cm per piccole oscillazioni è piccola (lavoro in gonito di curva). Perciò se queste possono innescarsi, la loro ampiezza aumenta col diminuire di Cm. Per un ben determinato assetto di K e V_g avviene l'innescò e l'ampiezza aumenta automaticamente fino alla fine dell'intervallo di andamento lineare. Diminuendo K, la oscillazione può mantenersi perché l'ampiezza si riduce ed aumenta così la pendenza media. Poi, il disinnescò, quando la variazione di pendenza non è compensata da variazione di pendenza non è compensata da variazione di ampiezza. Per cui: il rendimento in A.F. dipende dalla Cm, e dal μ della valvola; inoltre un minimo spostamento del punto di lavoro produce grandi variazioni in tutto il complesso A.F. e conseguentemente di energia (1). Così le valvole ad andamento brusco, talvolta intrattabili per ricevitori normali possono essere per noi preziose, poiché si avvicinano al funzionamento discontinuo. Però, tutto sommato, la reazione non è poi molto conveniente in Radiocomando. Infatti la pendenza del rendimento del circuito aumenta con l'instabilità a ricevere del complesso. D'altra parte, a voler sfruttare questa instabilità si corre il pericolo che una volta lanciato un impulso il ricevitore entrato in oscillazione non ne esca più. Un rimedio a questi inconvenienti lo possono presentare le valvole a griglia-schermo.

BRUNO

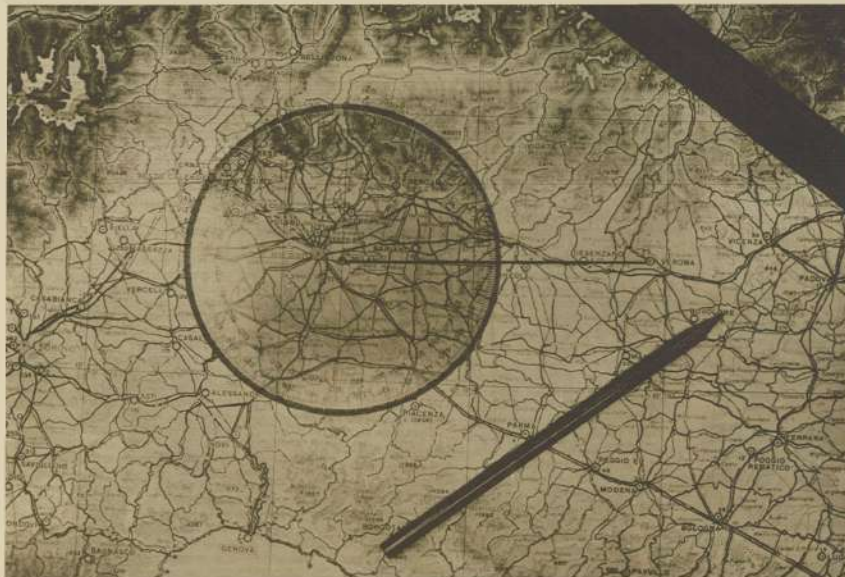
(Continua)

(1) Molto importante alla comprensione della reazione è il diagramma di Ruop; esso è relativo a ciascun circuito ed a ciascuna valvola sperimentata. Comunque l'andamento generale è simile.

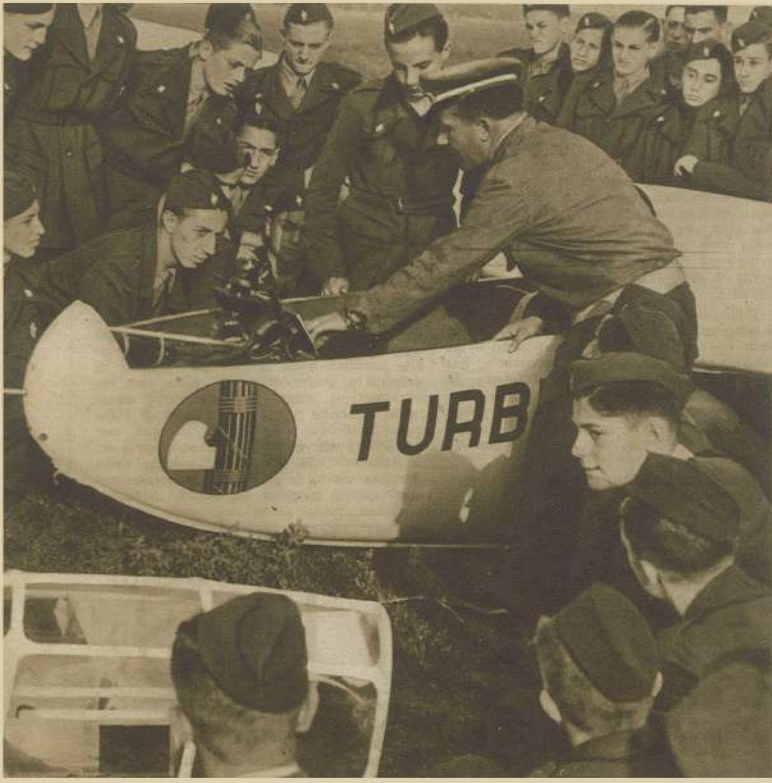
Risulta: il valore più basso (1) della reazione basta ad autoeccitare solo se la valvola lavora in punto di pendenza massima corrispondente in A. Per $V_g=A$ comprende anche la μ per maggiori valori di K. Spostando V_g le oscillazioni decrescono in ampiezza per K costante, oppure occorre K più



Allievi del Collegio Aeronautico di Forlì attorno ad un veleggiatore e all'istruttore Pegiani.



Occorre: una carta geografica, una riga, una matita ed un goniometro.



elevato. Nelle regioni esterne la caratteristica mutua ha andamento così pianeggiante che per ottenere innesci occorre forte variazione di K. Però essendo aumentata la pendenza media del complesso, le oscillazioni sono molto ampie.

Prima e dopo A la pendenza è piccola, per forti valori di K non si innescano oscillazio-

ni; viceversa le più innescate si mantengono. In B le oscillazioni si mantengono, per alto K, l'ampiezza passa subito da e in e. Così innescate le oscillazioni rimangono fino a C, poi diminuiscono o bisogna salire Va K = 9. Simile effetto a destra. L'instabilità in c è notevole, se Ze di griglia è grande. Nelle valvole a gran saturazione b sparisce.

GARE

LE CINQUE GIORNATE DI COLLE DEL FRATE

La conclusione delle «cinque giornate di gare per aeromodelli veleggiatori da pendio», indette dalla «Scuola di aeromodellismo della R.U.N.A. di Bologna» (alias «Paolo Nobili») che ne è il fattivo e simpatico animatore, si è avuta la domenica 19 ottobre u.s.

Chiusura veramente in «piena forma». Ciò anche in virtù della giornata oltremodo favorevole che ha permesso a tutti i concorrenti di avvantaggiarsi nel punteggio usufruendo di ripetutissimi lanci.

E la vittoria ha premiato giustamente uno dei più meritevoli.

Augusto Borganti ha chiuso con un 63°; questo tempo che potrebbe sembrare indigno per lui, che già nella prima giornata s'era messo alla testa della classifica con un 11'45", testimonia invece della bravura e della volontarietà del giovane competitore, poiché appunto tale punteggio finale gli è stato conquistato (notate bene!) dall'I. Borg secondo. Sicuro: Augusto Borganti, che a causa della perdita dell'I. Borg primo stava per rimetterci il posto di capofila, ha avuto il coraggio, fra una settimana e l'altra, di creare una novella copia del suo indovina (issimo veleggiatore, frustrando così ogni manutenzione avversaria.

La sua vittoria ci fa piacere: e gli diciamo «bravo!».

Anche Giorgio Marinelli si è ben meritato di terminare ai posti d'onore e, pur secondo classificato, può vantarsi del tempo massimamente segnato durante le gare: 15'3", regalandogli dall'I. Bora prima che andasse smarrito fra le forre o i calanchi della valle del Savena.

A titolo di plauso vogliamo citare, oltre a Roberto Montanari, terzo classificato, Sergio Contini e Pier Achille Oniberti per la realizzazione di interessanti aeromodelli.

Tuttavia anche i modelli strettamente di serie, cioè tipo Scuola, presentati da neofiti, apprendisti, non hanno fatto male: prova ne siano Ettore Marzocchi e Paolo Guizardi piazzati rispettivamente 7 ed 8.

A differenza della «quarta giornata» — svoltasi la domenica 12 ottobre — durante la quale Giove Pluvio sfrottò precipitosamente aeromodelli ed aeromodellisti con l'inaspettato sopraggiungere d'un violento temporale, nell'ultima domenica, invece, i

giovani costruttori bolognesi hanno potuto sbizzarrirsi con tutto comodo.

Tanti è vero che, terminati i lanci ufficiali, valevoli per la classifica delle gare programmate, a queste si è aggiunto un breve ciclo con l'effettuazione di due lanci collettivi di tutti i veleggiatori... superstiti. In palio erano due premi extra — assegnati brevemente sul posto — che hanno arreso a Glauco Della Valle e a Mario Guizardi, quali costruttori dei modelli «ultimi ad atterrare».

Mentre le varie classiche testimoniano dell'intensa attività svolta anche quest'anno sul cocuzzolo di Col del Frate, per la cronaca aggiungeremo che mai, nel passato, si è avuta così grande defezione di aeromodelli: durante le «cinque giornate di gare» ben sei veleggiatori sono risultati «dispersi», nonostante portassero ben visibile l'apposito cartellino di identificazione.

Più che ad impossibilità di ritrovamento si potrebbe pensare ad una eccessiva passione per gli aeromodelli... affrui da parte di qualche incognito simpatizzante.

Ma certe forme di «tifo», a dire il vero, riescono piuttosto sconcertanti!

Fra i tanti che s'attaghierebbero, ai bravi aeromodellisti bolognesi confa anche il classico «ad aspra per aspra», eccoli infatti — senza tentennamenti per le immanicabili contrarietà — già protesi, con ardente spirito e con decisa volontà verso le nuove mete dell'Anno XX.

E sapranno farsi onore.

Sic est in votis!

L. Z.

LE CLASSIFICHE

Il 12 ottobre, prima che il maltempo facesse interrompere i lanci, si ebbe il seguente punteggio:

1. E. Basso di Marzocchi Ettore con 223°; 2. punti 143; 2. I.ardi di Guizardi Paolo con 150°, punti 110; 3. I. Nube di Acquardenti Pietro con 149°, punti 109; 4. I. Bert di Bertì Ceroni Mauro con 146°, punti 106; 5. I. Arno di Della Valle Glauco con 142°, punti 102; 6. I. Alve di Fantini Irenio con 127°, punti 87; 8. I. Gigi di Ardesiati 137°, punti 97; 7. I. Alpe di Veronesi Angelo Luigi con 116°, punti 79; 9. I. Agos di Montanari Roberto con 113°, punti 68; 10. I. Borg di Borganti Augusto con 42°; punti 42.

