

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



UNO JU 88 GERMANICO ATTACCA NAVI NEMICHE NASCOSTE IN UNA RADA

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI

Anno XI N. 48
30 novembre 1941-XXDirezione e Redazione
Piazza del Popolo 18 - Roma

EDITO DALL'

UFFICIO
EDITORIALE
AERONAUTICO

dipendente del

Ministero dell'Aeronautica

Decreto Min. 371 del 25-5-1940 XVIII

Amministrazione

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

ABBONAMENTI

Annuale L. 25. Semestrale L. 14
un numero centesimi 60
numeri arretrati ed estero 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 colonnaEseguite 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

ALI DI GUERRA

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

RIVISTA DIDIRITTO
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.

Le memorie di un
ACCADEMISTA

(Continuazione dal numero precedente)

VII

Come abbia fatto a sapere l'Ammiraglio che io mi diletta di musica grattando il violoncello non saprei dirvelo davvero.

Forse questa nozione gli pervenne attraverso l'eco di una famosa serenata che i miei compagni mi costrinsero a fare in camerata rompendo, sia pure in sordina, l'alto silenzio che si era venuto via via condensando dopo le ultime rituali note del trombettiere.

Questa serata non ve la descrivo neppure: immaginatevela con la vostra fantasia: una camerata di allievi Ufficiali immersa nel fioco chiarore azzurro delle lampade notturne, file a pernacchio di letti bianchi, abitati da sonnolenti ascoltatori, ed io meschino in camicia da notte, tremante di freddo, seduto su una sedia che mi accompagnava con un sinistro sordicchio. Mi pareva che la sordina non riuscisse ad attutire abbastanza le vibrazioni delle budella di quel buco che si era prestato a fornirmi le corde per il mio strumento e che da un momento all'altro dovesse apparire un cerbero irrisoluto, pronto a cacciarmi per una seconda volta in prigione.

Fu certamente una barcaiola di Tchacowsky che raggiunse l'orecchio del già ricordato Ammiraglio il quale, a quanto pare, andava pazzo per questo autore.

Per farla breve vi dirò che fui chiamato al Comando al cospetto dell'altissimo Ufficiale che mi annunciò senza preamboli:

— So che voi suonate il violoncello; l'avete anzi suonato in un frangente che non sarò certo per classificare ligio alla

disciplina. Dovete entro un mese costituire una orchestra per suonare qualche volta alla Messa ed in special modo per accompagnare gli Uffici Dirini che saranno tenuti a Pasqua nella Cappella della Accademia. Fra dieci giorni presenterò alla prima prova.

L'impresa non si presentava del tutto con allegria. M'incombeva una responsabilità veramente enorme.

Messomi iosto in cerca di suonatori, tanto fra gli allievi dell'Aeronautica come fra quelli della Marina, fui meravigliato di scoprire che la conoscenza della musica era piuttosto diffusa fra quei giovani.

Venticinque elementi costituirono con una rapidità sorprendente un complesso sinfonico dal quale, anche ad essere cattivi, non si poteva dire corna.

Mi è scappata una parola (corna) che mi ricorda in questo luogo un episodio che appunto in quel periodo venne a verificarsi.

Non so da dove fosse pervenuto, ma in Accademia era scoppiato il tifo e qualche allievo ci aveva rimesso anche la pelle. Per disgrazia acciappai un'influenza per la strada. Ebbi la malaugurata idea di presentarmi in infermeria, dove i dirigenti, ossessionati dell'epidemia in corso, mi dissero che certamente ero anch'io un caso maligno di quel malanno e mi sbatterono a letto senza misericordia. Letto che guardai attentamente per ben dieci giorni, sordomuto, i prediccozz del Colonnello medico sulla mia condotta igienica ed altresì sulla mia capigliatura che avrei dovuto perdere in un breve volger di tempo, secondo lui, rimanendo ancor giovane totalmente in piazza.

Tengo a dire che questa predizione si è dimostrata del tutto falsa, forse anche in seguito a provvedimenti verso i quali il timore della rapata mi avevano indotto.

Provvedimenti a base di petrolio e pilocarpina, che consiglio caldamente a quei lettori che ne avessero bisogno.

Ma tutto questo, a dire il vero, con le corna non c'entra un fico secco. Entro perciò subito in argomento. Una sera vennero a trovarmi in infermeria (ero già convalescente) tre amici miei, i quali mi dissero:

— Vuoi fare anche tu parte di una spedizione notturna?

— Ma... — risposi titubante — secondo di che cosa si tratta.

— Si tratta di questo: il Comandante in Seconda della Navale per scaramanzia contro il tifo ha fatto issare un magnifico paio di corna sulla più alta vetta del palazzo dell'Accademia. Ora questo gesto contrasta con la morale cristiana ed anche con la nostra impazienza che da qualche giorno ci spinge a compiere qualche marachella che esca dall'ordinario. Perciò abbiamo deciso di scalare la torre dell'orologio per rimuovere le sopradette corna.

— E proprio a me venite a cercare?

— domandai con rammarico. — Non vedete che tengo l'animo coi denti? Come farei ad arrampicarmi fin lassù?

— Ma almeno il paio potresti farlo!

— Non ci contate, ragazzi: io me ne vado a letto; domani mi verrete a raccontare com'è andata.

E così se la sgattaiolarono fuori, nella notte.

Quei ragazzacci, eludendo la vigilanza di chi di dovere, effettuarono l'ardua scalata ed asportarono quelle ramificazioni che non avrebbero dovuto mai sorgere sulla grigia pietra del severo Istituto.

Naturalmente gli indemoniati mi vennero a riferire la cosa per fìo e per segno. Immaginatevi la meraviglia ed anche il disappunto del Comandante in Seconda che si vedeva privato del risultato della sua iniziativa! Si temette dapprima che egli volesse condurre un'inchiesta sull'operato, ma la delicatezza del caso fece sì che tutto passasse ben presto nel dimenticatoio.

Raccontata come per inciso questa faccenda delle corna e premesso che la mia uscita dall'infermeria fu pronta e senza conseguenze, per rientrare nel tema indicato dirò che l'orchestrina riprese le sue sedute con vigore e perciò in breve tempo fu portato a compimento lo studio di molti pezzi di musica che formarono un programma sensazionale da riscuotere l'ammirazione di tutti.

La prima Messa officiata a San Jacopo nei fumi degli incensi e dei nostri concenti fu insieme un battesimo ed un trionfo per il complesso strumentale da noi curato.

Se il pubblico si trattenne dall'emettere un'ovazione di approvazione fu certamente perché si trattava di un rito militare che doveva pur rimanere austero.

Ma tutti questi passatempo e tutte queste occupazioni non riuscivano a porre in seconda linea il desiderio della nostra principale aspirazione, che era pur sempre quella di volare.

A quel tempo l'Accademia non consentiva lo svolgimento del corso di pilotaggio parallelamente a quello dello studio. Anzi durante il primo anno agli allievi non venivano imposte neppure le stellette, appunto per poter lasciare facoltà di fare una marcia indietro a coloro che non avessero potuto sostenere le fatiche della rigida vita militare e che alle prove del volo non avessero potuto dimostrare almeno un'attitudine antivomitiva.

Raggiungemmo il vertice della contentezza quando il Direttore del Corso entrò una sera nell'aula di studio annunciandoci con semplicità:

— Ragazzi, domani andrete a volare.

(Continua)

MARIO SALVADORI

ACQUISTATE IL LIBRETTO
SOCCORSI DAL CIELOSe non lo trovate presso il vostro giornalaio, chiedetelo immediatamente all'
UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO
Piazza del Popolo, n. 18 - Roma -
Conto Corrente Postale N. 1/24718

...ed io meschino, in camicia da notte...

Un MINISTRO si occupa dei ragazzi

Una di queste passate mattine entro nel mio studio e trovo sul tavolo da lavoro — bene in vista sopra al solito mucchio di lettere e letterine alle quali i miei trentamila e aeronauti affidano le loro manifestazioni, di simpatia per il loro giornale e le mille domande — un telegramma che mi invita per l'indomani al Ministero della Cultura Popolare. «Vuoi vedere — mi dice — quanto allarmato è il camerata Casini ma vuole dare un cicchetto?». Dovete sapere che il camerata Casini è il Direttore generale della Stampa Italiana, il che significa che egli, dall'alto del suo ufficio di un palazzo di via Veneto, guida, in base a superiori direttive, tutti i giornalisti che scrivono sui giornali e sulle riviste che si pubblicano in Italia. Io incomincio ad aprire le prime lettere che mi capitano sotto mano e intanto penso: «Probabilmente il camerata Casini vorrà che io diminuisca ulteriormente le pagine del giornale dei miei ragazzi. Forse egli ha dimenticato che le pagine le ho già ridotte, che se ne togliessi, ancora rimarrei con una rivisitazione fatta quasi della sola copertina, che lui stesso mi ha già autorizzato a mantenere l'attuale numero di pagine, del resto già più che modesto...».

Queste ed altre simili riflessioni le metto in relazione con un'ingiuunzione fatta mi il giorno prima dal R. Questore di Roma di diminuire le pagine, e ne trovo sufficiente motivo per grattarmi la zucca piuttosto preoccupato. Volly allora leggere attentamente il telegramma che avevo prima soltanto rapidamente scorso con lo sguardo e scoprii che si trattava di un invito ad un rapporto che l'Eccellenza Pavolini, cioè il Ministro della Cultura Popolare in persona, doveva tenere a tutti i direttori e a tutti gli editori di pubblicazioni per ragazzi. A questa scoperta mi sentii rianimare. Capirete anch'io, come Don Abbondio di ritorno («bej bello») dalla sua fatale passeggiata, in ero fatto un rapido esame per vedere se avessi «peccato contro qualche potere o contro qualche vendicatore». Non mi pareva d'aver peccato; eppure mi bruciava in tasca un minaccioso foglio del R. Questore (degni persona che non desidero affatto conoscere per «ragioni di servizio»). «Meno male — conclusi tuttavia — se ha da essere un cicchetto, sarà collettivo». E mi buttai a reperire nel cumulo di lettere, come un cane in un pagliolo.

L'indomani mi trovai in mezzo a un mucchio di persone alquanto strane; signora, signorine, preti (molti preti dall'aspetto dimesso e pieni di modestia negli atti e nelle parole), uomini con pancie e uomini in divisa militare. Alcune di queste persone le conosco — Alberto Mondadori, il dinamico giovine direttore di Tempo che era lì in qualità di editore; Eros Belloni, redattore capo de *Il Balilla*; il conte Elio Zorzi; il buon Tortoreto —; altre non le avevo vedute mai prima d'allora. Alcuni audaci avevano preso posto in prima fila, i più giacevano affondati fino ai capelli entro enormi poltrone rosse di cuoio, i meno stavano appollaiati su sedie dure di legno a destra e a manca. Io ero fra questi ultimi e avevo davanti a me un generale con barba negra e dietro un prete negro da capo a piedi. Alla mia sinistra era un signore con la pancetta traboccante dai calzoni.

Ad un tratto tutti ci alzammo in piedi perché era arrivato il Ministro seguito da alcuni funzionari. Salutammo e a un suo cenno ci rimessemmo a sedere.

Il Capo della IV Divisione della Direzione Generale della Stampa Italiana fece l'appello dal quale appello risultò essere assente il nostro vecchio amico Nonno Radio ed essere presente una signora che si chiama Bontà. «Non è vero che tutti, al mondo, sono cattivi», pensai; ma le mie riflessioni si fermarono a questo punto, che il Ministro si alzava per parlare.

Dovete sapere che il Ministro Pavolini è un uomo molto giovane e molto cordiale. Egli parla con calma, dolcemente, esponendo con semplicità estrema le sue idee, che sono sempre molto chiare. Io l'ho sentito molte volte e ve lo posso dire. Ma quel giorno egli parlò con ancor maggiore semplicità, pareva che parlasse a dei ragazzi — a voi direttamente — anzi che agli scrittori per ragazzi. La sua voce era velata da una ombra di tristezza (aveva perduto la mamma da pochi giorni, miei cari) e nel parlare dell'infanzia e della fanciullezza e sopra tutto ricordando i giornali sui quali egli, giovinetto, aveva scoperto gli incanti della fantasia e della poesia, mostrò palesemente di commuoversi. Questa piccola scoperta me lo fece ammirare e amare di più.

Egli disse subito che era necessario salvare i ragazzi di oggi da un grande pericolo: dal materialismo, dall'aridità dei sentimenti, dalla passione morbosa per gli atti di violenza, da un crudo realismo male espresso e peggio inteso, eccetera eccetera, come diceva San Bernardino da Siena, il santo che io amo. Disse in rilievo che la maggioranza delle pubblicazioni per ragazzi che si

stampano oggi in Italia è tutta impregnata di esterismo anzi di americanismo, da sembrare non dedicata alla gioventù nostra ma a quella anglo-sassone. Egli disse precisamente: la quasi totalità, anzi che la maggioranza, e fece chiaramente intendere che il

pervertimento della stampa per ragazzi derivava sopra tutto dal fatto che le vignette a soggetto avventuroso come lo intendono gli americani — e cioè a base di ricatti, furti, assalti alle banche, di colpi di rivoltella, di sganassoni e via discorrendo — avevano soppiantato i racconti, la prosa in somma, onde i lettori sono diventati degli spettatori, come se fossero al cinematografo.