Il 19 ottobre nella finale, si ebbe questa graduatoria:

(Continua a pag. 9 col. IV)

MEDICINA *Preventiva*

Queste note, dedicate esclusivamente ai piloti veleggiatori, vogliono far intendere ai volovelisti che primo requisito per poter compiere un soddisfacente volo a vela è quello del benessere fisico unito ad una buona comprensione di tutti i possibili accidenti patologici che colpiscono prima, durante e dopo il volo. Purtroppo ben pochi conoscono le norme di medicina aeronautica e ben poca importanza danno quindi a questa scienza che è divenuta ormai essenziale anche nel volo a vela.

Ogni aviatore sa che deve mantenere il suo organismo efficiente sia dal lato fisico come da quello psichico per poter avere il massimo rendimento del volo. La vita si basa su un ricambio energetico, cioè i consumi devono essere rimpiazzati; quindi l'energia per essere prodotta abbisogna di calore che è fornito dalle calorie contenute negli alimenti. Ma prendere gli alimenti non basta, occorre che essi siano di molte varietà per poter dare al corpo il necessario fabbisogno biologico, cioè le cosiddette vitamine. Occorre quindi che chi voia scelga una nutrizione adeguata al lavoro muscolare che dovrà fare (in genere 3500 calorie bastano per un lavoro moderato) e che detta nutrizione sia ricca di vitamine.

E' superfluo dire che il volovelista che esplica la sua attività di volo durante tutto l'anno deve condurre una vita sana, senza eccessi di alcool, fumo, ecc. Ad esempio l'alcool agisce sul tono nervoso e quindi può risultare dannoso poiché gli effetti sono, a volte, simili a quelli riscontrati nella permanenza in depressione. Gli effetti del fumo, e cioè della nicotina, sono ben noti ed in quanto ad altri eccessi corporali sono assolutamente da escludere poiché consumano il tessuto nervoso dell'organismo con comprensibile danno.

Però mantenendo l'organismo efficiente in tutti i sensi non basta per poter volare: occorre tenere conto dei diversi generi di volo e prendere delle precauzioni specifiche cioè usare una profilassi appropriata studiata dai medici aeronautici.

Per comodità di esposizione esamineremo due principali generi di voli a vela (acrobazia e quota) prima, durante e dopo il volo.

VOLO A VELA DI ACROBAZIA

Prima del volo — Per evitare possibili accidenti bisogna che il volovelista vuoti la vescica e l'intestino, questo per impedire che, durante una figura acrobatica a forte accelerazione, possa la membrana della vescica piena, rompersi. Al-ra norma da seguire, specialmente per l'acrobazia è quella di non mangiare prima del volo poiché provoca un superlavoro circolatorio ed uno spostamento della massa sanguigna dei vasi addominali. Alle volte si può verificare un disagio fisico che non mette nelle migliori condizioni il pilota per effettuare dei voli acrobatici.

Non è sfavorevole fare dell'acrobazia a digiuno poiché i centri nervosi sono solo più sensibili nei voli d'alta quota.

Durante il volo. — Mentre si effettuano le figure acrobatiche bisogna tenere presente una norma importantissima. Il capo deve essere bene appoggiato. Anche se con l'allante non si raggiungono i valori delle accelerazioni riscontrati negli apparecchi a motore e sempre meglio osservare quanto su detto. Le ossa del corpo resistono solamente a dodici volte il loro peso e le ossa o meglio le articolazioni del collo che sono le più labili, possono rompersi, se il capo non è appoggiato, ad una accelerazione di 3-4 g.

Bisogna poi evitare il fenomeno Coriolis il quale è molto fastidioso; detto fenomeno si manifesta quando nell'interno di un sistema ruotante compaiono altri movimenti. Se durante una virata eseguita a forte velocità (può capitare con l'allante di girare in picchiata per effettuare una virata imperiale), il pilota volge il capo, esso è sottoposto oltre alla accelerazione data dalla forza centrifuga anche ad una accelerazione che è chiamata supplementare o complementare. Il fenomeno è notevolmente disorientante poiché ad esempio, durante un avvistamento, il volovelista spingendo rapidamente la leva per uscire dalla vite esso sarà portato a comandare involontariamente gli alettoni in senso contrario a quanto occorrerebbe. Quindi

durante le acrobazie mai volgere il capo. Altra norma da seguire è quella di non richiamare mai l'allante bruscamente, questo non solo per non sottoporre a pericolosi sforzi di torsione le ali, ma anche per non far sì che la forza centrifuga che può agire nella direzione piedi-testa (gran volta rovescia) oppure testa-piedi (gran volta dritta) possa produrre gravi alterazioni anatomiche e funzionali. Dette alterazioni possono essere: lo svuotamento della vena aorta con il conseguente aumento di lavoro del cuore per richiamare il sangue, anemia del cervello e della retina quando il sangue viene spinto ai piedi, visione rossa quando invece il sangue viene spinto dai piedi alla testa, obnubilamento della coscienza nei casi più gravi.

Altri casi di disturbi ma che per fortuna sono rari nel volo a vela causa le moderate velocità di affondata (in certi casi si può giungere, senza adoperare i freni di picchiata, a 250-350 km/h, mentre nei vellevoli a motore si sono raggiunte in picchiata velocità dell'ordine di 600-800 km/h ed anche più) sono il distacco della retina, emorragia del vitreo e cecità temporanea o permanente di un occhio o di ambedue. I casi qui esposti di disturbi visivi si possono riscontrare nelle virate brusche durante le picchiate. In definitiva durante il volo acrobatico bisogna stare fermi col capo, compiere i movimenti con calma e richiamare dolcemente.

Il volovelista deve tener presente che egli deve abituarsi all'acrobazia per gradi, bisogna quindi cominciare con pochi minuti di volo e cominciare dalle figure più facili per poi progressivamente passare alle più difficili.

Per quanto riguarda il paracadute è opportuno che il volovelista voli con il moschettone distaccato per permettere il lancio ritardato onde impedire, in caso di rottura in volo dell'allante, che rottami colpiscano il paracadute.

CURIEL

DALLA BICICLETTA ALL'AEROPLANO

(Continuazione della pag. 3)

La nuova economia, organizzata con criteri ben ordinati e meglio studiati, il progresso tecnico, la grande scuola dell'aviazione militare, la necessità — fatale nella vita moderna — di aumentare la rapidità delle comunicazioni e di favorire i contatti con le regioni più lontane, porteranno indubbiamente questa preziosa macchina, che è l'aeroplano, ad un uso enormemente generalizzato famiglie intere sul loro aeroplano privato, si recheranno a colazione da Roma a Torino, a Milano, a Venezia, per rispondere all'invito di amici.

In una parola, le distanze saranno abolite. Inesistibilmente, il tipo preattualmente velettudinario del «trave», quello dell'uomo al quale «piacciono i propri comodi», quello del giovane «che non si è mai allontanato dalla propria città», scompariranno in modo definitivo, e verrà fuori un nuovo modello di individuo dinamico, intraprendente, risoluto — l'uomo che sa quello che vuole e sa usare per realizzarlo — individuo che trasformerà non solo la propria classe, ma anche, col tempo, la massa intera, dandole l'impronta di un'evoluzione irresistibile. Si può immaginare quello che sarà il mondo allora?

Molto si può immaginare, ma non tutto, perché il progresso, di cui l'aviazione è l'espressione più tangibile, si sviluppa per irradiazione, pur procedendo per una strada diretta e le conseguenze del fenomeno procedono per così innumerevoli ramificazioni, che la mente si perde nel seguirle.

Quello che è certo si è che lo sviluppo dei fenomeni sociali derivanti dall'aviazione saranno così rapidi da consentire anche ai vecchi di oggi di contemplare in parte i progetti.

La fine dell'immane cicione che imperverava attualmente sul mondo, l'istituzione di pace che si stabilirà sul nostro pianeta dopo la tempesta, segnerà il punto di partenza di tutta una nuova spinta verso la solidarietà umana. Tale atmosfera sarà particolarmente propizia ai rapporti fra popoli lontani, e creerà automaticamente il bisogno di una più intima e più fraterna conoscenza. Le vie per le quali si realizzerà questa immensa attrazione reciproca saranno, certo quelle dell'aria. Ed i popoli che seguiranno nel cielo il rapido volo degli aerei, li saluteranno con esultanza, come rondini, fioriere di una nuova primavera.

NOZIONI ELEMENTARI DI AERODINAMICA

(Continuazione vedi numero precedente)
RIPARTIZIONE DEGLI SFORZI SUI LUNGHERONI

Prima di chiudere questo capitolo è opportuno accennare anche ad un'altra proprietà della curva dei momenti: alla possibilità di valutare l'entità degli sforzi sopportati dai longheroni.

Supponiamo perciò di avere nell'ala due longheroni, disposti al 20% ed al 55% della corda. Nella fig. 16, i punti L₁ ed L₂, sulla corda di riferimento, corrispondono

rebbe proporzionalmente più debole di quello posteriore. Ne risulterebbe una flessione maggiore del longherone anteriore che del longherone posteriore, con variazione di incidenza, specialmente alle estremità: verrebbe a variare il calettamento del profilo II, e risulterebbero nulli i calcoli eseguiti di portanza, resistenza, e momento. Per la variazione delle caratteristiche aerodinamiche verrebbero a variare le condizioni di sostentamento, di velocità, ed equilibrio: perciò il risultato sa-

do all'ala i rimanenti organi dell'apparecchio: fusoliera, piani di coda, gruppo motore-propulsore. Nelle generalità è già stata fatta la distinzione fra velivolo e motore-velivolo: noi dovremmo adesso considerare quindi gli stessi argomenti per il velivolo, cioè per l'apparecchio che non dispone di organo di trazione, sia perché non in azione, sia perché mancante del tutto.

Tuttavia, prima di iniziare questa seconda parte del nostro programma, sarà opportuno richiamare tutte le formule e le considerazioni precedenti, collegandole fra loro, per cominciare ad avere un'idea della loro importanza reciproca, del procedimento di calcolo da seguire nel progetto, e per dare alcune avvertenze generali.

Iniziando un progetto di aeromodello, è necessario stabilire le qualità che il modello deve possedere: in primo luogo è da notare che, per tutti gli apparecchi dei quali ci occupiamo, bisogna ottenere la massima solidità, sia longitudinale che trasversale. Relativamente, poi, agli scopi che il modello deve raggiungere, si hanno modelli per durata, per velocità, per velocità.

Come si è già detto, nel capitolo I, *Specie di profili*, secondo che noi dovremo raggiungere l'uno o l'altro scopo, noi potremo indirizzare la scelta del profilo verso un genere o l'altro. Riassumiamo brevemente le considerazioni, indicando per ognuno dei fini proposti, le condizioni che

possono portare alla migliore soluzione del problema.