Una cosa il Ministro disse più delle altre grave, e lo disse con tono che rivelava, pur nella calma, pacata del suo parlare, una grande amarezza e insieme sdegno. Disse che era sorprendente, addirittura inconcepibile, che mentre, ad esempio, i nostri valorosi soldati sono impegnati in una lotta da cui dipende la buona o la cattiva sorte di tutto il popolo italiano, le pubblicazioni per la gioventù ignorino nel modo più totale quei fatti, quelle battaglie, quei sacrifici, quegli eroismi. In verità avviene proprio che, mentre i nostri soldati combattono e muoiono sui più aspri campi di battaglia e nei cieli e sui mari più lontani, i ragazzi — figli, o fratelli, o nipoti di quei proi — vivono in ansia e fanno il tifo per un poliziotto dilettante — mettiamo — che spesso non è migliore del gangster, cioè del malfattore americano, che tenta di abbattere a colpi di fucile mitragliatore.

La colpa non è, naturalmente, del ragazzo a cui è stata propinata la droga, cioè il veleno, ma di coloro che per ragioni di lucro, o per leggerezza, o per ignoranza (non vogliamo pensare alla malvagità!), quel tossico somministrano con tanta prodigalità. Voi ricordate, miei giovani amici, come lo, deplorendo in varie occasioni codesti delitti contro la innocenza, vi abbia spiegato le ragioni per cui il ragazzo, che è semplice e istintivo, si interessa e quindi si appassiona alle storie di brigantaggio, di imprese poliziesche, di rapiti, eccetera. Ma voi sapete, anche che la virtù consiste nel saper resistere all'istinto, al vizio, al male. Altrimenti, che sarebbe la vita, se non una gara a chi è più violento, più cattivo, più felloso? Naturalmente sta ai grandi, a coloro che hanno esperienza e volontà, indicare il cammino ai giovani, agli insperiti, agli ingenui. Se un bambino non scorresse un determinato giorno che si possono dire le bugie per il fatto che i grandi le dicono, mai ne direbbe per tutta la vita. Così, se il ragazzo non apprendesse che, ad esempio, si può assalire un passante per rubargli il portafogli, mai penserebbe, non dico di diventare un ladro, ma nemmeno di giuocare al ladro e al poliziotto, come accade oggi giorno.

Ma c'è, oltre che la questione morale, quella del gusto. Voi dovete sapere che il gusto, quello che si chiama comunemente buon gusto, è il risultato dell'educazione. Or bene, quei brutti disegni, fatti fare per economia a dei cosiddetti pittori che non hanno né il senso dell'arte e nemmeno quello del ridicolo, sono un'offesa al buon gusto e al buon senso. Il fanto che li vede e soltanto quelli vede, è indotto a credere che quella sia arte, che quella sia buon gusto. Mi ricordo che da ragazzo assistetti al mio paese ad un paio di spettacoli d'operetta e fin tanto che non ebbi occasione di conoscere di meglio in fatto di musica, di coreografia e di recitazione, rimasi con la convinzione che quegli spettacoli fossero la massima espressione dell'arte teatrale. Voglio dire che quegli spettacoli mi piacevano molto, allora, il che significa che quel sia pure basso genere aveva operato in me i suoi effetti, effetti che sono stati distrutti più tardi soltanto quando i

miei sensi sono venuti a contatto con un genere d'arte ben diverso e veramente nobile.

Mi accorgo a questo punto che ho tolto la parola di bocca al Ministro per parlare io. Ma vi assicuro che, sia pure con altre parole e con altri esempi, questo egli ha detto ai direttori e agli editori di pubblicazioni per la gioventù. Potete dunque immaginare con quale gioia lo abbia alla fine accolto le sue esortazioni (che sono ordini, se Dio vuole) a meglio operare... In sostanza egli ha detto che:

- 1) tutte le pubblicazioni per ragazzi non dovranno più ignorare che c'è la guerra;
- 2) non saranno più permesse le vignette che, in luogo delle didascalie a piede di illustrazione, abbiano i cosiddetti "fumetti"; vale a dire le parole che escono dalla bocca dei personaggi come bocce di fumo...
- 3) dette vignette dovranno essere eseguite da disegnatori che conoscano il loro mestiere e siano dei veri artisti, e non dei dilettanti qualsiasi;
- 4) dai cosiddetti cineromanzi e da qualsiasi altra narrazione dovranno essere banditi i soggetti truculenti di delinquenza in genere e di banditismo in particolare;
- 5) i cineromanzi dovranno occupare non più del 70 per cento dell'intero spazio del giornale;
- 6) dovranno essere abolite quasi per intero le riproduzioni e traduzioni di illustrazioni e testi stranieri, eccezion fatta dei cartoni di Disney;
- 7) si dovrà coltivare il genere fiabesco;
- 8) si dovrà pubblicare qualche riguetta umoristica e conferire in genere a tutte le narrazioni contenute nel giornale un tono sereno e pacò;
- 9) si dovrà coltivare il senso dell'onore, del coraggio collettivo e religioso.

Questi ed altri pensieri espressi dal Ministro, li quale, alla fine, chiese se nessuno di noi aveva qualche cosa da obiettare o da chiedere. Nessuno fiatò.

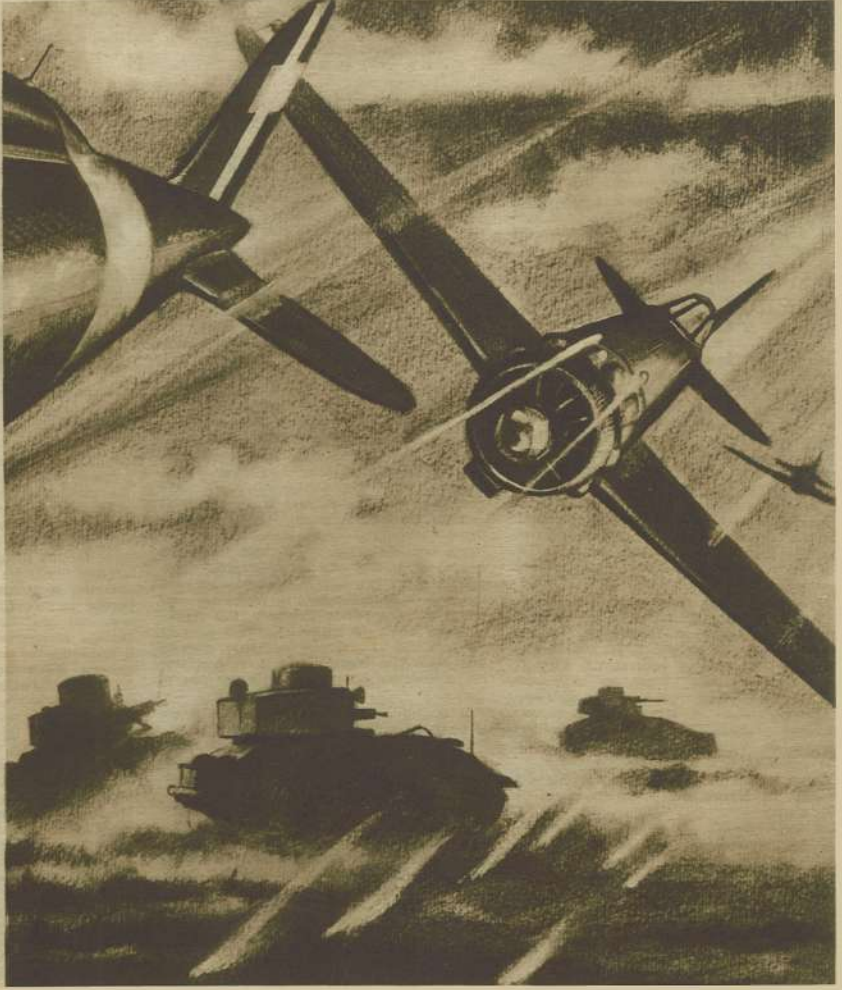
Io, come vi ho detto, me ne stavo appollaiato sulla mia dura sedia incastrata fra un generale, un prete e un obeso, e guardavo ora il Ministro, ora il camerata Casini e anch'io non parlai. Che avrei potuto chie-

dere? Ciò che tante volte pubblicamente avevo chiesto — e cioè l'abolizione della deleteria letteratura e delle ancor più deleterie cinevignette — mi era stato concesso. Avrei voluto, sì, alzarmi e dire: «Signor Ministro, Eccellenza, ascoltate: *L'Aquilone* e l'esempio vivente, vivente da undici anni, di ciò che voi consigliate e comandate di fare ora». Ma come si può parlare di se stessi, dire bene della propria opera presenti tanti che finora hanno operato male? Avrei voluto dire: «Eccellenza, signor Ministro tutti i numeri de *L'Aquilone* contengono un articolo semplice semplice sull'attività bellica, un racconto di guerra, una cronaca anedddotica della guerra aerea, fotografie e tavole a colori sulla guerra, articoli di divulgazione tecnica, una, due, tre o più vignette umoristiche originali (cioè non ritagliate da altri giornali né italiani né stranieri), romanzi d'avventure che narrano le gesta di gente cattiva ma sopra tutto buona, generosa, valorosa rubriche di ogni genere tra cui quelle nelle quali — rispondendo alle lettere dei ragazzi — si insegna la bontà, la fede, l'amor di Patria, la dignità, la generosità. L'unica volta che abbiamo pubblicato un cineromanzo, Eccellenza, questo cineromanzo narrava le gesta di un gruppo di ragazzi siciliani partiti in aeroplano con un ingegnere e due professori per partecipare alla guerra d'Etiopia; e le vignette a colori erano opera di un pittore che sa il fatto suo». Queste ed altre cose avrei voluto dire dal mio angolino ma — a parte il fatto che non è bello lodare la propria opera — pensai che certamente il Ministro ootose bene il nostro giornale — il vostro giornale — e che forse i suoi figlioli stessi lo leggono per seguire le gesta eroiche di quegli aviatori, alla famiglia dei quali appartiene pure il loro padre.

Il mio discorso, dunque, avrei dovuto rivolgerlo ai miei colleghi e amici: ma anche questo, a pensarci bene, non sarebbe stato bello, specialmente in quel giorno e in quel luogo.

GASTONE MARTINI

Collaborazione



Intervento della caccia a volo radente nella battaglia del deserto.

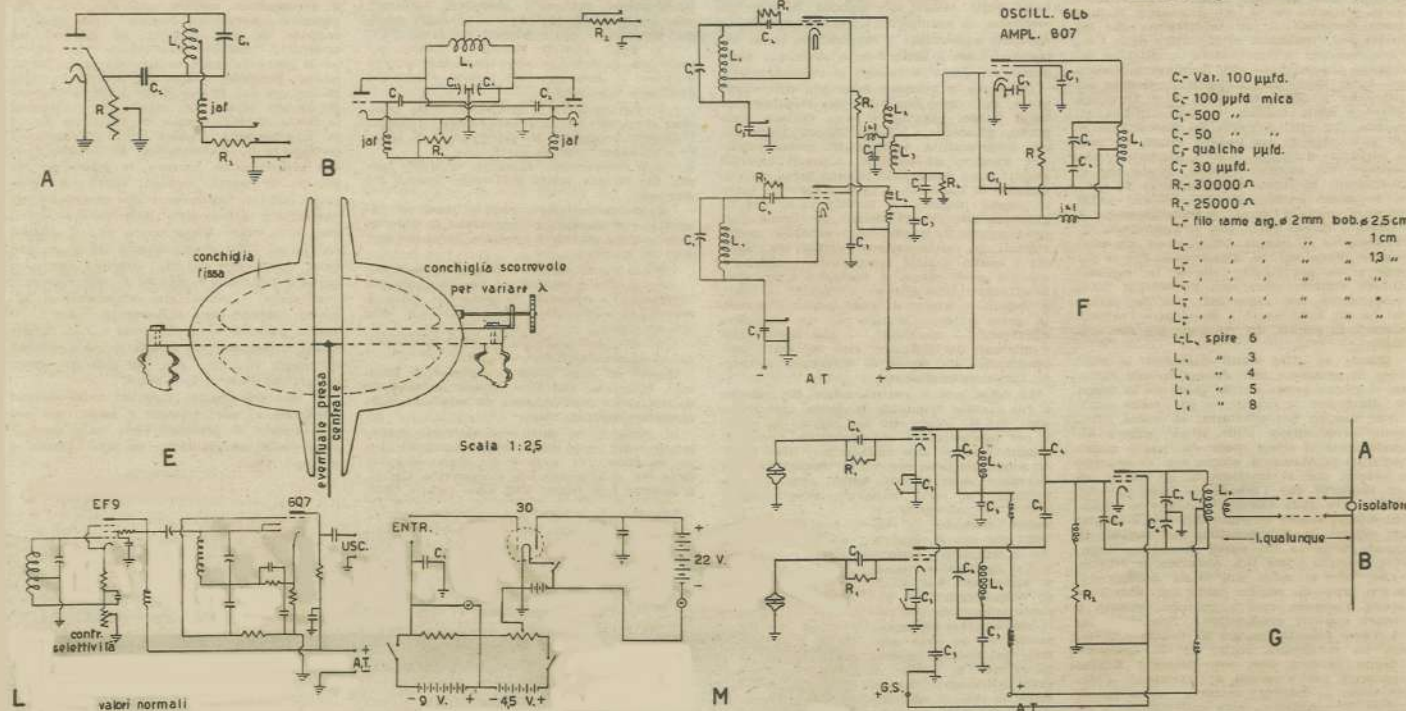
RADIO comando

Sono apprezzabili variazioni di tensione dell'ordine di 3.10-7 Volts.

Non essendo la funzione $\frac{I_a}{V_g}$ lineare in

tutto l'intervallo utile, è necessario disegnare la curva di taratura del Voltmetro: ad ogni V_g data da una pila corrisponde un I_a determinato. Se V_g è alternata, la curva è leggermente differente. In questo caso la frequenza non ha notevole influenza.

Per finire con gli strumenti ne presentiamo uno, innominato, utilissimo nelle



- C: Val. 100 µfd.
- C₁: 100 µfd mica
- C₂: 500 "
- C₃: 50 "
- C₄: qualche µfd.
- C₅: 30 µfd.
- R: 30000 Ω
- R₁: 25000 Ω
- L: filo terno arg. ø 2mm bob. ø 2.5cm
- L₁: " " " " " 1cm
- L₂: " " " " " 13 "
- L₃: " " " " " "
- L₄: " " " " " "
- L₅: " " " " " "
- L₆: " " " " " "
- L₇: " " " " " "
- L₈: " " " " " "
- L₉: " " " " " "
- L₁₀: " " " " " "
- L₁₁: " " " " " "
- L₁₂: " " " " " "
- L₁₃: " " " " " "
- L₁₄: " " " " " "
- L₁₅: " " " " " "
- L₁₆: " " " " " "
- L₁₇: " " " " " "
- L₁₈: " " " " " "
- L₁₉: " " " " " "
- L₂₀: " " " " " "
- L₂₁: " " " " " "
- L₂₂: " " " " " "
- L₂₃: " " " " " "
- L₂₄: " " " " " "
- L₂₅: " " " " " "
- L₂₆: " " " " " "
- L₂₇: " " " " " "
- L₂₈: " " " " " "
- L₂₉: " " " " " "
- L₃₀: " " " " " "
- L₃₁: " " " " " "
- L₃₂: " " " " " "
- L₃₃: " " " " " "
- L₃₄: " " " " " "
- L₃₅: " " " " " "
- L₃₆: " " " " " "
- L₃₇: " " " " " "
- L₃₈: " " " " " "
- L₃₉: " " " " " "
- L₄₀: " " " " " "
- L₄₁: " " " " " "
- L₄₂: " " " " " "
- L₄₃: " " " " " "
- L₄₄: " " " " " "
- L₄₅: " " " " " "
- L₄₆: " " " " " "
- L₄₇: " " " " " "
- L₄₈: " " " " " "
- L₄₉: " " " " " "
- L₅₀: " " " " " "

(Continuazione del numero 46)
 Supposte superate le difficoltà incontrabili per ottenere la licenza di trasmissione e... il denaro necessario, esaminiamo il lato tecnico della questione «trasmettente».
 Esso deve avere una potenza tale da saturare la zona di esperimento; questo è un risultato di tante prove condotte circa questo argomento. La cosa non è facile, nel campo delle Ultracorte.

È noto che sulle O. U. C. non ha quasi influenza lo stato di Kennelly-Heaviside, croce e delizia dei radio dilettanti, e che quindi esse assumono la caratteristica propagazione di «onde di superficie».

Le altre «onde di spazio» — sulla gamma U. C. quasi non hanno importanza, specialmente in fatto di Radiocomando. La «portata» di queste onde di superficie, a causa della curvatura della terra non supera di molto quella ottica; ha grande importanza sulla quantità di energia irradiata, oltre che la potenza ed il tipo del Tx (leggi: trasmettitore), anche la stagione e l'ora di emissione.

Il rapporto tra energia irradiabile ed energia irradiata dal Tx dipende da molti fattori: decisivi sono: tipo di antenna usato; tipo di accoppiamento di questa al Tx; altezza della zona dell'antenna irradiante, dal suolo.

Esaminiamo ora alcuni tipi di Tx.
 A) Oscillatore di piccolissima potenza, adatto per prove di laboratorio. Valvole consigliabili: 955 RCA o EEIC (4671) Philips, 30, 76, 665 od equivalenti. Circuito molto influenzabile: vuole un montaggio compatto. È bene usarlo senza antenna.
 B) Oscillatore di laboratorio di piccola potenza. Valvola tipo 53. È bene togliere lo zoccolo. Valori come per il precedente. La presa su L₁ è al centro.

Altri oscillatori — molto più stabili, utilissimi in laboratorio — sono quelli in C) e D).

I loro circuiti oscillanti sono del tipo (a costanti distribuite), consistono di tubi di rame e di spessore di circa 1 m/m e diametro esterno 1 cm.; la distanza fra i centri è di circa 4 cm.; la lunghezza è quella di ¼ dell'onda voluta.

Altro tipo di circuito oscillante molto stabile e di altissima efficienza è quello «a conchiglia», in E; può con vantaggio sostituire il circuito oscill. C L in A. La presa centrale è fatta sul tubo che unisce le due conchiglie affiancate.

La lunghezza d'onda varia entro limiti non molto estesi col variare della distanza fra le due conchiglie.

Per l'altissima stabilità e la minima possibilità di perdite questo tipo di circuito oscillante è preferibile a tutti gli altri.

Passando ora al Tx vero e proprio, bisogna tener presente che:

- 1) bisogna disporre di più frequenze vicinissime;
- 2) la potenza di erogazione dell'antenna dipende dell'esattezza dell'accordo di questa sulla frequenza desiderata;
- 3) successivi stadi di amplificazione dell'energia dell'oscillatore pilota danno su queste frequenze un guadagno molto limitato.

In F e G sono due tipi di Tx consigliabili per lavori su due frequenze: sono usati molto dai radioaeromodelisti americani; l'antenna in figura è l'unica dimostrata buona per lavori su due frequenze.

I due poli A e B sono lunghi ciascuno quanto un quarto della lunghezza d'onda che irradiano. Gli oscillatori pilota sono accordati ciascuno su una frequenza della gamma 28 MC; il circuito della finale è invece accordato — in modo che la sintonia non sia acuta — su una frequenza doppia di quella che sarebbe media aritmetica fra i due piloti. È questo un caso tipico di raddoppiamento di frequenza, con finale a larga banda passante. Per rendere poco acuta la sintonia si può mettere in parallelo al circuito oscillante d'uscita una resistenza come indica il tratteggiato; ciò diminuisce notevolmente la potenza di uscita.

È consigliabile il circuito con oscillatore a bobina toroidale (o a conchiglia).

L'alimentazione del complesso si può fare secondo il circuito in H. Esaminiamo ora gli attacchi indispensabili per le prove di taratura:

I) alimentatore senza trasformatore, con raddoppiamento di tensione e livellazione automatica dell'energia;

L) monitor-frequenzimetro e misuratore dell'intensità di campo del Tx. Per maggior precisione di lettura, l'uscita può essere valutata per mezzo del

M) Voltmetro a valvola: strumento di altissima importanza nel campo radio; è basato sulla funzione di amplificatrice e rivelatrice che ha la valvola; è usato per l'influenza quasi nulla che ha sul circuito a cui è applicato.

Consigliabili i due tipi:
 — a rivelazione semplice con valvola tipo 30. Non è molto pratico per le molte variabili che presenta;
 — a rivelazione bilanciata con ponte di Weathstone

tiamo uno, innominato, utilissimo nelle prove di laboratorio: si tratta di un rivelatore ad occhio magico, cioè un indicatore ottico di variazioni che avvengono nel circuito nel quale è inserito (N.).

(Continua) BRUNO

NOZIONI ELEMENTARI DI AERODINAMICA

(Continuazione del numero precedente)

Si è detto, fin dal principio, che ogni corpo che si muove nell'aria risente una azione della quale noi consideriamo le due componenti, verticale ed orizzontale, portanza e resistenza. Perciò ognuna delle due parti costituenti il velivolo avrà caratteristiche proprie di portanza e di resistenza. Potremmo essere tentati a determinare le caratteristiche totali del velivolo, come somma di quelle di ognuna delle parti costituenti, ma è bene avvertire, subito, che non si ottiene, così, un valore esatto, perchè la vicinanza di ogni organo influisce sugli altri; questa azione reciproca si chiama *interferenza aerodinamica*, e non è valutabile se non con l'esperimento alla galleria del vento, per la determinazione delle caratteristiche dell'apparecchio completo, che costituisce un *complesso aerodinamico unico*. Naturalmente non conviene, soprattutto dal lato economico, eseguire nel nostro caso tali esperimenti; siamo quindi costretti, per avere una valutazione per quanto non esatta, a procedere in tale modo: la pratica, il buon senso, il paragone con casi simili a quello che si sta progettando, saranno di grande aiuto; soprattutto infine sarà necessario curare i raccordi di ciascun elemento con gli altri per evitare dannose variazioni del flusso dell'aria.

Anche in questa parte i simboli già usati per la portanza, resistenza e momento, saranno riferiti alla portanza, resistenza e momento totali del velivolo, e ne considereremo i valori come la somma dei valori relativi ad ogni elemento, salvo a correggerli, se è possibile, come ho detto, in base

ad esperienze fatte, o a dati ricavati da apparecchi simili.

PORTANZA E RESISTENZA

Gli elementi costitutivi dell'aeromodello si possono considerare riuniti nell'elenco seguente, per quanto riguarda il velivolo:

- 1°) l'ala;
- 2°) fusoliera (aeroplano) o scafo (idrovolante);
- 3°) piani di coda;
- 4°) carrello o galleggianti;
- 5°) cavi, tiranti, fili, tubi.

Dell'ala si è già parlato nei capitoli precedenti: trattando ora l'argomento della unione dell'ala con le rimanenti parti dell'aeromodello, e precisamente con la fusoliera, che maggiormente influisce sulle caratteristiche dell'ala, bisogna notare che dell'ala non si può più considerare l'intera superficie, ma soltanto la *superficie portante reale*, cioè la somma delle superfici delle due semiali, esternamente alla fusoliera: di questa invece considereremo l'effettiva area della sezione maestra, che indicheremo più brevemente: *sezione maestra*.

Per il calcolo dell'allungamento considereremo come apertura alare la distanza reale fra le estremità, e la superficie portante reale.

Tutto ciò vale anche nel caso che il tratto centrale dell'ala racchiusa, tutta o in parte, la fusoliera.

Sebbene ogni organo dell'aeromodello abbia una propria portanza ed una propria resistenza, nel caso nostro è opportuno trascurare questa portanza, lasciando la funzione sostenitrice esclusivamente al-

l'ala: bisogna perciò considerare di ogni elemento soltanto la resistenza, che ha valore preponderante su quella dell'ala e che porta perciò una notevole variazione della resistenza totale. Indicheremo questi coefficienti di resistenza col simbolo c_r .

Fusoliera — Il coefficiente di resistenza delle fusoliere varia grandemente secondo la forma della sezione trasversale, secondo la forma della sezione longitudinale, e secondo le proporzioni delle dimensioni. Nel caso dell'aeromodello si può considerare che la determinazione sia semplificata dal fatto che è opportuno adottare delle forme semplici, cosa generalmente impossibile nell'aeroplano reale per necessità costruttive: allungamento del motore che impone una data sagoma an-



teriore, posto di pilotaggio, cabina, convenienza costruttiva per ragioni strutturali, ecc.

Per fusoliere di sezione rettangolare a spigoli vivi, con estremità anteriore piana e di superficie leggermente minore della sezione maestra, si ha $100 c_r = 14$, aumentando la superficie dell'estremità anteriore, fino al valore della sezione maestra, si aumenta notevolmente la resistenza, con $100 c_r = 20$. Ritardando la parte anteriore a spigolo verticale, con rastrematura della forma sia in pianta che laterale, si ottiene $100 c_r = 14$. Per fusoliere di sezione circolare, fusiformi si ottiene $100 c_r = 12$; se la fusoliera è di sezione varia, circolare all'estremità anteriore, fino a divenire ellittica alla sezione maestra e posteriormente a questa, il coefficiente di resistenza diminuisce, fino ad ottenere $100 c_r = 8.5$.

Per valore medio di $100 c_r$ della fusoliera si può assumere 14.

Queste cifre possono servire per farsi un concetto delle notevoli differenze di resistenza dovute alla diversità della sezione e soprattutto dell'estremità anteriore, e pur non essendo possibile attribuire, a tali dati, un valore assoluto, possono servire come valore medio, caso per caso.

Tanto più che i fenomeni d'interferenza aerodinamica, molto variabili secondo il

genere d'unione ala-fusoliera, hanno una grandissima importanza. La figura 17 rappresenta diverse posizioni dell'ala rispetto alla fusoliera: a parasole, come in A; attraversante la fusoliera verso l'alto, come in B; attraversante la fusoliera a metà altezza, come in C; ad ala bassa, come in D. Nel caso A, il complesso ala-fusoliera ha portanza uguale a quella dell'ala isolata; la resistenza è aumentata. Nel caso B, il complesso ala-fusoliera ha portanza un po' minore dell'ala isolata; la resistenza però è minore che nel caso A. Nel caso C, con una maggiore diminuzione di portanza, la resistenza è aumentata notevolmente. Nel caso D, si accentua tanto la diminuzione di portanza che l'aumento di resistenza. La posizione più favorevole risulterebbe essere in B.

Piani di coda. — Per questi, il coefficiente di resistenza è quello del profilo adottato, secondo la loro incidenza ed il loro allungamento.

Carrello. — Per il carrello completo si può adottare il coefficiente $100 c_r = 80$; per una ruota isolata si fa $100 c_r = 20$.

Galleggianti. — Per galleggianti fusiformi, con scalmo inferiore, si ha un coefficiente medio $100 c_r = 8$.

(Continua.)