Durata: per ottenere il massimo risultato, il modello deve essere piuttosto leggero, ottenendo così il dover disporre di una minore potenza necessaria al volo. Nel caso specifico, e più comune del motore elastico, questa condizione significa una minore sezione della matassa, con possibilità di carica maggiore. Anche l'elica, come vedremo a suo tempo, potrà girare più lentamente, con aumento del tempo di scarica, e perciò di volo. È bene notare però che la leggerezza eccessiva rende il modello troppo sensibile alle variazioni di condizioni atmosferiche (colpi di vento, anche lievi, cambiamenti di direzione del vento, dovuti ad ostacoli sul terreno, come case, alberi, diversità del suolo, prato, terra nuda o sassi, ecc.); per ognuna di queste cause il modello troppo leggero subisce una variazione di rotta, che significa quasi sempre una perdita di velocità e perciò di quota; salvo casi eccezionali, il tempo di volo viene diminuito. Essendo piccola la velocità di rotazione dell'elica, e bassa la potenza, per le ragioni alle quali è stato accennato relativamente alla durata di scarica della matassa, anche la velocità sarà piccola: occorre quindi scegliere un profilo di buona portanza, anche se la resistenza sarà abbastanza elevata. Indirizzeremo perciò la scelta fra i profili semi-spessi o addirittura spessi.

(Continua) **GIORGIO BACCHELLI**

IL «POLIS»

Questo modello da me progettato e costruito ha dimostrato ottime, se non eccezionali, doti di arrampicatore e veleggiatore. Da esso si sono ottenuti voli di circa due minuti, senza presenza di termiche e in giornate poco adatte al volo data la completa mancanza di sole. La sua costruzione è delle più semplici, i materiali adoperati sono poco costosi e soprattutto autarchici, le sue caratteristiche sono le seguenti: apertura alare mm. 1200; superficie portante dmq. 16; peso totale g. 200; peso per dmq. grammi 12,5.

ter spazi delle cernine. La sua ricopertura è analoga a quella della fusoliera.

IMPENNAGGI

Il piano orizzontale è composto da 8 centine in tranciato di pino di mm. 1 con profilo CLARK X; il resto della costruzione è analoga a quella dell'ala. Il piano verticale è formato da 4 centine anch'esse in tranciato di pino di mm. 1 con profilo biconvesso qualunque; nell'interno passano due longheroni in tondino dal diametro di mm. 3 che uscendo dalla centina poggiano sul piano verticale serviranno per il fissaggio ad esso.

GRUPPO MOTOPROPULSORE

L'elica è monopala ripiegabile; essa verrà ricavata da un blocco di pino stagionato e verniciata poi alla cellulosa. L'ogiva è in sughero e il sistema d'arresto è formato dal noto tenditore a molla; essa verrà azionata da una matassa elastica montata a treccia di 13 fili 1 per 4, lunghe mm. 100.

CARRELLO

Il carrello è formato da due gambe di forza in filo acciaio armonico dal diametro di mm. 1,5; le ruote sono in sughero e trattate con collante e poi verniciate.

CENTRAGGIO

Il centraggio verrà fatto in una giornata di calma, prima con l'elica a mano e poi con pochi giri di carica sino ad ottenere la planata esatta. Se il modello sarà ben costruito

FUSOLIERA

La fusoliera è composta da 12 ordinate in compensato di mm. 1; esse sono tenute assieme da due longheroni in pino di millimetri 2 per 5 e da 6 tondini dal diametro di mm. 3. Nella parte posteriore porta una creolina o pattino, in compensato di mm. 1 alleggerito, che servirà anche come prolungamento del piano verticale. La sua ricopertura è fatta con carta oleata, bagnata prima e trattata poi con vernice a gommalacca o spirito; l'attacco alla fusoliera verrà fatto mediante il solito sistema degli elastici.

ALA

L'ala è composta da 16 centine in tranciato di pino di mm. 1 alleggerite ai massimi; il profilo usato è il RAF 32, meno per le due alle estremità che sono biconvesse



Sparaco Trevisan di Rimini con il suo «Airon».

al 20% ed al 55% e rappresentano la posizione dei longheroni, rispettivamente anteriore e posteriore. Tracciamo due rette, partenti dall'origine degli assi, e passanti per i punti L₁ ed L₂. Determinata la portanza necessaria all'apparecchio, tracciamo una retta orizzontale per questo valore; nella figura si è supposto che tale portanza debba essere 100 Cp = 39. Questa retta interseca la retta OL, nel punto C₁, la retta OL₂ nel punto C₂, la curva Cm nel punto M. Senza entrare nella dimostrazione matematica, è sufficiente far presente che lo sforzo sostenuto dal longherone anteriore è proporzionale al segmento MC₁, lo sforzo sostenuto dal longherone posteriore è proporzionale al segmento MC₂. Nella figura risulta che il segmento MC₁ è tre volte superiore al segmento MC₂; perciò il longherone anteriore deve sopportare uno sforzo triplo di quello sopportato dal longherone posteriore. Il costruttore terrà conto di questo, nel progettare l'apparecchio. Spostando i punti L₁ ed L₂ lungo la corda, si otterranno altri rapporti delle coppie dei segmenti MC₁ ed MC₂, fino a scegliere la posizione più opportuna dei longheroni, secondo le esigenze costruttive, e secondo la portanza.

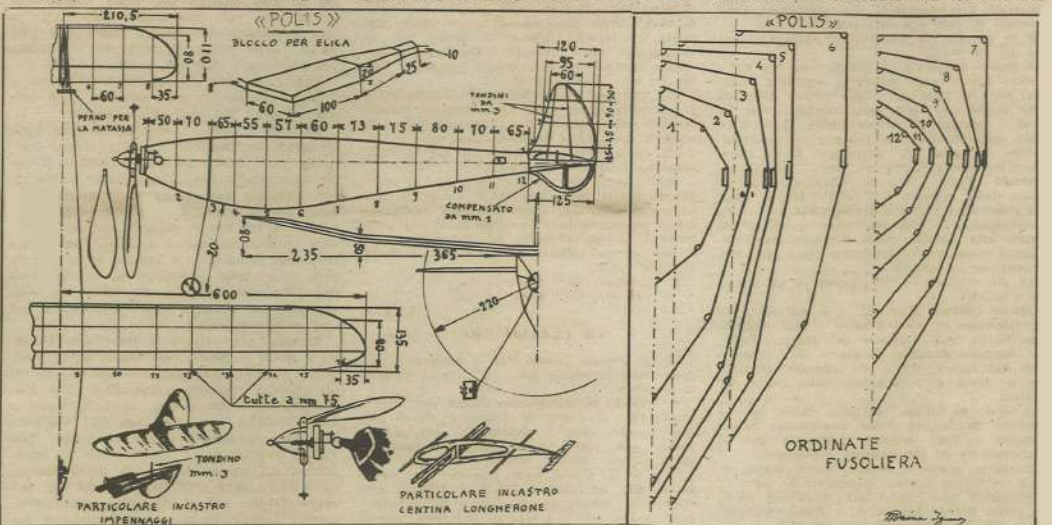
Naturalmente, non è necessario per noi determinare lo sforzo sopportato da ogni longherone; è sufficiente la considerazione del rapporto degli sforzi, per dare maggiore o minore dimensione all'uno o all'altro di essi. D'altra parte il calcolo dello sforzo, ed il calcolo della resistenza sarebbero inutili, dato che, per esigenze di costruzione, le strutture dei modelli sono, generalmente, in eccesso. Comunque, ripeto, la considerazione della ripartizione degli sforzi è importante, per evitare che in volo l'ala abbia ad assumere incidenze diverse da quella voluta; infatti, nel caso considerato, se noi facessimo i due longheroni di uguale sezione (cioè di uguale resistenza agli sforzi) quello anteriore sa-

rebbe evidentemente ben diverso da quello voluto.

CAPITOLO III

Riassunto e considerazioni sui capitoli precedenti. Nel capitolo I e II è stata trattata la

materia concernente l'ala isolata con un esame di tutti i fenomeni aerodinamici: portanza e resistenza, centro di pressione e momento loro rappresentazione sotto forma di diagrammi. Bisognerebbe ora passare alla considerazione delle variazioni che tali fenomeni subiscono, collegan-



All'interno passano due longheroni, uno ricavato da un listello di compensato spesso mm. 1 alleggerito, l'altro ricavato da un tondino dal diametro di mm. 3. Il bordo di entrata è formato da un tondino dal diametro di mm. 2 e il bordo di uscita da un listello di mm. 3 per 6 opportunamente lavorato a triangolo e alleggerito negli in-

dimostrerà di essere buon veleggiatore, perché caricato al massimo, e cioè sino a 800 giri, salirà ad altissima quota che sfrutterà poi con una lunghissima planata.

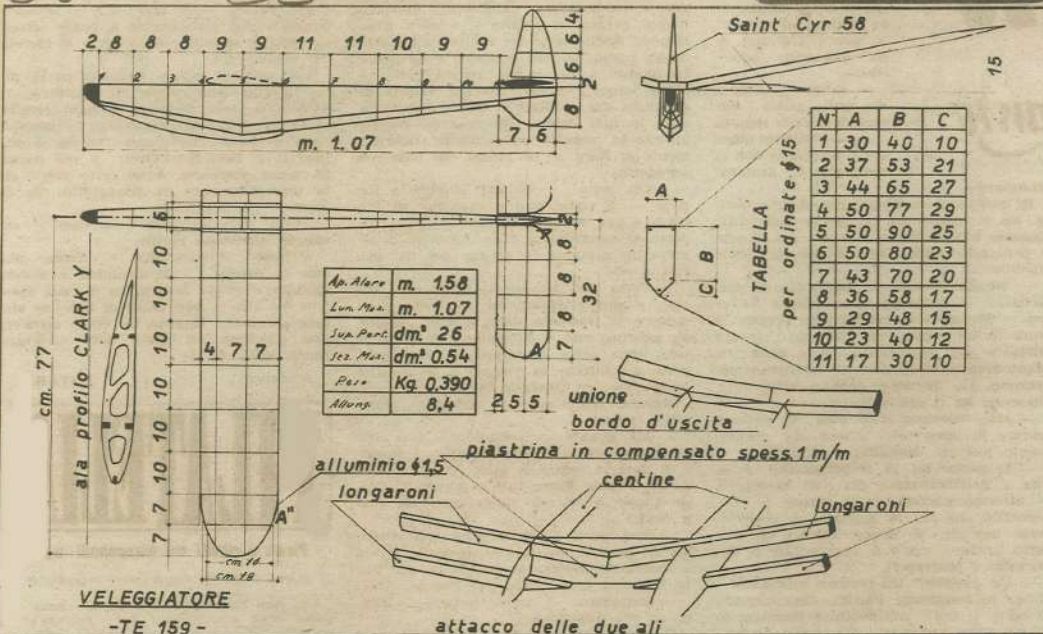
Torino, 3 ottobre 1941. XIX.

IGINO MAINA

Via Monginevro, 37 Torino.

Il veleggiatore scuola

TE 159



La necessità per una scuola di aeromodellismo di avere sottomano un progetto di modello veleggiatore da far costruire ad allievi del corso iniziale, ha portato diversi istruttori a studiare il tipo più adatto ancora prima che la R.U.N.A. intervenisse con un opportuno concorso atto a risolvere questo problema. Lodevole iniziativa che per le scuole che hanno già provveduto, non ha mancato di dare quei risultati che si auspicavano. E' meglio di istruttori di provata esperienza pratica non poteva, in linea generale, dedicarsi nessun altro alla creazione di un modello veramente rispondente alla necessità di una facile costruzione, di agevole centraggio, di buone doti, in una parola veramente alla portata di tutti i principianti; compito del resto non facile come potrebbe erroneamente sembrare a prima vista.

Il veleggiatore «TE/159» è indubbiamente fra i diversi venuti alla luce, uno dei meglio concepiti e che ha rivelato qualità veramente interessanti. Enzo Tedeschi da vecchia data istruttore presso la Scuola di Aeromodellismo della R.U.N.A. di Modena, si è valso della sua lunga esperienza ed ha saputo conciliare effettivamente le citate necessità con una certa armonia di linee aerodinamiche, peraltro senza inutili fronzoli.

Il «TE/159» che abbiamo visto volare assai bene, era presente in qualche esemplare al recente Concorso Nazionale portato dai giovanissimi allievi della non meno giovane e promettente Scuola di Carpi, e molti concorrenti lo avranno presente. Si tratta di un monoplano ad ala a mensola di un'apertura di m. 1.54 per una lunghezza fuori tutto di m. 1.07. Come rilevabile dal disegno, la fusoliera è a sezione rettangolare raccordantesi in basso con un triangolo a vertice capovolto per accogliere il pattino. L'ala rettangolare in pianta con bordi d'estremità rastremati con linea ad andamento curvo ha una superficie di dmq. 26 su un allungamento dell'ordine di 8,4 è strutturalmente costruita su centine di profilo Clark Y sulle quali si incastrano due longaroncini ottenuti con listelli di pino 2 x 4 rinforzati con un'anima in compensato di betulla e presentano in sezione la forma approssimativa di un C; un robusto bordo d'entrata e di uscita contribuiscono a "mantenere la necessaria indeformabilità della struttura. Per ragioni evidenti di semplicità e di economia di peso il costruttore nel risolvere la questione dell'unione ala-fusoliera, ha scartato gli attacchi a baionetta valendosi invece di una robusta legatura in nastro d'elastico, sul sistema similare adottato spesso nei modelli ad elastico; legatura che è tenuta ferma da quattro gancetti metallici fissati alla fusoliera stessa. I piani di coda sono del solito tipo a croce, ed il piano di profondità presenta in pianta la stessa forma dell'ala; tanto per gli arrotondamenti di quest'ultima, come per

quelli del piano stesso, è stato per rendere più facile la realizzazione, impiegato filo d'alluminio a sezione rotonda di mm. 1,5 di diametro.

Il profilo adottato per lo stabilizzatore ed il timone di direzione è il Saint Cyr 58; la struttura dei predetti è stata ottenuta col sistema analogo a quello dell'ala. Il «TE 159» completo in ordine di volo, pesa solamente kg. 0,390 con un rapporto P/S di grammi 15 esattamente. Sia per il profilo alare che per la razionale distribuzione delle masse il centraggio del modello è assai facile e rapidamente ottenibile. Riprodotto già in un buon numero di esemplari in una gara fra allievi a Carpi fece ottimi voli raggiungendo in quell'occasione i tempi interessanti di 4'48" / 1/5, 3'30", 2'51", ecc.

Il disegno del «TE 159» con lievi modifiche di dettaglio è stato presentato al concorso indetto qualche tempo fa dalla R.U.N.A. per un modello scuola; e non v'è da dubitare che si piazzò fra i primissimi in graduatoria. Dato il piccolo costo di realizzazione e le altre doti sopracitate, il «TE 159» ci sembra anzi particolarmente adatto per essere costruito presso le scuole dipendenti dal Ministero della Educazione Nazionale che da qualche tempo hanno inserito nel loro programma di istruzione anche l'aeromodellismo. Comunque chi desideri maggiori ragguagli può scrivere a Enzo Tedeschi - Via F. Rismondo, 16 - Modena.

GIOVANNI FABBÌ

Scelta DELL'AEROMODELLISTA

Masna Igino, Torino. — L'ho fatto pubblicare il tuo modello: sei contento? Auguri per la tua attività futura. Ricordati che la semplicità costruttiva è sempre garanzia di sicuro successo.

Flaviano Urbani, Maglio di Sopra. — Non so dove potresti pescare i disegni del libratore che desideri. Sappi però che la costruzione di un'ala non è facile; che di all'occorre farne due perché una viene sotto, posta a prova di rottura dai R.I.N.A. e che tutto sommato ti saranno necessarie almeno migliaia di lire. Ti verrebbe a costare meno l'apparecchio comperato, già costruito da una Ditta. Quanto alla carta, quella tipo A è più leggera e meno resistente. Quella tipo B è più pesante e più resistente. Per veleggiatori ti consiglio quest'ultima.

Giuseppe Soracco, Chiavari. — Non ti consiglio la costruzione di quel modello.

G. Tomasiello, Milano. — Lascia in pace le formule ed attienti alle nozioni più elementari che per l'aeromodellismo sono sufficienti. Accentratoti della raccolta di problemi pubblicata sul n. 27 di quest'anno. Vi sono tutti i migliori per i modelli volanti. Mi pare di avvertirlo già detto.

Fiorenzo Dani, Cremona. — Alla prima domanda rispondo di no. Quanto al fatto dei due studenti, non ne so nulla.

Domenico Pericle, Imperia. — Il modello ha qualche cosa di buono, ma, nel complesso, non vale la pena di pubblicare.

Lavinio Vianelli, Navate Milanese. — Des

due disegni, il V.L.6 viene pubblicato, mentre il V.L.5 fa una brutta fine.

Sergio Maestrale, Napoli. — L'S.M. 10 sarà presto visibile sul giornale. Spero sarai contento.

Carlo Rebella, Pontedera. — La questione dell'elica monopala è diventata ormai «bat-

Dante Zorzi, Ferrara. — E' un po' strano chiedere un modello adatto per una data matassa. Ad ogni modo non dicendomi la sezione dell'elastico né il numero di fili di cui si compone la matassa come posso fare, conoscendone la lunghezza, a dirti ciò che desideri. Dato che possiedi un'elica di 31 cm. di diametro, dovrai fare un modello la cui apertura alare non sia maggiore di cm. 90. Dimmi quanti metri di elastico hai a disposizione e cercherò di accontentarti.

Aquila Bianca, Torino. — Sì, carissimo, benché piuttosto corto d'intelligenza ho capito qualcosa. Non tutto perché per questo occorrono sapientoni della tua stoffa! Staremo freschi sotto un diluvio di corrispondenza inutile; ne abbiamo già abbastanza di quella normale! Senti, caro amico, noi pubblichiamo i migliori disegni scelti fra quelli che ci vengono inviati e niente più. Le gare si fanno con modelli veri, su campi veri e non con disegni sulle pagine di un giornale. Il rendimento di un modello dipende da tante piccole cose oltre che da un progetto apparentemente ineccepibile. E poi chi sarebbero coloro che dovrebbero giudicare? Sarebbero forse in grado di farlo e di esprimere un giudizio obiettivo e competente? No, no, proprio con la mia povera mente non arrivo a comprendere che diavolo scapperebbe fuori. Quanto al «Saturno» non so dove siano andati a finire i disegni, che non li ho mai visti. Stiammi bene, e fai dei bei modelli.

Giuseppe Vassallo, Cuneo. — La superficie complessiva delle due derive deve essere stabilita in un primo tempo quale 1/9 circa della superficie alare. Si vedrà poi nelle prove di volo se essa deve essere diminuita o, caso più raro, aumentata. Per impennaggi «portanti» s'intendono quegli impennaggi il cui profilo sia portante, come quello dell'ala. In genere si usa il Clark Y. L'incidenza del piano orizzontale dovrà però essere sempre minore di 2° di quella dell'ala (ala + 2° piano coda 0°). Il carico alare si calcola dividendo il peso totale del modello per la superficie alare. In un modello normale la superficie portante è quella dell'ala. Tale superficie si trova moltiplicando l'apertura alare per la corda media. L'elica può essere a passo costante dal mozzo alla estremità oppure a passo variabile dal mozzo all'estremità (quest'ultima «passo maggiore») il passo medio è appunto la media fra il passo massimo e quello minimo. Per estrarre la ma-

Sergio Sabbadin, di Venezia, presenta il suo modello ad elastico vincitore della VII Gara Nazionale.



bosa» quindi passo agli atti la tua dotta elucubrazione e la metto a dormire.

Roberto Bonvicini, XX. — Ho ricevuto il disegno che ho passato per la pubblicazione.

Giuseppe Roviglio, Torino. — Il tuo modello non è pubblicabile. Per consolarti dirò che pure la fotografia non potrà essere ammirata sul giornale! A parte gli scherzi, se hai qualche cosa di migliore, invia pure.

M. Tellini, Apulia. — E' impossibile fare un modello con motore elettrico perché questo presenta, a parità di potenza, un peso terribilmente elevato (batterie, ecc.). Quindi lascia che il motore elettrico dorma i suoi sonni tranquilli e usane uno a scoppio o, almeno, ad aria compressa.

tassa di un modello ad elastico dalla fusoliera non capisco che difficoltà ci sia. Basterà togliere il tappo, sganciare la matassa e ricuperarla dall'altra estremità. Ti basta tutto ciò?

Agostino Diana, Chiavari. — Prova a lanciare il modello in un altro punto perché potrebbe darsi che dove lo lanci abitualmente vi sia una zona di turbolenza. Se il lamentato incidente si ripete, vuol dire che il modello è cabrato. Se l'ala è nella posizione esatta occorre aggiungere zavorra nel muso. Può darsi che le incidenze dell'ala e del piano di coda siano errate. Verificalo. Fammi sapere qualcosa.

Giar.

Il segreto

romanzo

(Continua dal N. 42)

— L'avete visto sì o no l'apparecchio che dobbiamo seguire?

— Sicuro che l'ho visto, oh! M'avete preso per orbo?

— E allora perché non gli andate appresso?

— E che cosa credete che stia facendo? — replicò sgarbatamente il barone il quale, per qualche suo motivo segreto, quella mattina era di pessimo umore.

— Questa è bella! — ribatté Panfin — Non v'accorgete che piegate troppo a destra?

— Beh? E con questo?

— Come sarebbe a dire? Che vi prende?

— Ma davvero, Valletta, — lo pregò Renata — mi sembra che papà questa volta abbia ragione.

— Anche voi credete che andiamo troppo a destra, signorina? — disse Valletta, con un sorriso forzato.

— Sì, capisce! Se la destra e la sinistra non sono un'opinione!

— Insomma vorreste che governassi più a sinistra. E' così?

— Precisamente — confermò Renata, guardandolo sorpresa.

— Come volete — acconsentì di malavoglia il barone — Non c'è nulla che non farei per voi, Renata.

— Premete il pedale di sinistra e, docilmente, il «Tiburon» muta direzione.

— Ah beh! Questa poi! — protestò dopo qualche secondo Renata.

— Che c'è ancora? Non vi ho accontentato? — domandò inguente Valletta — Mi sembra di aver deviato a sinistra, come volete, no?

— Ma troppo, perbacco, troppo! — gridò arrabbiatissimo il cavaliere.

— Sia fatta la vostra volontà! — replicò sempre più scoraggiante il barone.

— Dopo tutto siete voi che pagate. — E spinse il pedale di destra.

— Quasi subito, simultaneamente, padre e figlia proruppero in esclamazioni indignate.