G. BACCHELLI



(Continuazione da n. 46)

Gli stampi per la costruzione delle ordinate si faranno su una tavola di abete delle dimensioni di cm. $120 \times 80 \times 2$ ben levigata ed assolutamente piana. Su un foglio si disegnerà al vero l'ordinata che si vuole costruire coplandola dalla tav. 8 o 9, si formerà quindi uno stampo come per le centine e si procederà alla costruzione avendo cura di far combaciare bene i diversi listelli, di fare aderire perfettamente gli angoli e gli altri riempimenti e che i fazzoletti, messi sempre da entrambe le parti, siano ben pressati.

Se si dispone di spruce è opportuno usarlo per tutte le ordinate, diversamente si dovrà impiegare solo nella n. 5 e nella n. 6 e per i diagonali che le collegano, mentre per le altre e per i riempimenti compresi quelli delle predette si potrà usare il pioppo.

Ordinata n. 1. — Costituisce il biacco di prua sul quale sono incassati ed incollati i longheroni; è formato da tre pezzi di pioppo incollati insieme, di tutto sagomato, scavato e rinforzato con angoli come si può vedere in tav. 8.

Ordinata n. 2. — Vi sono impiegati i listelli sez. mm. 10×10 , mentre l'arco superiore è ottenuto con due listelli sezione mm. 10×5 incollati in forma. Sul nodo superiore v'è il riempimento per l'attacco della carrucola relativa allo sgancio. Nel triangolo inferiore v'è il riempimento per l'appoggio della pedaliera ed è tutto ricoperto sui due lati da compensato da millimetri 1. I pedali sono costituiti da un piano di pioppo dello spessore di mm. 8

S. AMBROGIO II

con incollato sui due fianchi del compensato da mm. 1.5.

Ordinata n. 3. — E' di costruzione analoga alla precedente; al centro del triangolo inferiore è sistemato il riempimento per l'appoggio della carrucola per il rinvio del cavo di comando.

Ordinata n. 4. — Pure questa è di costruzione analoga alle due precedenti, va notato il riempimento per il montaggio della barra ed il relativo alloggiamento per la stessa nel triangolo inferiore, attraverso il quale passano pure i cavi di comando; va notato inoltre che il tratto centrale del listello orizzontale completante il triangolo inferiore, per il montaggio della barra andrà levato e rimesso a montaggio avvenuto. La parte superiore, sebbene costituisca una nervatura della cappottina, che andrà poi staccata, è bene costruirla col rimanente della ordinata.

Il listello centrale di irrigidimento delle tre ordinate predette, a montaggio dei longheroni effettuato, si può togliere, così pure quello orizzontale superiore della ordinata n. 4.

Ordinata n. 5. — E' l'ordinata principale, sostenendo essa gli attacchi principali dell'ala, scaricandosi su di essa tutti gli sforzi sia in volo, che in atterraggio, che a terra. E' costruita con listelli di spruce sez. mm. 20×15 . L'interno del triangolo inferiore è completamente in pioppo in esso, come per la ordinata n. 4, è ricavato l'alloggiamento per la barra. Posteriormente su detto triangolo vengono fissate le carrucole per i cavi che dopo averlo attraversato si inclinano verso l'alto. Pure tutti gli angoli ed il tratto trapezoidale superiore, dove si appoggiano gli attacchi dell'ala, sono in pioppo.

Come procedimento per la costruzione converrà prima costruire il perimetro poi mettere man mano i riempimenti assicurandosi che aderiscano perfettamente ai listelli e che la casema sia bene interposta. Sarà bene per questa operazione aiutarsi coi corsetti. Su entrambe le

fiancate dopo averle rese ruvide con una raspa, si incollerà un foglio di compensato da mm. 1.5 con la vena verticale, alleggerito, secondo il disegno, solo in corrispondenza dello alloggiamento del paracadute. Per applicare detto compensato, sarà opportuno fissarlo prima coi solidi chiodini e stringere quindi l'ordinata fra tavole di legno con morsetti. Una volta essiccata la casema, che andrà messa in abbondanza, tolti i chiodini, si procederà analogamente, in diverse riprese, per la applicazione delle sei fasce (tre per parte con le vene ortogonali fra loro) costituenti l'ingrossamento in corrispondenza degli attacchi.

La parte superiore, ultima nervatura della cappottina anteriore e prima della posteriore, è meglio costruirla separata, ma applicarla poi provvisoriamente al resto della ordinata.

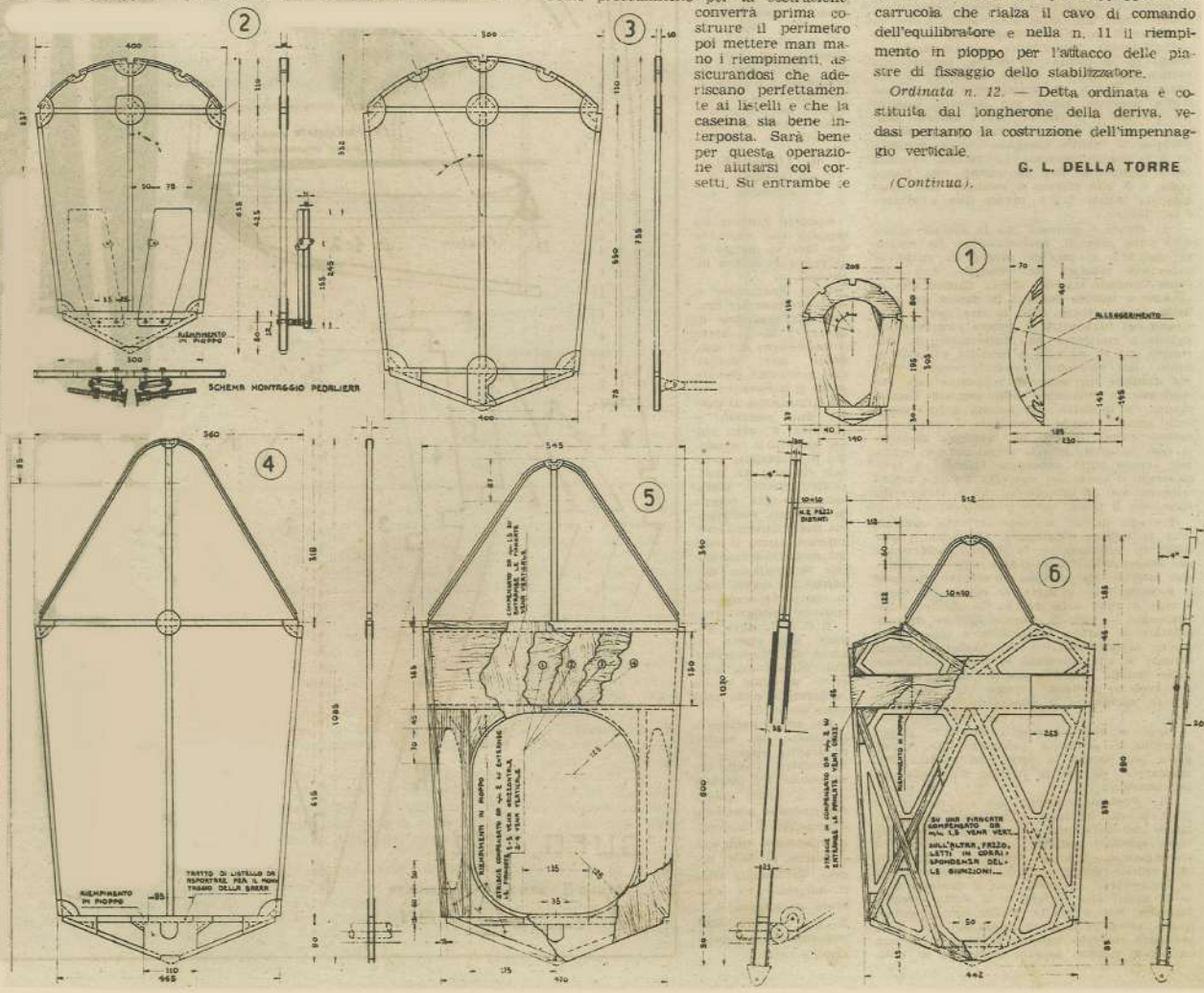
Ordinata n. 6. — La costruzione di questa ordinata è analoga alla precedente, mentre il compensato è interamente su una sola fiancata (vena verticale) e dall'altra vi sono ampi fazzoletti in corrispondenza dei nodi con una striscia sul pioppo ove vengono sistemati gli attacchi secondari delle semiali. Altri pannelli di compensato sono fissati in corrispondenza degli attacchi suddetti.

Ordinate numeri 7, 8, 9, 10, 11. — Queste ordinate non hanno nulla di particolare e la loro costruzione è analoga a quella delle precedenti. Sono da osservare nella n. 7 il riempimento per l'appoggio della carrucola che rialza il cavo di comando dell'equilibratore e nella n. 11 il riempimento in pioppo per l'attacco delle piastre di fissaggio dello stabilizzatore.

Ordinata n. 12. — Detta ordinata è costituita dai longheroni della deriva, vedasi pertanto la costruzione dell'impennaggio verticale.

G. L. DELLA TORRE

(Continua.)



Considerazioni sul CSL

Sul Centro di spinta laterale è stato scritto poco in Italia, e la questione è poco assimilata dagli aeromodellisti, anche per mancanza di direttive. Travagli ha fatto molto, moltissimo, ma il problema è tale che anch'egli è caduto in contraddizione, per il naturale sviluppo della tecnica e del pensiero. Ciò che egli dice nel «L'Aquilone», num. 12 del 1940 non è esattamente lo stesso di quello nei numeri 38, 39 e 40 del 1940, e questo è in contrasto con ciò che Vancini, il solo oltre a Travagli che abbia parlato diffusamente su questo argomento, dice nel «L'Aquilone», n. 47 del 1940. Ora, a un anno di distanza, credo opportuno approfittare del desiderio espresso dalla Redazione circa la collaborazione degli altri aeromodellisti su questo argomento, esprimendo alcune idee frutto di attento studio.

MODELLI VELEGGIATORI

a) *Posizione verticale* — Esaminiamo un modello in volo in aria calma, con vento teso di fronte, che venga investito, per sé, alla svolta di un costone, da una corrente d'aria laterale. Noi possiamo dividere questa corrente in due parti, delle quali una, la superiore, investe le semiali, l'altra, la inferiore, investe la fusoliera. La diversa incidenza con cui il vento investe le semiali, produce come è noto una rotazione del modello sull'asse di rollio, che lo fa virare e scivolare d'ala; dice Vancini: «Se il C.S.L. si trova sopra il baricentro il movimento di virata è accentuato» ed ha ragione. Il Redattore avrebbe detto il contrario, invece. Esamino perché: il Redattore pensava secondo gli ultimi articoli di U.T.I., nei quali un modello in scivolata d'ala viene rad-drittato con un C.S.L. alto sul baricentro.

Lo sbaglio di questa concezione è duplice: 1) errore è considerare la raffica come istantanea, come un colpo sulle semiali che fa scivolare il modello, scomparendo poi come perturbazione atmosferica, e lasciando il vento (o la calma) di prima. Invece una raffica trova la sua entità, e quindi la sua potenza d'urto, in spostamenti di masse d'aria notevoli, tanto più notevoli quanto più potente è la raffica; ora è assurdo pensare che una quantità tale d'aria viaggi obliqua al vento costante, tutta raccolta in uno spazio minimo. La raffica ha una testa compatta, ma ha anche una lunga coda, e il suo effetto si estingue solo dopo qualche tempo. U.T.I. invece dice «l'effetto è istantaneo».

2) errore è pensare che la raffica agisca solo sulle semiali, rovesciandole. La reazione dell'aria si esplica invece su tutta la superficie laterale del modello, con una forza concentrata nel C.S.L. Quello che si oppone a questa forza è la massa del modello, la sua forza viva, la sua inerzia. Cosicché nel baricentro si genera una reazione uguale e contraria, con formazione di una coppia che fa ruotare il modello sull'asse di rollio; noi possiamo sfruttare questa coppia dandole un senso di rotazione tale che contrasti la rotazione delle semiali. Esattamente il modello, per azione della raffica sulle semiali, tende a mostrare il ventre alla raffica stessa, quindi noi dovremo disporre le cose in modo che la stessa raffica tenda, per azione sulla superficie laterale, a farsi mostrare il dorso del modello. Le due azioni tendono così ad annullarsi. Ciò si ottiene disponendo il C.S.L. sotto il baricentro.

Travagli invece, a parte il fatto considerava la raffica istantanea, prendeva il modello in scivolata, e lo faceva raddrizzare per azione della massa d'aria sulle sue superfici laterali. Ma la massa d'aria su cui cade il modello non è inerte e compatta, bensì sfugge a valle della raffica in vortici e depressioni — ritorna sempre l'errore di considerare la raffica istantanea e senza strascichi aerodinamici. — Il modello seguita quindi la sua scivolata e, per il persistere della azione degli strascichi della raffica, si rovescia perdendo quota con una picchiata necessaria a rimetterlo in linea di volo.

Come si vede, è meglio impedire il più possibile la scivolata, piuttosto che correggerla, sia perché la correzione risulta problematica, sia per la perdita di quota che ne consegue.

b) *Posizione orizzontale* — Se poi il C. S. L. che abbiamo considerato sulla verticale del baricentro, e sotto a questo, ne viene spostato indietro, spero che non ci sia nessuno, dopo le prediche di Travagli, che ardisca porre il C. S. L. anteriormente al baricentro — succede che il modello mette il muso alla raffica, e la sfrutta completamente. Non è che la raffica faccia perdere quota, sia pure minima, come nel caso della scivolata corretta secondo Travagli, anzi non causando nessun assetto anormale di volo.

produce solo aumento di portanza, cioè tutto benefico e nessun danno.