— Oh via! — gridò Valletta — Chi è il pilota? Sono io o siete voi? Sono anche troppo buono a darvi ascolto.

— Lo sapete quel che penso di voi? Lo sapete? — cominciò a sbrattare Panfin esasperato.

— Zitto, tu, papà. Lascia parlare me! — ordinò Renata; e il cavaliere tacque schiumando.

— Che avete stamattina, barone? — domandò la ragazza atteggiando il volto a soave accoramento — Siete stanco? Non vi sentite bene?

— Ma lo sto benissimo, signorina, v'assicuro.

— No, amico mio, o vi sentite male o ci prendete in giro. Ma come! Vi si dice di seguire quell'apparecchio; sapete bene che la ragione che ci ha portato fin qui è stata precisamente quella di metterci alle calcagna dell'equipaggio che è dentro, e voi fate di tutto per perdere un contatto che abbiamo stabilito con tanta fatica.

— Ma io, cara Renata.

— Niente, niente. Lasciatemi finire. Ci vuoi tanto a seguir la stessa rotta di quel biplano? Perché allora procedete a zig-zag, ora a destra, ora a sinistra e pare che facciate di tutto per farci perder tempo?

— Proprio così, volete farci perder tempo! — rincarò aspro Panfin — Mi domando se per caso non abbiate veduto Verna prima che lo vedessi io e se non vi abbia pagato per tradirmi.

— Ah sì? La prendete su questo tono? — scattò indignato Valletta — Nessuno, sappiate, cavalier Panfin, ha osato mai parlare così al barone Uguccione Rusiano di Valletta! Sia come volete. Voi non meritate d'essere fedelmente servito da un gentiluomo. Torniamo.

— E risolutamente, il degno personaggio invertì la rotta, rimettendo la prua su Leopoldville, che il sole cominciava a indorare.

— Quella che l'infelicitissimo Panfin seppe trovare di argomenti di scuse e di promesse spalleggiato una volta tanto dalla dinamica figliola, non è il caso di riferire.

L'importante è sapere che, un minuto più tardi, il simpatico barone riprendeva la rotta a zig-zag nella direzione approssimativa del biplano di Verna che ormai si disingueva appena all'orizzonte, non più grande di un moscerino adolescente.

— Ecco; — disse a un certo punto, con voce di pianto, Renata — siete contento adesso? L'aeroplano non si vede più. E' svanito.

scomparso.

In quanto al cavaliere, non diceva niente, ma si rosicchiava le nocche delle dita, fissando intensamente la nuca del barone e pensando, chissà perché poi, al Conte Ugolino.

— Nemmeno voi vi fidate più di me, Renata? — domandò pacatamente Valletta — Mi avete chiesto di non perdere il contatto col biplano di Valletta, e questo contatto sarà mantenuto. Ve lo prometto. Mantenuto o ristabilito al momento opportuno. La maniera, però, è affar mio. Ciascuno ha il suo stile.

— Ma, insomma, che cosa vi costava andare in linea retta invece che seguire questo assurdo cammino a zig-zag?

— Il pilota ha la responsabilità della vita e dell'incolumità dei suoi passeggeri — affermò gravemente il barone. — Conoscendo che sta in agguato un pericolo, forse mortale, io debbo cercare di evitarlo, anche a costo di scontentare e inimicarmi i passeggeri.

— Un pericolo? Un pericolo mortale? — chiese ansiosamente Panfin, dimenticando di botto il suo risentimento e incastrando la sua testa angosciata fra quelle di Valletta e della figliola.

— Pericolo serio, forse mortale — ripeté solennemente il barone, accennando col capo.

— Eppure, — osservò Renata, non ancora persuasa — l'aeroplano di Verna seguiva tranquillamente la rotta del nord. Se ci fosse stato qualche pericolo avrebbe dovuto incontrarlo prima lui. Ci serviva un po' come da locomotiva staffetta; sapete bene, quella che precede i treni reali per misura di sicurezza.

— Questo significa una cosa sola — rispose placidamente Valletta. — Che il punto cardinale nefasto del pilota di Verna non è il nord.

— Ma io non... Davvero che non ci capisco nulla — babbettò Renata.

— Vedete, mia buona amica, — spiegò

Valletta, con l'aria di cominciare una lezione — ogni uomo, specialmente se conduce una vita alquanto rischiosa, è soggetto all'influsso benigno o maligno delle cose del mondo. Per Tizio è pericoloso viaggiare di martedì e mercoledì la strada dei gatti neri; per Caio, invece, gatti neri e martedì sono indifferenti, ma sono invece nefasti il sabato e i gatti rossi. Capite? Anche le stelle, anche i punti cardinali hanno le loro simpatie e antipatie. In quanto a me, calcoli accurati che sarebbe lungo e noioso riferirvi, hanno dimostrato che il Nord è una direzione fatale. Io non debbo, per nessuna ragione al mondo, seguire un cammino rigorosamente al Nord, se no chissà che cosa può accadere.

— Oh bella! — esclamò stupefatta Renata. — E come fate a viaggiare in ferrovia o per mare? Non potete mica immerre al macchinista o al timoniere di seguire un cammino a zig-zag per far piacere a voi!

— Certo che no, però, prima di partire, studio attentamente la rotta della nave o il tracciato della strada ferrata. Vi assicuro che è rarissimo che seguano una linea retta Sud-Nord. In tal caso, però, o rinuncio al viaggio o lo allungo compiendo un itinerario spezzato.

Renata, nonostante il malumore, scoppiò a ridere.

— Ma scusatemi — domandò — fate conto di trovarvi a Piazza Venezia a Roma, e di dovervi recare in gran fretta a Piazza del Popolo. Come fate a seguire il Corso Umberto I, a Piazza del Popolo?

— Non faccio il Corso, ecco tutto. Prendo un'asina e mi faccio condurre prima a Piazza dell'Esedra, e poi, di là, per Villa Umberto I, a Piazza del Popolo.

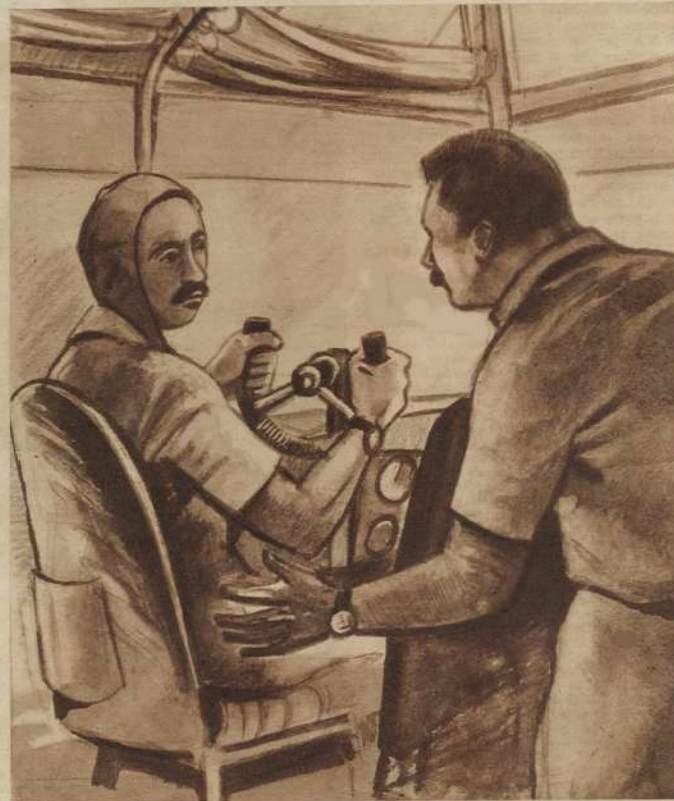
— Ingegnoso! — rispose Renata — Ingegnoso ma dispendioso.

Il barone fece un gesto superbo, quasi a significare che per lui la questione finanziaria non aveva la minima importanza; gesto che fece dignificare i denti del cavaliere.

— Che abbiamo perduto di vista il biplano, non significa nulla d'altronde. — ripeté il barone — dal momento che sappiamo che si dirige a Mouloundou. E a Mouloundou noi lo raggiungeremo seguendo una rotta spezzata che ci permette di evitare quella fatale del Nord. Non dovete dimenticare che Mouloundou si trova esattamente sulla perpendicolare Nord di Leopoldville.

— Già! — osservò in tono agro Panfin.

— Ma in questo modo allunghiamo maledettamente e sprechiamo un mucchio di benzina. E tutto per evitare un fantastico pericolo a voi.



— Un pericolo? Un pericolo mortale?

— Vi facevo più intelligente, cavaliere — ribatte sarcasmo Valletta. — Dovreste capire che, nelle attuali condizioni, un pericolo per me significa anche un pericolo per voi. Se mi prende una simeope o qualcosa di simile in volo non sarò io solo a precipitare. Ficatelo bene in testa.

Panfin non trovò risposta, e si limitò a guardare con raccapriccio il paese selvaggio che si spostava lento sotto il carrello del «Tiburon».

Per un bel pezzo, nessuno parlò più nell'interno della cabina. Il cavaliere era assorto in tetri pensieri. Renata sonnecchiava e Valletta continuava a monotonamente bordeggiare: una trentina di chilometri a Nord-Nord-Ovest; e poi daccapo, senza stancarsi. A un certo punto ebbe un'esclamazione di disappunto che riscosse i passeggeri.

— Che c'è? Che altro è successo? — domandò allarmato Panfin.

— Niente d'importante — rispose placido il barone — Mouloundou è ancora lontano, e invece la benzina è quasi esaurita. Ve l'avevo ben detto di non far stupidie economiche. Intanto, se entro mezzora non troviamo un posto dove atterrare, siamo belle fritti!

(Continua.)

ANTARES



Pirati e ribelli sui francobolli inglesi

(Continuazione dei numeri precedenti)

Chi non ha sentito mai parlare della tragedia degli ammiragli del «Bounty»? Il classico racconto che per lungo tempo fu considerato una delle più emozionanti ed avventurose storie, fra quante ne narrano gli uomini di mare, è conosciuta in tutto il mondo e pochi sono coloro che non ricordano i particolari della drammatica storia.

Recentemente anche il cinematografo ha illustrato le selvagge vicende svoltesi a bordo del vascello della marina inglese, e così il «Bounty», a suoi uomini, le date e gli avvenimenti, sono diventati più noti, quasi popolari. 150 anni sono trascorsi dal giorno in cui sulla fregata britannica, che stava navigando in pieno Oceano Pacifico, scoppiò la rivolta e l'incidente è salito, di colpo, qualche mese fa in primissimo piano, giacché ha procurato all'Impero britannico una nuova Colonia con i relativi francobolli.

Vale la pena di riassumere a grandi tratti questa sanguinosa storia che è una delle più terribili della mariniera e che nessun altro paese del mondo, può vantare al suo attivo. Ne è detto che iac rimanti spelti all'Inghilterra soltanto perché era — almeno fino a qualche anno fa — la regina del mare. Le spelti perché la ferocia e la mancanza di pietà che si manifestano nell'anno inglese sono una peculiare caratteristica della razza anglo-ossone.