Circa la distanza fra il baricentro e il centro di spinta laterale, occorre fare una distinzione fra modello da tecnica e modello da pendio. Il primo deve sì potere sfruttare le raffiche e le correnti orizzontali, ma deve essenzialmente sfruttare le termiche, per cui gli è dannosa una grande direzionalità, che gli impedisce di virare frequentemente; quindi deve essere piccola la distanza fra i due centri.

Il modello dinamico invece, che deve sfruttare le sole correnti orizzontali, e tutte quelle che gli capitano sotto le ali, avrà il C. S. L. molto più arretrato che il tipo precedente. Quindi per concludere il modello veleggiatore deve essere il C.S.L. tanto più basso quanto maggiore è il dietro alare, per le note ragioni — praticamente il più basso possibile, che non potrà mai nuocere — e spostato dietro di una distanza che varia a seconda della destinazione del modello, come del resto tutti sanno. La successione dei vari centri del modello in un piano verticale longitudinale viene ad essere quindi: Centro di Pressione Alare, Baricentro, Centro di Spinta Laterale.

MODELLI A ELASTICO

C'è una grande avvertenza però da fare ai lettori: chi costruisce un modello ad elastico, deve attenersi scrupolosamente a quanto disse U.T.I. sui nei numeri 38, 39, 40 del «L'Aquilone» 1940 che nei numeri 34, 35, 36 pure del 1940. Perché allora sono validi i suoi postulati: il modello cioè sbandato e in scivolata per effetto della coppia di reazione dell'elica, che è una causa meccanica e non aerodinamica. E d'altra parte non credo che qualcuno sia tanto pazzo da lanciare un modello ad elastico in una giornata di vento a raffiche di direzione incostante.

Il fine a cui mira questo articolo è far sì che proprio in presenza delle offese della Natura il fragile modello possa lottare e vincere. Non è escluso, anzi sarei lietissimo se qualche altro volontario si prendesse a trattare il problema, per il continuo miglioramento della tecnica aeromodellistica italiana.

R. ZINGALE
Viale Cialdini, 9
Firenze

Roberto Zingale ha esposto qui sopra le sue idee in merito al «Centro di spinta laterale».

Vari costruttori si sono pronunciati contro una posizione di detto C. S. L. sotto il baricentro del modello; altri contro una posizione elevata sopra il baricentro. In effetti nessuna di queste due posizioni è corretta. È vero che un modello il cui centro di superficie laterale sia alto sul baricentro risulta meno sensibile alla coppia di reazione dell'elica, ma noi dobbiamo considerare tutto il volo del modello e cioè anche la planata, durante la quale esso si comporta come un comune veleggiatore.

Il C. S. L. deve trovarsi alla stessa altezza del baricentro. Solo questa sua posizione verticale ci dà la garanzia della massima stabilità.

Per poter variare la posizione del centro di gravità rispetto al baricentro vi sono tre soluzioni: 1) lasciare il C. S. L. in quella determinata posizione e spostare il baricentro mediante uno spostamento verticale dei pesi; 2) lasciare fisso il baricentro e spostare in altezza il C. S. L.; 3) spostando contemporaneamente l'uno e l'altro.

Praticamente lo spostamento verticale dei pesi, di cui alla soluzione 1) è conveniente solo nel caso di un modello a motore in cui il C.S.L. sia troppo basso. Potremo allora abbassare il baricentro piazzando ruote più pesanti al carrello. Occorre però notare che in questo caso il baricentro oltre che in basso viene a spostarsi in avanti, ragione per cui il C.S.L. verrà a trovarsi più indietro rispetto al baricentro stesso onde occorrerà diminuire la superficie dell'impennaggio verticale.

La soluzione 2) è a mio avviso la più conveniente. In pratica è facile spostare verticalmente il C.S.L. in un modello veleggiatore è sempre conveniente progettare una fusoliera munita di pattino di altezza discreta in modo da presentare notevole superficie. Nel caso in cui il C.S.L. risulti troppo in basso detto pattino verrà ridotto in altezza (e quindi in superficie) in caso contrario, cioè C.S.L. troppo alto, il pattino potrebbe essere aumentato. Nel caso di C.S.L. troppo in basso potrebbe essere anche applicata una leggerissima pinna in balsa sul dorso della fusoliera.

Nei modelli ad elastico in caso di C.S.L.

troppo in alto, si aumenterà il diametro delle ruote; in caso di C.S.L. troppo in basso (caso difficile nei normali modelli ad elastico con forte dietro ed ala alta) si diminuirà il diametro delle ruote il cui peso però in entrambi i casi deve restare il medesimo per non modificare il centraggio. Dev'essere anche tener presente che aumentando o diminuendo la superficie delle ruote le quali trovatisi avanti al baricentro, cambia anche la posizione del C.S.L. il quale si sposta anche in avanti e all'indietro, rispettivamente. Di ciò va tenuto conto per quanto dirò in seguito.

La soluzione 3) che in alcuni casi può essere conveniente (ala assai leggera): si ottiene, in pratica, modificando il diedro alare (dietro minore per C.S.L. troppo alto e viceversa). Inoltre si potranno, ad esempio, in caso di C.S.L. troppo in basso, aumentare di peso e diminuire di diametro le ruote e se il C.S.L. è troppo in alto, aumentare di diametro e diminuire di peso le ruote. Anche in queste operazioni bisogna tener conto degli spostamenti, in avanti e all'indietro, del C.S.L. Vedremo nel prossimo numero quale sia la giusta posizione del C.S.L. sul prolungamento del baricentro.

(Continua)

CARLO TIONE

N.3 GUFU F.C.27

Molti aeromodellisti ci hanno chiesto dove possono trovare in vendita le tavolette

dei «Poppick», il modello che ha vinto il raduno in pendio del 10-17 agosto u. s. Noi li accentiammo subito: i disegni si trovano in vendita presso la Verlag C.I.E.

Volkmann, Nachs e Welte, Berlin Charlottenburg 2.

Date però le difficoltà di avere, almeno per il momento, tali disegni noi offriamo

V. Particolare unione ala-fusoliera

IV. Particolare montaggio piano orizzontale

Elastico A 1:2

2A3

8 7 6 5 4 3 2 1

10 9 8 7 6 5 4 3 2 1

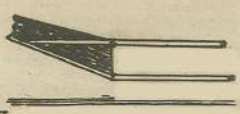
"GUFU" F.C.27

TABELLA II - CENTINE E ORDINATE

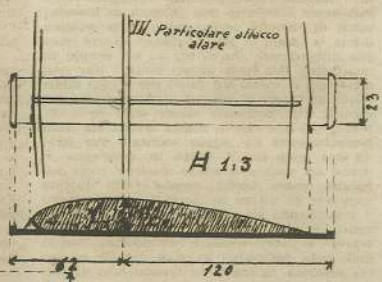
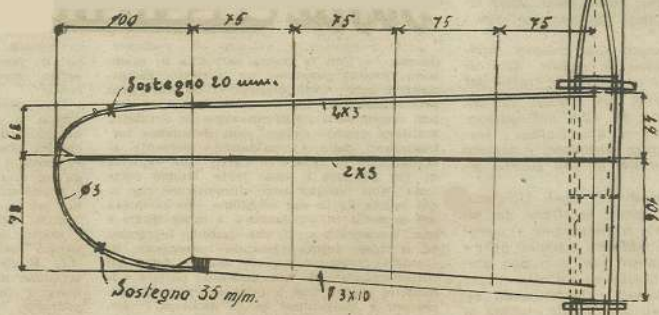
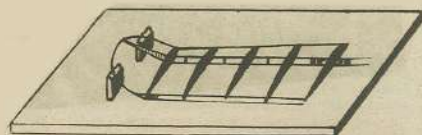
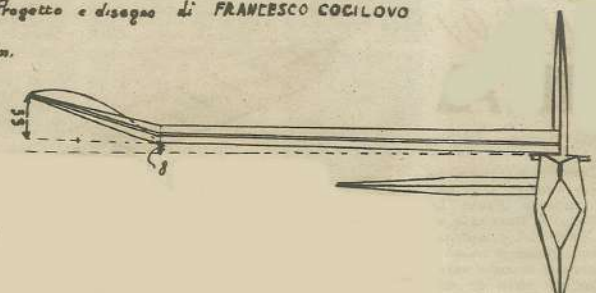
F. Cocciolo A 1:1

"GUFO" F.C. 27 - Progetto e disegno di FRANCESCO COCILOVO

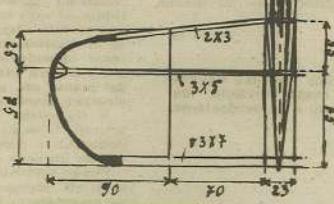
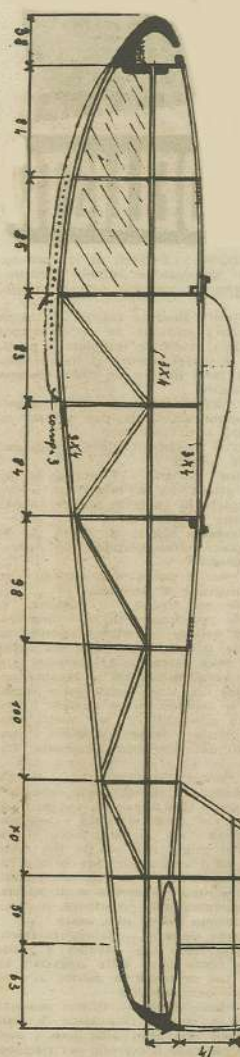
H 1:4 misure in mm.
H 1:4 misure in mm.



II. Particolare giunzione longherone estremità alari



III. Particolare attacco alare



I. Particolare fusoliera

loro quelli di un modello da noi costruito in base alle esperienze fatte col «Pop-pick» e che, pur riproducendone le linee generali e, pur essendo ancora relativamente economico e facile, rappresenta un progresso rispetto ad esso.

Passiamo senz'altro alla descrizione del modello, breve, perché i disegni sono chiarissimi e dettagliatissimi.

L'ala è di pianta trapezoidale con estremità arrotondate, rialzate e fortemente svergolata, allo scopo di dare al modello maggiore efficienza e stabilità.

Le estremità sono in giunco e conservano sempre una certa elasticità utile per correggere tendenze a virare o ad imbarcare.

Lo svergolamento si ottiene ponendo sotto il contorno dei blocchetti di legno (V. disegno prospettico).

Il longherone si costruisce a parte sul piano di montaggio ed è formato da due listelli di pioppo legati a caldo in corrispondenza dei diedri, riuniti fazzoletti di comp da 1 mm.; anche il longherone delle estremità è di comp. da 1 mm. (per questi particolari: più della descrizione vale la attenta osservazione dei disegni: particolari I e II).

Le centine dell'ala sono in tranciato tranne la centrale che in comp. da 3 mm.

A rivestimento ultimato si incollerà sotto l'ala con gomma arabica la tavoletta di fissaggio alla fusoliera (V. part. III).

Tra la tavoletta e il naso della centina centrale si incollerà un blocchetto di balsital sagomato. (Part. V).

La fusoliera è di costruzione normale: il pattino è di comp. da 3 mm.

La parte inferiore della fusoliera tra la I e la III ordinata va rivestita in tranciato o in comp. da 1 mm.

In corrispondenza dell'ala vanno incollati alla fusoliera due pezzi di listelli che sporgano dal rivestimento per il fissaggio degli elastici.

Sotto il timone verticale vi è uno spazio vuoto in cui si infila il timone orizzontale; l'esatta incidenza è assicurata da una sporgenza del fazzoletto di coda su cui poggia il bordo d'uscita del piano orizzontale.

Il piano si fissa passando un elastico su di esso: l'elastico passa sotto uno sperone formato dal fazzoletto di coda e le sue estremità si infilano nelle sporgenze di un listello incollato alla ultima ordinata e più largo di essa.

Il piano orizzontale poggia su due listelli 2x3 fissati alla ultima ordinata e al fazzoletto di coda.

Lo spazio tra questi due listelli e i listelli principali va rivestito in carta da disegno; anche il bordo d'attacco dell'ala e lo spazio tra le centine centrali del piano di coda vanno rivestiti in carta da disegno.

Il fazzoletto di coda va in compensato da 1 mm. o in celluloido nel qual caso va incollato con collante.

I piani di coda sono di costruzione normale.

Il rivestimento è in pergamina sottile.

Per montare l'ala posarla sulla fusoliera e passare intorno alla tavoletta ed ai perni sporgenti due elastici. (V. part. V).

Il centro di gravità va in corrispondenza del longherone alare.

Il modello va tanto bene in pianura che in pendio.

Per il traino usare cotone perlato: il gancio va in corrispondenza del bordo di attacco.

FRANCESCO COCILOVO
(Delegato dell'Aeromodellismo
di Palermo - Via Tunisi, 8)

SISTEMA per Variare l'incidenza

Nella mia più che quadriennale esperienza di aeromodelista ho potuto constatare in quale considerazione venga tenuto il problema del raccordo, e specialmente quello fra fusoliera e impennaggi da moltissimi costruttori.

Generalmente il sistema usato per variare l'incidenza degli impennaggi è costituito da una legatura elastica, e da tanti spessori fra il bordo d'entrata e la fusoliera quanti ne occorrono per tenerli in posto. Ma se il sistema è generale questo non significa che sia buono; infatti ad ogni volo corrisponde uno spostamento dell'incidenza e un certo tempo occorrente per rimetterla a posto.

Un altro sistema è quello di non muovere affatto gli impennaggi, e cioè applicarli fissi al trave del timone di direzione preferendo il costruttore di muovere l'ala. Anche questo sistema ottenendo di soddisfare alle esigenze aerodinamiche del raccordo non si rende pratico per la ragione principale che, pur potendosi centrare il modello, difficilmente la posizione in cui si trovano gli impennaggi sarà la migliore incidenza calcolata con l'ala.

Ora, dopo diverse prove ed esperienze effettuate da me e da altri aeromodelisti del G.A.P. ho deciso di adottare questo nuovo sistema, che se è suscettibile di qualche lieve modifica, può dirsi il sistema più adatto allo scopo che ci siamo prefissi e cioè un raccordo perfetto.

Come potete rendervi conto dalla fig. 1 il sistema si compone di un mezzo raggio da bicicletta a cui sia stata allungata la filettatura (operazione eseguibile presso qualsiasi meccanico, o da qualche amico che possiede gli attrezzi) e di un nipple relativo incastrato nel naso formato dalle due centine centrali riempite in legno leggero.

Perché il piano orizzontale possa ruotare perfettamente (fig. 2) è stato montato su due tubi da tendine (uno interno e uno esterno), tubi che potete procurarvi facilmente in qualsiasi negozio di mercerie: ottimo è il tipo in alluminio (non smaltato) per la sua leggerezza e la sufficiente robustezza che presenta, per i modelli più pesanti meglio usare il tipo in ottone.

Il funzionamento avviene nel seguente modo: girando il raggio (che uscirà dalla fusoliera ed a cui sarà stata applicata una piccola farfalla per girarlo) il piano orizzontale, che è fissato a snodo, come abbiamo visto in fig. 2, avendo il suo fulcro nel centro è obbligato a ruotare verso il basso o verso l'alto il bordo d'entrata dai nipples che si trova a scorrere sul raggio in movimento. Ecco che con una semplicissima operazione e senza bisogno di niente altro abbiamo variato l'incidenza al nostro timone di profondità; ora si può di nuovo lanciare il modello e vedere se è centrato.

Questo sistema è applicabile sui veleggiatori di medie e grandi dimensioni e sui modelli con motore a scoppio; nelle figure 3 e 5 è rappresentato il modo di applicare il sistema che, come si può osservare, non è di nessuna difficoltà.



... MA LEGGETE A PAG. 10 PERCHÉ DOVETE DIVENTARE NOSTRI PROPAGANDISTI

Consiglio vivamente di applicare questo piccolo accorgimento, giacché sono le piccole cose che, in gara o no, decidono della vittoria o di un primato.

MELI G. - G.A.P.
Via Emilia Ponente, 14-11 - Bologna

CRONACHE aneddotiche della guerra AEREA

UN BELATO

Prime ore del mattino. Un apparecchio italiano comandato dal tenente Reb. compie un volo di ricognizione sulla regione circostante il lago Uta ove si addensano truppe ribelli. Il tempo è pessimo.

Reb. riesce però ad assolvere diligentemente al compito assegnatogli, sta per prendere la rotta del ritorno al campo, quando sopravviene l'uragano. Sembra preclusa la via di casa. Tutta la zona nel cui centro trovatisi l'aeroporto è avvolta da una furiosa tempesta.

Il pilota vira, alza la quota, la riabbassa. Cerca di intramettersi fra nuvola e nuvola per potersi dirigere al campo. Niente. L'uragano imperversa. Il cielo è nero. Bisogna atterrare altrove, un cantuoccio dove ci sia un po' di visibilità. Un'altra virata ed ecco una striscia di terra. Possibilità di un espediente atterraggio? Sì. Le ruote si posano.

— Dove siamo?
— Facile a dire. Nel Sidama. Non lontano dal campo e fra gente sottomessa.
— Che si fa, signor tenente?
— Si portano a terra i fucili e si sta sul chi vive.

Le due mitragliatrici vengono messe in postazione. Ed i cinque uomini, pronti ad ogni evenienza, si concertano sul miglior modo di trascorrere la notte sotto l'irrompente acquazzone e nel buio fitto. Non accendono nemmeno un fiammifero. Sperano che l'atterraggio di fortuna non abbia destato l'attenzione e la paura degli indigeni. Le dieci di sera. Si ode soltanto lo scroscio della pioggia torrenziale ed il fracasso delle scariche elettriche.

D'improvviso il marconista dà l'allarme: Vedete, signor tenente, laggiù, nella boscaglia! Una fiamma...

— Sì, vedo. Più d'una fiamma.
— Rami che bruciano e che si muovono.
— Eh, capisco! Sono uomini, sono indigeni che camminano portando rami accesi. E vengono qui?
— Così mi pare — soggiunge con voce calma e fredda il tenente.

E si ode un urlo che sembra l'ululato di molte belve messe insieme. Centinai di neri con lance, rami e fazzoletti ardenti sbucano correndo dalla boscaglia e si pongono a destra e a sinistra del gruppetto degli arialori. Accorciano le distanze. Stanno per stringere.

— Ecco alle brutte — dice Reb. — Ci circondano. Peggio per loro! Difesa ad oltranza. Tre rimangono fermi. Io ed il secondo pilota coi nostri fucili mitragliatori andremo loro incontro. E' necessario che non si avvicinino all'apparecchio.

Alla vista dei fucili spianati, gli indigeni retrocedono. Si ammassano dinanzi alla boscaglia ed accendono un gran fuoco. Si agitano, gridano, parlano veementemente nel loro linguaggio. Certo, che vogliono

mettersi d'accordo come debbono dare la peggio ai caduti dal cielo.

Hanno deciso. Si addensano, formano una specie di catapulta umana. Avanzano in vera e propria formazione chiusa. La minacciosa scena intanto è illuminata di tratto in tratto dai lampi del temporale.

Il primo ed il secondo pilota a mano a mano che la nera massa si accosta fanno dei passi indietro. Non c'è altro da fare che ritirarsi sull'apparecchio. Il velivolo sarà la roccaforte della difesa. Gli aviatori salgono a bordo. Le mitragliatrici sono pronte a far fuoco. Gli indigeni si avvicinano. Sono a pochi metri.

Il tenente grida, fa dei segni. Vuol far loro capire che le mitragliatrici sparano, ma quelli non indietreggiano affatto.

Ed allora Reb. dà l'ordine di sparare, ma di non colpire il grosso bersaglio umano. Può darsi che scappino. I proiettili sibilano, la massa si arresta. Si avanza un solo uomo. Sarà forse il capo della tribù? Viene a parlamentare? Un lampo lo illumina in pieno e gli aviatori vedono distintamente che in una mano tiene della legna e con l'altra pare trascini una cosa... Che potrà essere?

E si ode un belato. Gli aviatori sorridono. Hanno finalmente capito. Atto di sottomissione e di omaggio. Si tratta del regolo di un agnello. Reb. scende dall'apparecchio, scendono gli altri dell'equipaggio. La pace è fatta ed il malinteso è svanito. A sedare il gran parapiglia è bastato la vocina sottile sottile di una povera bestiola.

Avviene lo scambio dei doni. Gli indigeni accendono il fuoco, accettano dei biscotti. Gli aviatori si asciugano i panni fradici che hanno addosso, vogliono offrire del denaro, ma questo non è troppo gradito. Il radiotelegrafista ha un'idea felice; risale sull'apparecchio e brancicando all'oscuro prende una manata di anellini di alluminio di sicurezza alle bombe. Li consegna ai capotribù, il quale erompe in una tonante esclamazione di contentezza e li distribuisce ai suoi uomini. D'intorno son gridi di gioia.

Passa la notte e le ali dell'apparecchio riparano alla men peggio gli aviatori. Spunta il giorno. Piove ancora, ma la visibilità è discreta ed il terreno permette l'involo. E' necessario che si torni presto al campo, dove non sanno cosa sia accaduto, perché la radio di bordo, essendosi rotta, non ha potuto né ricevere né inviare nessun segnale.

Si parte. Il tenente Reb. ha con sé l'agnello donatogli dagli indigeni. Lo tiene delicatamente sotto il braccio e gli parla sottovoce:

— Sta tranquillo, caruccio. Ti prometto che non sarai mangiato arrosto. Vivrai vivrai, al campo. E diverrai un formidabile ariete.

la.



Ecco il modello di Umberto Serafini di Macerata.

Festa DELL'AEROMODELLISTA

Livio Demicheli, E. Amodeo, ecc., Sampierdarena. — Con la vostra cartolina in mano sono rimasto perplesso un pezzetto. Esaminato il caso, visto quanto vi ha indignato profondamente, tenuto conto dei vari fattori concorrenti all'affermazione di Guidetti, dichiaro quanto segue: non dobbiamo formalizzare della «formidabile» corrente ascensionale di Guidetti. Certo una velocità di 120 Km-ora è assai forte, troppo forte forse. Non bisogna però dimenticare che o gli regala la sua eccezione, che la quota del modello fu «valutata» a mille metri e non «misurata». Il che cambia leggermente le cose, ferma restando l'asserzione di Guidetti, ritenuto ragazzo serio e degno di considerazione. Ma non possiamo parlare di modello avente una velocità ascensionale su, per ora a qualunque caccia moderno» perché qui non si tratta di velocità ascensionale del modello (che essendo veleggiato non può avere altro che una velocità di discesa) bensì di velocità ascensionale della colonna d'aria la quale lo ha trascinato su. Né bisogna dimenticare che si era su un pendio in montagna. Per tutti questi motivi, pur non mettendo la mano sul fuoco per i 1000 metri tondi di Guidetti, né sul numero esatto dei secondi che potranno essere stati 30 o 35, non posso dire che la vostra critica sia fatta perfettamente «a ragion veduta». Per farvi un'idea cosa sia il vento in montagna vi invito ad andare a sciare qualche volta sul Falisio, sopra Voltri. Spesse volte dovrete compiere gli ultimi 50 metri di salita carponi e trascinandovi gli sci, perché la violenza del vento in quegli ultimi metri è tale da rovesciarvi e farvi rotolare all'indietro; usciti dalla gola, fatti altri 10 passi, trovate bonaccia assoluta. Si tratta in questo caso di corrente che dall'altipiano si precipita verso il mare. Ma in altre località può avvenire il fenomeno opposto, cioè una corrente d'aria spinta da valle contro il pendio di un monte può trovare sfogo in una gola qualsiasi, che se in declivio può dare origine ad una corrente ascendente fortissima. Ricordati poi che i modelli vanno lanciati non dalla vetta del monte ma parecchio sotto di essa, per sfruttare appunto la corrente di pendio.

A. Castellani, Cremona: — Manda i tuoi articoli: li esamineremo e, se buoni, saranno pubblicati e compensati nei modi d'uso. Mi sembri un poco attaccato al danaro, tu! Ennio Imbimbo, Napoli. — A quest'ora avrai già ricevuto la lettera con le correzioni da apportare al tuo progetto. Contento? Giorgio Tommaschio, Milano. Ho dato il consiglio che più si addice al tuo caso. Del resto è bene che ognuno faccia esperienza a proprie spese, quindi fa come ti pare. Non è empirismo quello che ti ho consigliato, tutt'altro; ho messo a tua disposizione dei dati medi buoni per la massima parte dei casi, mentre applicando a vanvera formule ed indicazioni di diagrammi non riuscisci, data la tua inesperienza, a ricavare nulla di buono. Adesso basta non mi far perdere più tempo e fa quello che ti pare.

Carlo Babbi, Cesena. — Occorrono disegni più completi. L'ala va piazzata più indietro (a) 33 per cento della lunghezza della fusoliera, a partire dal muso deve trovarsi il CP ala). Renzo Miseri, Udine. — Il modello è discreto, ma occorrono disegni e descrizione assai più completi. Per i volumetti rivolgi alla Sede Centrale della RUNA - Piazza del Popolo, 18 - Roma.

Arve Mozzerini, Guidonia. — Il tuo ritorno all'aeromodellismo mi ha fatto molto piacere. Persevera nei tuoi sforzi e auguri per la futura attività. Ho disposto per la pubblicazione di una foto del motorino da te costruito.

Luciano Gallina, Udine. — Non posso darti né gli schemi dell'S. 79, né forniti dati dei Macchi 202, mi capisci! Quanto alle tabelle non mi è possibile pubblicarle tutte

in questa rubrica. Cercherò di trovare un po' di posto in qualche numero venturo: senza impegno. Il modello non è pubblicabile.

Carlo Griffanti, Mozzate Leprie. — Uscirà presto la nuova edizione del «Costruttore di aeromodelli», manuale completo e praticissimo che fa perfettamente al vostro caso. Provvederò a farvi inviare un buon disegno da un mio amico.

Francesco Cocchiolo, Palermo. — Ho disposto per la pubblicazione dei due modelli inviati. Spero sarai contento.

Auguri per la futura attività e mandatemmi presso vostre notizie. G. M. Bellini, Rovigo. — Trattengo la descrizione in attesa che mi mandi un nuovo disegno completo di tutte le misure (quote ordinate, corda centine, ecc.).

Urbani Flaviano, Maglio di Sopra. — Ti ho già risposto sconsigliandoti la costruzione del biplano.

H. K. — Non si pubblicano articoli e disegni né fotografie di anonimi.

Mario Colombi, Milano. — Aumenta lo spessore della penultima centina (bicconvessa) sino ad evitare lo schiacciamento lamentato. Che il longherone non sia affiorante è un bene perché la ricopertura, pur presentando avvallamenti fra le centine, segue comunque una linea curva senza angoli acuti come si verifica invece quando i longheroni sono affioranti. E' per questo motivo che in tutti i modelli moderni i longheroni sono del tipo non affiorante. Capito?