(Continua)

NOTIZIARIO E RASSEGNA DELLE NOVITÀ:

UNGHERIA

E' stata recentemente emessa una nuova serie di francobolli destinati al pagamento delle sgratasse postali per le corrispondenze insufficientemente o non affrancate (sgratasse). Si tratta di nove valori, la cui vignetta unica per tutti reca la cifra del valore contornata dalla scritta in magliore «Reali Poste Ungheresi» e sormontata dallo stemma dello Stato. Sono stampati tutti in rosso-brunastro ed hanno i seguenti tagli: 2 fillér, 4 fillér, 8 fillér, 8 fillér, 10 fillér, 12 fillér, 16 fillér, 20 fillér, 40 fillér. Dentellatura: 15.

GERMANIA

Anche quest'anno il cameratismo dei dipendenti delle Poste del Reich ha avuto i suoi francobolli di beneficenza gravati di sovrapprezzo a beneficio della Federazione. Sono stati ristampati in colori e valore diversi alcune delle vignette che nel 1939 esaltarono scende di laureati, i vincitori di manifestazioni sportive dei posteggiatori. La serie di quest'anno risulta così composta:

6+9 Pfennig, verde (alabandiera);
8+12 Pfennig, rosso (fiata di vessilli nazisti);
12+18 Pfennig, vivaccia (automobilismo);
16+24 Pfennig, grigio-nero (radio-telegrafisti);
20+30 Pfennig, azzurro (costruzione di un alante);
24+36 Pfennig, violetto (carrozza postale dell'800).

MAURITIUS

Le memorie di un ACCADEMISTA

(Continuazione dal numero precedente)

IV

Il testo del tema italiano a dire il vero non me lo ricordo. Il fatto sta che mi posi subito all'opera con l'alcantara concentrata che il mio terribile mal di testa, non dominato dalla fenacitina di mio padre poteva consentirmi. Riempii due facciate di uno scritto chiaro e minuto facendo appello alle mie migliori qualità letterarie.

In quaranta minuti il verbale della mia sentenza fu redatto e mi alzai per consegnarlo all'Ufficiale di sorveglianza.

Questi mi disse:
— Volete uscire un momento?
— Nossignore — risposi — consegno il lavoro.

— Ma è troppo breve! Avete pensato bene a quello che fate?

Qui mi sciorinò un sermonecino che doveva essere l'anticipazione di molti altri del genere. Lettore, tu mi dovrai scusare se in questo testo unico usero il «Voilà» che non corrisponde in realtà al «Lei» che a quel tempo aveva pieno vigore!

Avendo io protestato che ai casi miei avevo realmente pensato bene anche se avevo scritto poco, l'Ufficiale di sorveglianza fece un gesto come per dire «Contento Voi!» e mi ritirò il foglio concedendomi il benestare per uscire a passeggio.

Ma qui viene il bello.
I cancelli dell'Accademia erano chiusi e davanti al principale di essi si trovava un cerbero dagli occhi truci sotto il cervello straflettato, il quale mi disse, in termini non del tutto cortesi, che da quelle sbarre, lui presente, non sarei certo uscito.

Compreso che non mi conveniva attendere la spartizione di quel corpo estraneo, decisi di ritornarmene sui miei passi e di ingoiare un'altra cartina di fenacitina e di piramidone.

Per quanto riguardava l'esame orale di matematica, che doveva essere sostenuto l'indomani dopo la pubblicazione dei voti di domattina per il lavoro scritto, non giudicai opportuno di aprire il voluminoso mattoncino di Enriques e Arnaldi, né di ripassare i problemi trigonometrici nei quali d'altronde ero piuttosto ferrato poiché avevo fatto spesso anche applicazioni pratiche all'Istituto Nautico.

Attesi quindi il verdetto dapprima e la mia buona sorte dappoi.
Alla sera ci fu concesso, dopo un pasto frugale di dormire ordinatamente ammucchiati in uno stanzone adibito a dormitorio pieno di candidi e verginali letini da giovanetti.

Il sonno mi prese in tal guisa per cui non ricordo lo svolgimento di quella prima notte passata al cospetto del falso «brigantino» e del vasto e vero mare.

Ripetuti squilli di tromba ebbro ragione nei residuarmi alla mia insistente e ormai famosa emicrania.

Una svelta colazione in ordine di appello, e quindi l'espedizione del quadro con la votazione per graduatoria.

La mia meraviglia fu notevole nel trovare il mio nome al secondo posto, con il punteggio di diciotto, ventesimi.

Mi sembrò allora che qualcuno mi spingesse in alto, dandomi un coraggio e una sicurezza del successo che non avevo mai provato prima d'allora.

Questo generalmente accade quando in una stretta gerarchia di persone, concorrenti al medesimo scopo, vengono a misurarsi le forze della mente che debbono, in un sistema qualsiasi, coordinarsi in relazione ai risultati ottenuti.

Confesso che nell'aula della matematica, davanti alla Commissione severamente composta, ma più ancora davanti al piccolo e acuto professore di tutte le astruità, le mie membra subirono un moto vorticoso e il mio spirito parve inabissarsi in quel vortice petrditamento.

Si trattava di estrarre due merittiere palline da un sacchetto dal quale la speranza di una luce purchessia era trascorsa da tempo. Quelle palline per me sortirono nel più favorevole dei modi, la trigonometria della salvezza. Mi sembrò che il professore mi guardasse come per dire «ora ti aggiustio io, ragazzino, vedo che sei troppo contento di questo gioco di bussolotti;

ma ti darò ben io una toccatina nella materia la dove appunto risulterai più debole».

E fu infatti un diluvio di domande sugli angoli e sui loro misteriosi insoluti, quindi uno scivolone sopra quelle forme compresse della geometria solida cui la mia materia grigia doveva urti e compressioni soltanto in seguito alla concentrata azione di quel matematico amico di mio padre che mi aveva sciorinato di fronte tutti i suoi panni; più puliti.

Sapete di quei tali che, pur essendo rozzi contadini e conoscendo appena che due più due fa quattro, cadono talvolta in uno speciale stato d'ipnosi per cui la lingua loro si scioglie a trattare in difficilissimi idiomati i quesiti più astrusi che oscillano nella mente umana?

Se ne parla spesso sui quotidiani, quasi a concretare l'idea della trasmissione delle anime.

Ebbene, davanti alla lunga, candida e fluente barba del mio terribile interlocutore sentii scendere in me una porziuncola del genio di «Pico della Mirandola» o di qualcun altro che la sapesse chiara sulla faccenda che incoincidentalmente andavo ripetendo.

Non vorrei che qualcuno dei miei esaminatori di allora, leggendo queste mie righe, risolvessero la questione di quel tale esame e mi mettesse nella condizione di dovere o ripetere gli esami dell'ammissione all'Accademia o di abbandonare l'odierno mio posto per vizio di forma nel concorso del novembre 1925. Chiedo in ogni modo indulgenza a quei Messeri qualora si accorgessero, un poco in ritardo a dire il vero, della mistificazione.

Ma veniamo alle corte.

Uscito che fui da quel tormento fui raccolto in sudori freddi dai tremebondi compagni che dovevano ancora entrare nella fornace.

— Cosa ti ha chiesto?
— Com'è la Commissione?
— Palle bianche o palle nere?

Già: mi ero dimenticato di dirvi che gli esami accademici ricevono il conforto di alcune sferette che, in coppia, bianche e nere, messe a disposizione di ciascun

membro della Commissione, vengono poi lanciate come per gioco in un imbuto incastrato su un cassetto, estraendo il quale viene mostrata al candidato l'indocità se si vede bianco, la semi-indocità se bianco e nero formano un caffelattato e la non docilità assoluta se in fondo alla tazza vi mangiono soltanto residui oscuri.

Io avevo visto bianco, pur ritenendomi colpevole.

Poco dopo il quadro dei voti mi assegnò la classifica con diciassette, ventesimi, e il risultato finale fu che rimasi secondo sui trentasei ammessi, guadagnandomi i galioni di vice-capocorso.

Non avevo finito di assaporare la gioia di essere stato così bravo e di averla potuta appena partecipare di sfuggita al mio genitore, che era venuto a vedere i risultati, quando mani esperte e callose mi presero come un pollo da spennare e mi strapparono ad uno ad uno tutti i capelli mi cacciarono a viva forza in un camiciotto che sormontava un paio di pantaloni così rigidi che messi ritti a terra sarebbero certamente rimasti in tale posizione da soli, giustappunto come si comportavano addosso alle mie membra meravigliate.

La rapata fu confortata in parte da una bustina grigio-azzurra che scivolava maledettamente or sugli occhi, or sugli orecchi ed ora addirittura per terra.

Tutti i principii sono costellati di spine e di quee, ve lo confesso, ne ebbi qualcuna a darmi fastidio.

Qualcuna che ha nome: pesantissimo fucile 91, grosse scarpe con ferri da ferrire i piedi durante l'istruzione militare, calli alle mani, giri di barra, vele da terzarolare, plotone castigo, ecc.

Ma cosa sono questi piccoli intoppi di fronte al primo permesso per la libera uscita vestendo la divisa nuova fiammante? Nel borsellino, è vero, il maresciallo capo aveva concesso di mettere soltanto un pezzo da 20 lire, ma lo spadino dorato batteva un ritmo pimpante sulla costura dei pantaloni.

Oh! autunno che portavi alle rive battute il sentore delle alghe marine, bellezza dei viali di oleandri che mi appartavano inforato sebbene la stagione fosse troppo avanzata, mentre la mia stagione incominciava appena allora, coi primi passi malisieri del «pinguino»!

Venti anni paiono molti, ma sono appena l'inizio di una esistenza al solo mutarsi di un vestito.

(Continua)

MARIO SALVADORI



...mi cacciarono a viva forza in un camiciotto...

GARE

1. I-Borg di Borganti Augusto con 63,5 punti 363. 2. I-Guiz di Guizzardi Mario con 428,5 punti 268. 3. I-Serz di Contini Sergio con 338,5 punti 238. 4. I-Paoli di Marescalchi Paolo con 246,5 punti 238. 5. I-Tommi di Galletti Gilberto con 313,5 punti 193. 6. I-Arno di Della Valle Glauco con 3,5 punti 180. 7. I-Mova di Cumberi Pier Achille con 251,5 punti 171. 8. I-Guati di Pedretti Edmondo con 247,5 punti 167. 9. I-Agoz di Montanari Roberto con 237,5 punti 167. 10. I-Embo di Marzocchi Ettore con 233,5 punti 159. 11. I-Febo di Tommasi Alfiero con 216,5 punti 130. 12. I-Nube di Acquaderni Pietro con 214,5 punti 134.