Giovanni Princi, Castelvetrano. — Ho ricevuto descrizione e disegno che però non posso pubblicare. Usa il balsaito se non hai balsai anche per bordo d'uscita e sagomature d'estremità d'ala. Ad ogni modo ti tributo un vivo elogio per quanto hai fatto finora e ti invio vivi auguri per la tua futura attività. Ricordati pure che nei modelli ad elastico, nei quali è necessario in special modo la leggerezza delle strutture, le baionette non devono essere mai usate.

E. Pissimbono, Genova. — Malauguratamente il progetto della tua turbina è finito nel cestino, come pure esito negativo ha ottenuto la tua proposta in merito al «disegno tecnico aeronautico».

Riccardo Pozzo, Biella. — Il tuo progetto di elicottero è troppo futurista. L'uomo volante sarebbe una gran bella cosa e molti si sono lambiccato il cervello per risolvere il problema. Il tuo uomo farebbe una brutta fine se il motore si fermasse e dovrebbe essere non di carne ed ossa ma di acciaio per sorreggere tutto il peso che, allo stato attuale della tecnica, presenterebbe il complesso moto propulsore necessario.

Quanto all'idea del modello pubblicato in grandezza naturale, almeno per ordinate e centine, ed occupante due pagine del giornale, niente da fare. Ti consolo subito dicendoti che agli albori del nuovo anno saranno pubblicate dall'Editoriale nuove favole costruttive di modelli ideati e costruiti da «gruppi firme» dell'aeromodellismo nazionale quali Rodolfo Sperandini, Morandi, Demicheli, ecc. Modelli tutti vincitori di gare e concorsi con tempi superiori ai 10 minuti. La cosa è ancora in cantiere e dipende anche dalla buona volontà dei progettisti, ma non ho alcun dubbio circa il suo varo. Per l'invio del distativo ho interessato chi di dovere. Per l'impiallicatura da 3 decimi interpellare le seguenti ditte: Aeromodelli ed Accessori di Bologna - Aviomima di Roma - Movo di Milano. La carta di cui mi chiedi è la stessa cosa della «pergamina» cioè una specie di oleata sottile. Esiste in vari colori: il campione inviati appartiene invece alla «carta da lucidi» e può andare bene per fusoliere ed ali di maggiori dimensioni. Non so infine dove procurarti i disegni del Pellicano. Rivolgiti al Politecnico di Milano.

GIARELLA



Mea culpa, dice Massimo Pailani presentando questo modello. Ma noi siamo buoni e gli perdoniamo.

VISITA AD UN CAMPO DELLA HITLERJUGEND

Nel presentare le impressioni di un allievo del Collegio Aeronautico della GHI scritte in occasione di una visita in un campo di volo a vela durante un viaggio di istruzione in Germania, desidero fare un piccolo commento.

L'altissimo fine che lega il volo a vela alla potenza aerea della Germania è arcinoto. Non mi dilungo perciò nel riassumere i vantaggi del volo a vela.

E' risaputo che tutti gli allievi che fanno attività volovelistica, nella Nazionale alleata, provengono dalle file degli aeromodellisti. La tecnica aeronautica e il lavoro manuale vengono perfezionati dal lavoro preliminare che si attua prima di cimentarsi alle prove di volo.

L'attività di volo di ogni singolo allievo è severamente vagliata fin dai primi lanci e l'allievo che dimostra scarsa attitudine al volo viene eliminato dal corso. L'allievo, dopo qualche tempo, effettua le prove per il conseguimento dell'attestato B, ma questo non è che un primo stadio nell'insegnamento e nella selezione.

La preparazione prosegue per il volo veleggiato brevetto «C» ed è compiuta integralmente, in alcune Scuole, con la istruzione mediante allievi veleggiatori a doppio comando. Poi, dopo l'opportuno passaggio di apparecchio, col sistema di lancio già a conoscenza dell'allievo, questi effettua il volo di brevetto e moltissimi altri voli veleggiati fino a raggiungere un alto grado di addestramento. In questa ultima fase si compiono voli veleggiati senza visibilità nell'interno dei cumuli. S'intende però che prima gli allievi prendono conoscenza di questo utilissimo quanto difficoltoso volo sugli alicanti biposti, a fianco di provetti istruttori.

Con l'esposizione schematica di questo scritto si è voluto far risaltare che il volo a vela germanico non ha subito e non subisce soste neanche durante l'attuale periodo bellico. ANZI si fa del tutto per il massimo incremento di questa tanto utile attività che ha reso preziosissimi servizi alla Patria.

A. PAGLIANI

Istruttore di volo a vela e d'aeromodellismo al Collegio Aeronautico di Forlì

Partiamo verso le sette. Lasciata la rumorosa e vivace città di Vienna, il piccolo treno si tuffa nel verde cupo di boschi ondulati per colline e valli. Il cielo è azzurro e le poche bianche nuvole sono sfrangiate da un forte vento di tramontana.

Il fragore ferraglioso del treno assommano sui lucidi binari, desta la eco di voci sommesse nel bosco, passa, e nel battito forte delle bielle d'acciaio è la sintesi del tempo moderno. Con noi sono due giovani, il volto arrossato dal sole e dal potente schiaffo dell'aria; il loro vestire è semplice ed elegante, azzurro il colore del panno foggiate a divisa, sul petto uno stemma: un gabbiano con le ali spiegate.

Si legge negli occhi di questi giovani la passione per il volo, che li fa ora raccontare, spiegare, esaltare la loro vita, la loro fatica giornaliera adatta per temprare le capacità, affinare nel cameratismo la caratteristica maschile del lavoro disciplinato. «Si vola in ogni minuto disponibile», dice il primo con malcelato orgoglio. «Fra poco avrò il brevetto C» replica l'altro, e così dicendo indica un paese, che il treno raggiunge e sorpassa senza fermarsi. «E' là sopra che dobbiamo arrivare, quando ci sganciano» aggiunge poi con importanza.

Frattanto il piccolo convoglio di vagoni

traballanti si ferma e scendiamo rapidamente dal treno e dalla piccola stazione sopraelevata di proprietà dell'aeroporto. Sentiamo il chiocciare di un motore e vediamo gli occhi celesti dei ragazzi illuminarsi: siamo arrivati. Mentre camminiamo il giovane che sembra avere più desiderio di parlare ci spiega l'organizzazione del campo.

«Qui, su questo aeroporto», egli dice, «i ragazzi della Hitler Jugend vengono quando hanno compiuto il diciassettesimo anno, e per qualche settimana puliscono le rimesse, montano di guardia, trainano i velivoli. Poi passano alle officine annessi e imparano a fabbricare le parti degli alicanti, da quelle meno importanti alle essenziali».

«E' questo il periodo più duro» osserva il compagno, ma il primo non lo lascia parlare e continua: «Il giovane poi passa laggiù» e indica con un gesto una piccola valletta, ove dopo diverse lezioni pratico-teoriche si cimenta con l'alicante. Fin da questi primi approcci egli viene giudicato; se le sue capacità non indicano buona abitudine viene scartato e allora il viaggietto per Vienna diviene noioso, lungo e triste...».

Siamo giunti, così ascoltando, alla palazzina comando ove veniamo accolti dal comandante, il quale ora è ufficiale della Hitler Jugend, ma ha partecipato quale colonnello pilota alla campagna contro la Francia. Senza tanti complimenti, con stile militare, egli ci rivolge il benvenuto e ci invita alla visita dell'aeroporto.

Visitiamo i cantieri da dove escono pronti e finiti in ogni particolare gli alicanti. Qui vi sono ingegneri specializzati ed operai-maestri, come vengono chiamati. Passiamo quindi alla prima sezione di volo. L'allievo viene lanciato per mezzo di un elastico teso da allegri camerati che, a turno, cantando, puntano gli scarponi sul terreno e danno forza al rozzo e quasi primitivo ordigno volante. Dall'alto di un colle vediamo scendere dolcemente un velivolo che dopo qualche minuto scivola sul prao e china un'ala a terra, come fosse stanco. Ma la nostra attenzione è richiamata da quattro aeroplani che partono contemporaneamente, trainando altrettanti bianchi aironi che si sollevano silenziosi nella scia dei rombanti biplani. Il nostro sguardo vaga sui vari edifici e ci sembra quasi impossibile che per il volo a vela debbano occorrere tanti e così grandi padiglioni. La bassa erbeta del campo d'atterraggio non presenta alcun solco per l'assenza di pesanti aeromobili, e questo è un considerevole vantaggio per i giovani piloti. Dei padiglioni racchiudono alcuni autocarri tipo Schweyer per il trasporto degli apparecchi in occasione di gare, altri invece sono per il deposito del materiale colorante, altri per la revisione delle cellule alari, e così via... Il comandante ci illustra i vari tipi di alicanti; vediamo diversi Zögling, alcuni velivoli del tipo Wolf. Sentiamo spesso il nome di Meise e di Minimoa 38 Go. Sull'aeroporto il tipo migliore è il Reither (gare internazionali della Rhön 1938). Ci viene spiegato che questo tipo di veleggiatore ha l'ala a sbalzo rastremata, il timone, che è sopraelevato rispetto alla fusoliera, e a sbalzo e la cabina è ampia, offrendo ottima visibilità. Second



Carlo Sandella, di Ancona, scruta il cielo in attesa di lanciare il suo veleggiatore.

do un determinato intervallo ogni veleggiatore viene controllato dagli stessi allievi, naturalmente guidati da abili istruttori. Il comandante ci parla della dura vita dei giovani, i quali studiano pure il motore a scoppio.

Senza tali cognizioni essi non possono conseguire l'attestato C di volo a vela.

Tutte le costruzioni sull'aeroporto sono in cemento armato, fatto però che non toglie una certa grazia a quel nido di spartieri. E' un continuo decollare, virare, atterrare di apparecchi, un continuo correre di ragazzi, che ci interessa sempre più e a malincuore ci muoviamo per visitare

la stazione radio e quella meteorologica. Queste sono attrezzatissime, ma il nostro pensiero è ancora sul campo ove macchine perfette e giovani disciplinati, animati da un'unica passione, vivono forse gli anni più belli della loro vita. Torniamo alla stazione ed è tanto l'entusiasmo che si è impossessato di noi che guardiamo con occhio triste l'allontanarsi della manica a vento, mentre ci passano veloci sul capo ali silenziose e sicure, perfette nella tecnica e meravigliose per lo slancio con cui sono portate.

ROBERTO MOORE

(allievo del Collegio Aeronautico di Forlì)

POSTA aerea

Aquila d'argento e Gabbiano grigio. Taranto. — Dalle parenti; ho capito che voi siete di casa. Vi rispondo a spron battuto. E vi dico: che sono della vostra opinione circa le illustrazioni degli aeroplani dei paesi in guerra di pag. 12. L'autore è un uomo di molto ingegno, ma non è tagliato per fare le cose precise. Se non cambierà, lo cambierò lui. Vi dico anche che i vostri terribili giudizi sul prossimo mi hanno alquanto scosso. Comunque, passo la lettera in lettura alle persone competenti. Ma attenti ai giudizi troppo severi o avventati.

Ugo D'Incecco. Pescara. — Benissimo, attendo la relazione sull'attività aeromodellistica di Pescara.

Ennio Gallotini. Ferrara. — Con un po' di ritardo ti informo che sei stato nominato Luogotenente per Ferrara. Gradito che le tue corrispondenze intorno all'attività aeromodellistica e volovelistica vengano viste da qualcuno della R.U.N.A. locale. Buon lavoro.

Un aquilone avanguardista. Bologna. — Abbiamo ricevuto (con quasi un anno di ritardo!) una cartolina nella quale si legge un caldo elogio all'indirizzo di Gastone Martini, autore dell'articolo «Perché combattiamo». L'autore si dice commosso che tu sia «rimasto estremamente commosso nel leggere». Tu dici che «un articolo simile dovrebbe passare per le mani di tutti gli italiani». Già, lo dico anch'io. Gli Italiani dovrebbero sapere quelle cose contenute nell'articolo in parola ed altre ancora.

Angelo Brombo. — Grazie dei saluti dalmati; è buon lavoro, pittor mio.

Agh aeromodellisti tutti dico e ripeto: 1) le domande di carattere tecnico vanno rivolte a Giarella su un foglietto separato; 2) le informazioni, o le proteste, di carattere amministrativo vanno rivolte direttamente all'amministrazione e scritte su un foglietto separato per l'amministrazione; 3) mandate molte e belle fotografie; 4) non dimenticate di scrivere dietro alle fotografie il nome del costruttore e tutti i dati relativi alla costruzione e ai risultati ottenuti; 5) diffondete l'aeromodellismo e il vostro giornale.

Un ignoto mi scrive dicendomi d'essere «malcontento» di noi. Stia pur certo che se non manda il suo indirizzo non gli potremo mai rispondere. Costui chiede i numeri arretrati 7, 16, 25, 28, 29, 39, 43. Se queste indicazioni potessero bastare al poveretto, forse l'ignoto non sarebbe «malcontento» di noi!

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Antonio Chiamenti, Cerignola. — A me personalmente non dispiace affatto che tu inizi il tuo abbonamento dal n. 47 e credo che neppure alla nostra Amministrazione faccia dispiacere; l'abbonamento può decorrere da qualsiasi momento. Per quello faccenda dell'elastico non so nulla; puoi scrivere direttamente all'Artomintina, via San Basilio, 50. La tua richiesta a carattere tecnico l'ho passata a chi di dovere e ti sarà risposto sulla posta dell'aeromodellista. Adesso debbo farti un mezzo cicchetto caro mio: ricordati che lo studio non va trascurato per nessuna cosa e che invece di far dormire i tuoi libri di greco, di latino e di filosofia è meglio che riposino le cernine e i longheroni: così si stagionano bene e non ti fanno brutti scherzi come invece potrebbero farti i libri. Capito?