La classifica generale definitiva, dopo la quinta giornata, è pertanto risultata:

1. I-Borg di Borganti Augusto con punti 2291. 2. I-Boia di Marinelli Giorgio p. 1207. 3. I-Agoz di Montanari Roberto, p. 1106. 4. I-Serz di Contini Sergio, p. 1048. 5. I-Guati di Pedretti Edmondo, p. 1028. 6. I-Arno di Della Valle Glauco, p. 2028. 7. I-Embo di Marzocchi Ettore, p. 826. 8. I-Ardi di Galzardi Paolo, p. 755. 9. I-Tommi di Galletti Gilberto, p. 672. 10. I-Nube di Acquaderni Pietro, p. 661. 11. I-Paoli di Marescalchi Paolo, p. 599. 12. I-Alpe di Franceschi Ferruccio, p. 556. 13. I-Guiz di Guizzardi Mario, p. 556. 14. I-Zana di Zanetti Cesare, p. 544. 15. I-Febo di Tommasi Alfiero, p. 534. 16. I-Mova di Cumberi Pier Achille, p. 522. 17. I-Adoli di Rizzini Adolfo, p. 508. 18. I-Guati di Arculesi Luigi, p. 501. 19. I-Serz di Priton: Gilberto, p. 446. 20. I-Toso di Lotti Franco, p. 215.

CLASSIFICHE SPECIALI

Categoria modelli Scuola 1. I-Embo di Marzocchi Ettore, p. 826. 3. I-Ardi di Guizzardi Paolo, p. 755. 3. I-Guiz di Guizzardi Mario, p. 550.

Classifica per la migliore costruzione: 1. I-Borg di Borganti Augusto. 2. I-Serz di Contini Sergio.

TORINO

In preparazione alla gara del 9 novembre per la Coppa Ettore Croce, un gruppo di elasticisti si è radunato domenica 19 ottobre sul campo di Mirafiori per provare e mettere a punto i loro modelli. Odasse in due subito i lanci col del modello costruito appositamente per la gara. I primi voli di esso non segnarono tempi notevoli, non essendo del tutto la matassa snerata, ma successivamente diede prova di ottime doti di arrampicatore e fu segnata una media di 1'10" con un terzo della carica.

Indi iniziò i lanci Maina col modello «Polis», tenendosi anch'egli molto al di sotto della carica massima. Il modello compie due voli di 1'10" e numerosi altri di un minuto circa. Provano successivamente il sempre sorridente Verocchino con il Senleno Chiappino con un modello derivante dall'«A. S. 121», Bonifacio ed altri ottenendo tutti buoni tempi.

Odasse ha finito intanto di snerare la matassa e prova ora con metà carica. Il modello dopo una veloce arrampicata, e dopo aver fatto fuggire numerosi uccellini che forse lo consideravano come un intruso, iniziò la sua lunhissima planata che terminò dopo 1'36" di volo. E' entrato così nel numero dei probabili vincitori della gara e si è rivelato come un pericoloso rivale del finora imbattuto Darbesio.

Erano pure presenti numerosi costruttori di veleggiatori, fra cui Fregonari e Conti, che avrebbero dovuto partecipare alla gara interprovinciale di Treviso, e che hanno dovuto rinunciare alla disdetta della gara insieme agli altri componenti della squadra per motivi non ancora conosciuti. I loro modelli di massima apertura, di ottime forme aerodinamiche e molto ben rifiniti, avrebbero certamente fatto onore all'aeromodellismo torinese.

Degli altri il migliore è stato Stango, il cui modello con una quarantina di metri di cavo ha segnato un tempo di 1'41".

In questi giorni

viene posto in vendita nelle principali edicole e spedito a chi ne ha rimesso l'importo il volumetto n. 8 di

Aviazione per tutti SOCCORSI DAL CIELO

di Mario Guerri

Successivamente usciranno

- 9 - Posta aerea
- 10 - Piccola storia dell'aviazione
- 11 - Aeroplani dei paesi in guerra (Italia)
- 12 - Aeroplani dei paesi in guerra (Germania)

Ogni volumetto lire una

Eseguite i vostri versamenti sul conto cori postale N. 1-24718 Uff. Editoriale Aeronautico - Piazza del Popolo, 15 - Roma -

Cronache aneddotiche della guerra aerea

L'ORSO

L'invito speciale aereo Cor. ha già volato nel cielo di Odessa, ma ora che la città è presa vuole essere fra i primi ad atterrare. Egli, appassionato aviatore ed appassionatissimo giornalista, è dominato dall'ansia di vedere di scrutare di riferire. Al momento della partenza gli hanno detto:

— State cauto. Attento più che mai. Voi volete atterrare in qualche aeroporto. Ebbene, tutti gli aeroporti lasciati dai bolscevichi sono disseminati di mine. E' assai pericoloso atterrare. Sarebbe bene aspettare l'arrivo dei detector, i quali sono gli incaricati del rastrellamento.

— E l'apparente forma di queste mine? — Eh, non sempre sono riconoscibili. I russi se la sbrigano con arte sovrana. Spesso gli ordigni esplosivi sono rinchiusi in scatole, lunghe cinquanta centimetri e larghe venti, nascoste fra l'erba alta e collegate le une alle altre da fili di ferro. E' questa la rete insidiosa. Un aeroplano che atterri e che tocchi appena uno dei fili produce l'esplosione di parecchie mine. E' addio! Industri e furbi al massimo grado i russi nell'apprestare la difesa ad oltranza di centinaia di chilometri quadrati di terreno, immaginabili andirivieri di camminamenti e di trincee. Spetacolosa davvero per chi la sorvolò, questa terra giallina con le tracce lasciate dalla furiosa battaglia... Allora voi procrastinate la partenza, non è vero? Aspettate i detector.

— Non aspetto nessuno — dice Cor. — Parto e voglio atterrare. E' necessario che prima degli altri. La paura delle mine ce l'ho, vi assicuro, ma essa non basta a trattenermi.

E Cor. s'invola ed eccolo ben presto al di sopra di un aeroporto. Bello davvero. Si distinguono nettamente gli allineati profili di cinque «Rata». Un campo vasto ed invitante al comodissimo atterraggio, un campo che pare aspetti il padrone... «Troppa grazia, Sant'Antonio — pensa l'aviatore giornalista — qui di certo ci sono le scatole. Via, di corsa!».

Una buona volata ed incontra un altro aeroporto. Bene ordinato ed attrezzato anche questo. Che pace e che riposo! Cor. è incerto. «Scendo o non scendo? E' così comodo!». «No, no — grida l'istinto — è troppo comodo per te! Cerca altrove». E Cor. sobbalza. Pensa alle scatole bislunghe, di tanti e tanti centimetri, prende quota e passa oltre. Trascorre mezz'ora e raggiunge un terzo campo che appare in evidente rovina. Due capannoni sfondati e rottami rottami rottami. Ad un margine di esso, vicino alla siepe di confine, una pista con il solco scavato dalle ruote dei carri.

Cor. vede in modo distinto che in quel momento la pista è attraversata piano piano da un carro tirato da un cavalluccio bianco. Cor. fa il suo progetto: «Bisogna aspettare che il carro compia l'intero tragitto della pista. Se vi sono delle mine quel cavallo indubbiamente le farà esplodere. Se andrà avanti non ve ne sono. La pista è stretta ed è vicinissima alla siepe, ma il mio apparecchio è piccolo e può facilmente atterrare». Ed il cavallo passa e non avviene nessuno scoppio. L'aviatore atterra.

Il più difficile è fatto. Cor. si congratula con se stesso per lo scampato pericolo. Ora i suoi piedi calpestanto la terra ferma e si tratta di non perdere tempo e di raccogliere una buona quantità di informazioni. Frattanto comincia a vedere un'anima viva: un omuncolo con la barba rossiccia sbucato dal nero fondo di un capannone sconquassato del campo. Il giornalista lo squadra. Niente a temere, gli potrà essere utile.

A bordo di un carrettino Cor. va verso la città... Che sarà Odessa dopo il cataclisma di ferro e di fuoco? Sulla strada rotta e ingombra le migliaia di uomini e donne coi ragotelli che si trascinano a stento, misera gente sparita e sofferente che torna alle case abbandonate, sen-

volcando barricate di sacchetti di sabbia, carri sguarcati, ammassi di ruote, di motoratrici, di argenti.

Cor. è così stanco che chiude gli occhi. La riapre ad una brusca fermata dell'auto-carro.

— Che succede? — L'uomo con la barba rossiccia che sta accanto a lui, non potendo farsi capire in russo, gli fa un eloquente discorso coi gesti. Odessa è ancora lontana. Assai lontana. La sera cala ed è necessario pernottare in qualche posto. C'è una casetta non troppo discosta, dove sarà possibile dormire e rinfanciarsi.

Cor. accetta l'invito, scende dal carro ed insieme col russo si inoltra per un sentiero dirupato. Un'ora di marcia faticosa nel buio della sera e finalmente i due si trovano a faccia a faccia con una porta scassata, dalla quale traspare un filo di luce. Bussano, la porta si apre del tutto e Cor. vede al chiarore di una lampada a petrolio una figura di russo che gli fa ricordare i personaggi dei romanzi di Gogol e di Tolstoj. Un omano. Viso glabro, d'oro, un'aria quasi truce. «Adesso — pensa l'aviatore — costui ci scaccia a pedate. E con quegli stivaloni che ha...».

Ed invece, senza dire una parola, senza

lasciare tempo all'omino dalla barba rossiccia di spiegarsi, dimostrando di aver capito esattamente ciò che si vuole da lui, il serissimo e barbero russo prepara il samovar e mette fuori una bottiglia di vodka, poi indica i letti, soffice e candidi letti. Non c'è nessun dubbio. Se la scena è muta, l'ospitalità è confortante e cordialmente offerta e premurosamente accettata.

All'indomani, con il sole che penetra da una finestrella, Cor. si accorge di trovarsi in un ambiente pulito e signorile. Qua delle scanse di libri, lì un tavolo con un vaso di fiori ed una mensola... Dio, ma che ci sta su quella mensola! Cor. spalanca gli occhi e rimane atterrito. Una scatola oblunga, lunga cinquanta centimetri e larga venti.

— Non è forse quella l'ordigno esplosivo? — Cor. si volge, sta per dare l'allarme quando l'ospite gli si avvicina e gli dice in perfetto italiano:

— Signore, verrò a Odessa insieme con voi e spero di poter rivedere la mia piccola. Le farò una sorpresa.

Ed il russo apre la scatola bislunga e la vede a Cor. un orsacchiotto di morbida lana verde.

la.

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Mario Crescente, Lecce — Io ti posso mandare il nostro catalogo delle tavole costruttive. Non è possibile mandarti anche «la guida» come dici tu, per costruire il modello. Occorrono cognizioni teoriche e pratiche che non si possono spiegare in una lettera. Segui il Corso di aeromodellismo che comincerà in uno dei prossimi numeri. Acquista i libretti della R.U.N. che sono quattro e che costano L. 5 l'uno. Non posso darvi altro consiglio. Affettuosa.

Gianni De Bernardi, Roma — Il tuo disegno proprio non va? Devi studiare ancora molto. E' guario anche la concezione.

Franco Gibertoni, Carpi — Gli «aeroplani dei paesi in guerra» sono già usciti, ma ci sono alcune difficoltà amministrative per la messa in vendita. In ogni modo fanno richiesta all'amministrazione, inviando l'importo di L. 1 per ogni libretto.

Giuseppe Molteni, Cantù — Ti ho fatto spedire per la seconda volta i nn. 3 e 4. Le prenotazioni per i libretti possono essere fatte solamente mediante invio di L. 1 per libretto. Scrivi a questo proposito alla amministrazione. Affettuosi saluti.

Remo Lemmi, Pontedera — Per avere il diritto dell'Aquilone devi inviare L. 2. Il tuo abbonamento scade col numero 44 e la tessera ti sarà inviata col rinnovo dell'abbonamento. Mi sembra però strano che tu non l'abbia avuta. Zio Falcone sarà molto contento di vederti quando vieni a Roma.

Alessandro Torrisi — L'indirizzo completo bisogna ripeterlo in ogni lettera. Non basta il nome e il cognome, perché mi obblighi a fare delle ricerche che fra migliaia di lettere diventa proprio una cosa problematica. E' molto difficile darvi un consiglio ed in ogni modo non mi assumo questa responsabilità. Ma ti posso dire che per scegliere la carriera del «disegnatore» (come dici tu, e credo tu voglia dire «pittore») bisogna avere molto talento e non basta sapere fare qualche scarabocchio. E per raggiungere la meta ci vogliono studi tenaci e lunghi come per qualsiasi altra carriera e forse anche di più perché più spesso si è presi dallo scoraggiamento. Quindi rifletti bene. Mi farà sempre piacere avere tue nuove, però ricordati di mettere l'indirizzo completo.

Rondinella Palladiana, Vicenza — Zio Falcone mi ha passato la tua lettera perché io ti dica qualche cosa di Gaby Angelini. Gaby Angelini era una giovane e valorosa aviatrice milanese nata nel 1912. Prese il brevetto di pilota all'Aerocentro da Turismo di Milano nel 1931, dopo aver frequentato la scuola di pilotaggio della Breda dove fece un corso di volo senza visibilità, sotto la guida dell'ing. Meleri ed iniziò un corso di acrobazia. Nel giugno 1932 partecipò al giro aereo della Lombardia con apparecchio «Breda 15 S.» classificandosi settima ed aggiudicandosi la medaglia d'oro dell'Amministrazione Provinciale di Milano. Il 27 agosto seguente, partì da Milano iniziando un raid attraverso l'Europa che fece rifugiare le sue qualità di pilota. Con un «Breda 15» normale fu il 27 a Monaco, il 28 a Praga, il 30 a Berlino (Tempelhof) ed indi a Copenhagen, Oslo, Amsterdam, Londra, giungendo a Parigi il 12 settembre e rientrando a Milano dopo aver fatto una sosta a Chamoni. Maturando più arditi propositi, iniziò un viaggio verso l'India. Partì da Milano il 16 novembre con un «Breda 15» normale, si trattenne alcuni giorni a Roma, ove venne ricevuta dal Duce. Ripartì dopo un volo di oltre 800 km. atterro a Capo di Mito. In seguito fece scalo a Tunisi, Tripoli, Sirte, Bengasi e Tobruk. Per cause non necessitate, precipitò e morì in località Uadi Ghelga a 10 chilometri verso il sud di Gsur-el-Meghaziz. Per onorare la memoria della valorosa e sfortunata aviatrice è stata costituita presso la Sede dell'Aero Club Pénuti di Milano, un gruppo di giovani aerei. Becoti accontentata ti mando affettuosi saluti.

DONNA AMANDA

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO

Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580-680

POSTA Aerea

Giacomo Nava, Monza. — Sono d'accordo con te che le notizie relative alle realizzazioni aeromodellistiche contenute nella prima e nella seconda edizione dei «Costruttori di aeromodelli» sono scarse. Però devo farti rilevare che: 1) le notizie che si possono chiamare «storiche», in quanto si riferiscono al pionierismo e alle più notevoli realizzazioni, sono pressoché complete; comunque sono il massimo che si possa realizzare in un anno di ricerche (tanto è stato impiegato); 2) le notizie, che potremmo chiamare di cronaca, cioè relative all'attività di questi ultimi anni in Italia, sono piuttosto sommarie e lo sono volutamente, per ragioni: a) perché in Italia, fino a pochi anni or sono, non si è fatto un gran che; b) perché quel poco che è stato fatto era tutt'altro che all'avanguardia e quindi non ha nessun valore documentario; c) perché il Costruttore di aeromodelli non era e non è una storia dell'aeromodellismo (tant'è vero che in questa terza edizione, che uscirà prima della fine dell'anno, il capitolo «Un po' di storia» è stato senz'altro soppresso). Fin qui la risposta ai tuoi rilievi. Ma tu mi rivolgi

anche un «appello affinché voglia redigere un chiaro schema delle maggiori realizzazioni italiane dagli inizi ad oggi». Ciò che chiedi è semplicemente che io faccia un volumetto sull'argomento. Ti pare che io possa mandarti, lì per lì, una documentazione esatta delle realizzazioni e attività aeromodellistiche italiane dagli inizi ad oggi? Ripeto: tu mi chiedi un lavoro enorme (di ricerche, di corrispondenza, di coordinazione, di collezione, ecc.) per il quale dovrei dedicare un tempo molto lungo. Rivolgiti dunque alla R. U. N. A. centrale, che io non ho modo, ora, di dedicare tempo ad una storia dell'aeromodellismo molto sostanziosa che merito di fare. Anzi, guarda: rinvio da queste colonne, fin da adesso, preghiere innumerevoli, a tutti coloro che possiedono vecchie fotografie e dati e notizie relative all'aeromodellismo, di fornirmi tutto il materiale che crederanno utile a questo lavoro. Non appena mi sarà liberato dai miei impegni più pressanti mi metterò all'opera. Quando uscirà il libro te ne farò omaggio in una copia, e così ne farò omaggio a tutti coloro che mi avranno aiutato in qualche

IL COMPAGNO DIMITROFF



Meravigliosi i nostri nuovi apparecchi... Pensa, compagno, che impiegano circa tre minuti meno dei vecchi a giungere a terra!



CANTIERI RIUNITI
DELL' ADRIATICO
TRIESTE

OFFICINE AERONAUTICHE
MONFALCONE

NAVALMECCANICA

S. A. NAPOLI - Capitale Sociale L. 96.000.000

Sede Sociale e Direzione Generale - NAPOLI - Via D. Morelli, 7
Telefono 20-325 P. B. X.

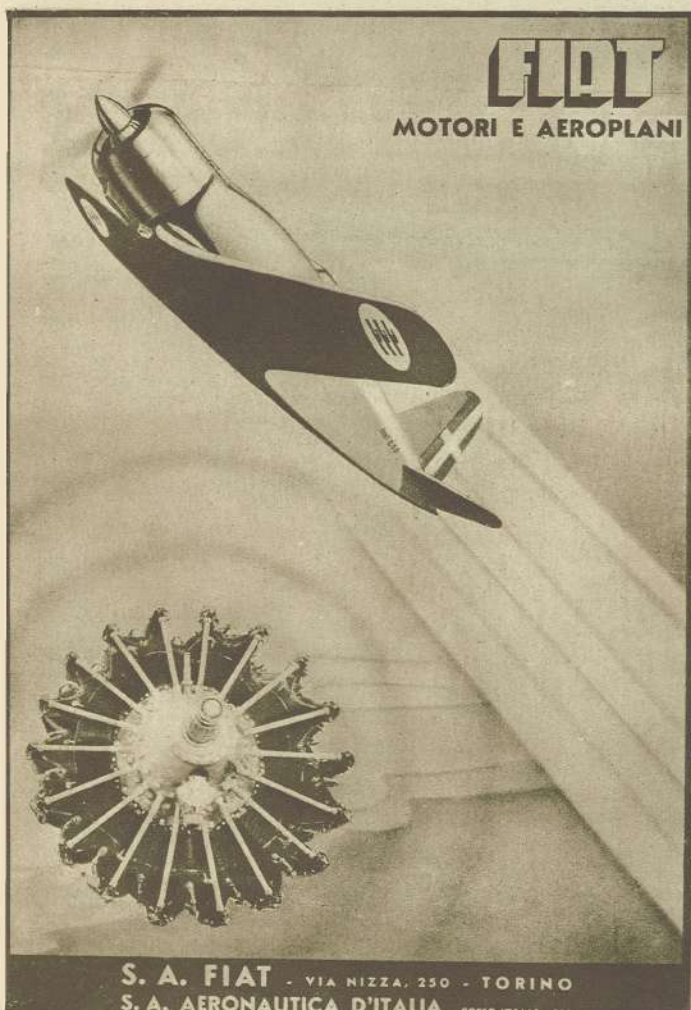
Officine Aeronautiche - Napoli - Via Marinella

Telegrammi: Carenaggio - Napoli - Telefoni 50772, 50781

Riparazioni aeroplani ed idrovolanti militari
e civili - Costruzioni parti staccate aeroplani



SAVOIA MARCHETTI (SESTO CALENDE)



FIAT
MOTORI E AEROPLANI

S. A. FIAT - VIA NIZZA, 250 - TORINO
S. A. AERONAUTICA D'ITALIA - 60130 ITALIA - 260



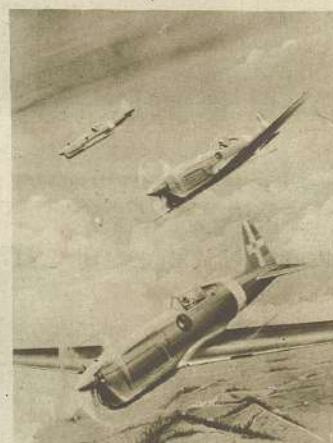
AEROMODELLO
"BALLILLA"

Apertura alare cm 29
infrangibile e smontabile
L. 9,90 - L. 1,10 in più per il trasporto
Vaglia a PIETRO CHERIN C. P. 287 - TRIESTE

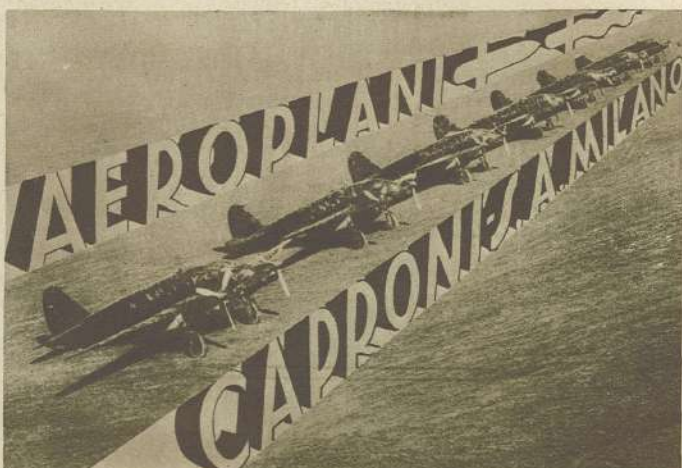
Aeronautica Predappio S. A.

Costruzione e riparazione Aeroplani
da bombardamento - Ricognizione
- Caccia - Scuola - Turismo

STABILIMENTI IN PREDAPPIO E FORLÌ
CAMPO DI VOLO FORLÌ



SOCIETA' AERONAUTICA ITALIANA - S. A.
Ing. AMBROSINI & C.
ROMA



AEROPLANI
CAPRONI & C. MILANO

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



FIAT
41 212

IL LANCIO DI UN SILURO DA PARTE DI UN NOSTRO AEROSILURANTE SUL MEDITERRANEO