Luigi Micheli, Viareggio. — Caro Gigetto, la R.U.N.A. è stata, a suo tempo, interessata per quanto mi dici e se non è stato fatto ancora niente vuol dire che ci saranno le sue brave ragioni, magari a te ignote e incomprensibili. Passo nuovamente la tua lettera sottolineata pittorescamente di rosso e blu nei punti più salienti e spero che questa volta tutta vada bene.

Mario Benaglia, Parma. — I disegni di copertina dell'Aquilone devono essere eseguiti nella grandezza della pagina, a colori (tempera o acquarello); e sono compensati volta per volta secondo il loro valore artistico. Per la seconda domanda non so. Scrivi direttamente al Collegio.

Topolino azzurro, Vicenza. — Perché avrei dovuto destinare la tua cartolina? Ci credi così malagari? Provvederò, nei limiti del possibile, a farti spedire i numeri che richiedi.

Sergio Tomei, Napoli. — Sta bene per quanto mi dici; tutti ricambiano i più cordiali saluti e ti inriano un sacco di auguri.

CRIVELLO II



Il modello e la foto sono opera di Sergio Sabbadini.

Il segreto

romanzo

(Continuazione vedi num. precedente)

Renata aveva ritrovato tutta la sua gaiezza ed era l'anima della conversazione. Con l'abilità esclusiva di certe donne, essa riusciva contemporaneamente a rispondere a l'altre e al padre, a interrogare Verna e ad esprimere con gli occhi una quantità di cose a Mario Rossi che la contemplava pensieroso.

— Non per immischiarmi nei fatti altrui, signorina, perché a me non piace farlo, — disse a un certo punto e non senza intenzione, il commendatore — ma penso che vostro padre avrebbe potuto dispensarvi dall'intraprendere un viaggio così lungo e rischioso.

Renata rise allegramente, mentre Panfin emetteva un lamento e sospiro.

— Mio padre avrebbe pagato chissà che per non condurmi. Sono stata io ad impormi con le cattive.

— Tanto vi piace l'Africa, signorina? — domandò Verna con una sfumatura di benevola ironia nella voce, dopo aver osservato il rapido scambio di occhiate intervenuto fra Renata e Rossi.

— Certo! — rispose petulante la ragazza, arrossendo leggermente. — Non più che a voi, del resto, che affrontate disagi non minori dei miei.

— A quanto vedo, abbiamo tutti motivi importantissimi per visitar l'Africa Equatoriale — concluse filosoficamente Valtetra. — Credo però che i disagi e i sacrifici maggiori li sopportino queste buone suore, che da chissà quanto tempo vivono in mezzo ai selvaggi e senza speranza di compenso alcuno.

— Il compenso verrà, se Dio vuole, — rispose serenamente la Superiora — ma certo non è di questo mondo.

Vi fu un silenzio, durante il quale quelle negrette, vestite con grembiolini bianchi e guidate da una suora, servirono agli ospiti un cocco. Tutti bevvero una freschissima bevanda di cocco. Tutti bevvero con piacere, provandone gran refrigerio, e qualcuno porse di nuovo il bicchiere. Il solo Garrone fece eccezione. Con una lugubre smorfia sfiorò con le labbra violacee l'orlo del suo bicchiere e immediatamente lo depose.

— Impossibile, mi farebbe male — disse flebilmente.

— Ma è acqua, in fin dei conti — osservò la Superiora. — L'acqua non ha fatto mai male, quando è pura.

— Sarà! Ma io non ci sono abituato — rispose il degno personaggio, e se ne rimase zitto a contemplare le siepi vicine, nella segreta speranza che ne uscisse un rettile qualsiasi, anche piccolino, che lo mordesse e rendesse necessaria la somministrazione del tanto bramato alcoolico.

La Superiora parve leggergli in cuore. Scosse indulgentemente la testa e sussurrò qualcosa all'orecchio della suora avvicinatasi a un suo cenno. La suora s'allontanò e ritornò un momento dopo con un vassoio sul quale un bicchierino colmo di liquido color topazio scintillava lietamente. Porse il vassoio a Garrone, il quale, immerso nella sua mestizia, non aveva notato la manovra.

— Eh? Che? — esclamò, fissando con gli occhi sbarrati il cognac. — Oh, Madre, ma siete una santa, voi!

Vuotò d'un sorso il bicchierino, mentre due lacrime, forse di riconoscenza gli rigavano le guance cremisi; s'asciugò le labbra e gli occhi con la sua sciarpa gialla e corse a baciar la mano della Superiora.

— Madre reverendissima, dectiamo, mettendoci una mano al petto e levando al tetto gli occhi arrossati — la mia vita, la mia intelligenza e tutto me stesso siamo a vostra disposizione. Comandatemi qualunque cosa e la farò con gioia. Ditemi di gettarmi nelle fiamme, d'ingoiare un cactus spinoso o d'affrontare una coppia di rinoceronti, ditemi...

La Superiora l'interruppe con un gesto lieve della mano. Anch'essa, ai pari degli altri, non aveva potuto trattenere le risa a quell'enfatica tirata.

— Sia pure, signor Garrone, — rispose — qualcosa vi chiederò, questa: di bere tutto d'un fiato quel bicchierino d'acqua. Vi assicuro che vi farà bene.

Tutto l'entusiasmo del poveraccio si afflosciò come bandiera a cui il vento viene a mancare.

— Davvero? — domandò sbigottito, volgendo attorno sguardi imploranti. — Davvero?

E siccome nessuno muoveva in suo soccorso afferrò con tremenda energia il bicchiere e, chiusi gli occhi, lo vuotò di colpo. Restò per un pezzo

con gli occhi chiusi, quasi si attendesse chissà che terribili effetti, poi si riaperse e guardò tragicamente in giro.

Terminati i commenti spassosi che i gual di Garrone avevano suscitato, Verna si volse alla Superiora.

— Lavorate con profitto Madre? — domandò. — Avete molte conversioni? — La suora sospirò.

Noi facciamo quel che possiamo, signore, ma non sempre il successo ci assiste. Troppi negri accettano la nostra religione come una delle tante magie da aggiungere alle altre. Succede spesso che giovani negri battezzati e molto avanti nel catechismo, vadano di nascosto a partecipare ad abominevoli pratiche idolatre, magari avendo al collo medagliette o scapolari sacri. Ed è già molto se non finiscono con l'affiliarsi alle terribili sette degli uomini-pantera o degli uomini-cattmano.

— Uomini pantera? Che cosa sono? — domandò, incuriosita, Renata.

— Non vi consiglio davvero di conoscerli d'avvicino, signorina — rispose Valtetra.

— Col permesso della Superiora, ve lo spiegherò io che, purtroppo, ho avuto a che fare con loro.

— Anch'io ne so qualcosa — borbottò cupamente Garrone. — So qualcosa di loro e di altri — e ripiombò nel suo silenzio.

— E così? — insisté Renata. — Di che si tratta, insomma?

— Sono sette di assassini, — riprese Valtetra — legati scambievolmente da giuramenti terribili. Il loro scopo è di uccidere, ma di uccidere secondo lo stile di certe belve, come le pantere o i leopardi o i caimani. Si appostano lungo i sentieri battuti e assaltano i disgraziati isolati che vi passano, specie le ragazze, che trasci-

nano nei cespugli e sbranoano, aiutandosi con artigli artificiali di ferro che si segnano alle mani.

— Che orrore! — mormorò Renata, rabbrivendo.

— Ma, scusate, non si potrebbe parlare di cose più allegre? — interloquì Panfin, che fino allora era rimasto silenzioso.

La presenza del commendatore, dopo la freddissima accoglienza ricevuta, lo intimidiva più del solito. Incoraggiato, però, da un sorriso d'approvazione di Verna, si fece animo.

— Non ci saranno soltanto uomini belve, in Africa — disse — Guardate, per esempio, com'è graziosa quella negretta con le sue perline dorate.

— Per noi è un'impresa quasi disperata convincer queste figliole della vanità di certi ornamenti — disse la Superiora.

— Oh, Madre; la donna dappertutto ci tiene a farsi bella. Finché non si fa male a nessuno.

— Sia pure. Il guaio è che qui, per seguir la moda, arrecano spesso molto danno a sé e agli altri. Si limano i denti, si tagliuzzano la pelle e riempiono le ferite con sostanze coloranti che spesso avvelenano il sangue. Qualche volta, poi, si hanno conseguenze più buffe che tragiche, come fu il caso di M'bola, la mamma di quella ragazza. Poveretta! Fin da giovanissima s'era fatta ribadire al collo un pesantissimo collare d'ottone che non soltanto l'impacciava, ma le manteneva sempre viva una dolorosa piaga alla nuca. Un giorno, non potendone più, andò a una Missione francese, a qualche giornata di marcia di qua, invocando aiuto. Dopo molti vani tentativi, si dovette far ingiunochiare la poverina, col capo su un ceppo, e per tutta una giornata due uomini si affannarono a limare il collare, gettandole ogni tanto in testa un secchio di acqua, quando il collare, a causa dello sfregamento della lima, si riscaldava troppo scottandola. Adesso porta tre file di perle dorate.

Missionarie e ospiti trascorsero ancora qualche tempo seduti, poi questi si sparpagliarono per dare un'occhiata alla Missione, mentre la Superiora andava a predisporre per i pasti e il pernottamento.

Erano delle miti Francescane, le suore, quasi tutte italiane, per le quali l'arrivo nella stessa giornata di tanti visitatori costituiva un avvenimento memorabile negli anni.

(Continua)

ANTARES



Vuotò d'un sorso il bicchierino...



I periodici editi dall'Ufficio Editoriale Aeronautico e che qui sotto enumeriamo non sono diffusi a scopo di lucro, ma per propagare le cognizioni tecniche aviatorie, la conoscenza delle imprese dell'Armata dell'aria e la fede nell'avvenire dell'Aviazione.

Propagare le nostre pubblicazioni è una benemerita nazionale.

NON TUTTE LE PENNE SERVONO A VOLARE

MA SE SCRIVONO D'AVIAZIONE PROPAGANO IL VOLO!

Chiunque Voi siate:

- o combattenti fra i combattenti
- o lavoratori in un'officina
- o studenti in una scuola
- o impiegati in un ufficio
- o aderenti ad una associazione;

chiunque Voi siate che vivendo in una collettività o avendo una cerchia di amici, avete occasione di parlare dell'attività, dei meriti, delle glorie dell'Aviazione Italiana.

Voi tutti potete propagare la stampa aeronautica; non compriete un banale lavoro di pubblicità commerciale, bensì un'opera nobile a vantaggio della Patria.

Ai nostri propagandisti offriamo premi d'un valore proporzionale agli abbonamenti, che per il loro tramite si giungeranno.

I premi consistono in abbonamenti gratuiti a periodici di nostra edizione e cioè a Vostra scelta ed a Vostra richiesta, per un valore pari a un centesimo della somma inviata per gli abbonamenti che avrete raccolti mediante la Vostra opera di propaganda. A coloro che raggiungono importi più elevati lasciamo anche libertà di scelta fra periodici e volumi pubblicati da altri editori.

Ai più solerti nostri propagandisti faremo pervenire inoltre:

— una tessera di propagandista, a chi abbia raccolto almeno 50 abbonamenti;

— altresi un diploma a chi abbia raccolto almeno 100 abbonamenti.

Gli abbonamenti si intendono a qualsiasi dei nostri periodici ed alla « Rivista Aeronautica ».

Cosa dovete fare per divenire nostri propagandisti?

a) Raccolgiete fra i Vostri amici le sottoscrizioni per l'abbonamento e l'importo relativo;

b) Specificate l'impresso versandolo sul nostro conto corrente postale numero 1.24718 intestato all'Ufficio Editoriale Aeronautico - Roma, e scrivendo sul taloncino del certificato di versamento il nome e l'indirizzo dell'abbonato, e il nome e l'indirizzo di Voi propagandista.

Se per i numerosi abbonamenti raccolti lo spazio sul taloncino suddetto non fosse sufficiente, scrivetele sopra « segue lettera » e comunicateci poi per lettera la distinta esatta di tutti gli abbonamenti e relativo nome e indirizzo degli abbonati.

Noi Vi risponderemo assicurandovi di aver ricevuto gli abbonamenti stessi.

Non prima del 31 marzo 1942. Voi ci farete pervenire il risploglio degli abbonamenti che sarete riusciti a procurare e il Vostro desiderio circa i premi da ricevere.

Noi provvederemo immediatamente.

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO

Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580-650

CANTIERI RIUNITI
DELL' ADRIATICO
TRIESTE

OFFICINE AERONAUTICHE
MONFALCONE

SAVOIA MARCHETTI (SESTO CALENDE)

NAVALMECCANICA
S. A. NAPOLI - Capitale Sociale L. 96.000.000
Sede Sociale e Direzione Generale - NAPOLI - Via D. Morelli,
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

FIAT
MOTORI E AEROPLANI

S. A. FIAT - VIA NIZZA, 250 - TORINO
S. A. AERONAUTICA D'ITALIA - CORSO ITALIA, 144

**AEROMODELLO
BALLILLA**

Apertura alare cm. 29
infrangibile e smontabile
L. 930 - L. 110 in più per il trasporto
Voglio a: PIETRO CERIN 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 MILANO**

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



UN «CANT Z 506B» ATTACCATO DA UNA PATTUGLIA NEMICA ABBATTE UN «HURRICANE».