

SPEDIZIONE IN ABBONAM. POSTALE

N. 1 - 15 Agosto 1944 XXII\*



# L'AQUILONE

*periodico per i giovani*



Lire **3**

Adrian

# FINALMENTE!

Da oggi "L'AQUILONE", riprende le sue pubblicazioni, con la certezza di trovare, da parte dei giovani lettori, ed in particolare da parte degli aeromodelisti, favorevoli consensi.

Il nuovo "L'AQUILONE", non ha eccessive pretese editoriali perchè deve, soprattutto, adattarsi alle difficoltà del momento, difficoltà di ordine tecnico e contingente, che non consentono nè le copertine a colori nè l'impiego di molte pagine.

Le sue rubriche dovranno assolvere al duplice scopo di tener desta nei giovani la passione al volo e l'attaccamento a quell'Arma che nei Cieli della Patria scrive, ancora oggi, pagine di ardimento di gloria, e di creare nell'animo dei più giovani una sana coscienza aviatoria che, nell'aeromodelismo e nel volo a vela, trova l'alimento vivificatore per creare nuove schiere di piloti e di tecnici.

Oltre a questo "L'AQUILONE", sarà lieto di dare ospitalità a idee e propositi dei giovani ed appassionati lettori sicuro che attraverso questa collaborazione l'aeromodelismo nazionale troverà la sua certezza per gli ulteriori sviluppi, sia nel campo tecnico che in quello propagandistico.

"L'AQUILONE", sarà anche bandiera di fede e di esaltazione delle gloriose imprese dei nostri piloti e del sublime sacrificio dei nostri Eroi e di suprema certezza nell'immancabile avvenire della nostra Patria.

Ai nostri giovani lettori spetta, dunque, il compito di dare a questo periodico la massima diffusione.

\*

## L'AQUILONE

*periodico per i giovani*

DI PROPAGANDA AVIATORIA EDITO A CURA DELLA  
UNIONE NAZIONALE AERONAUTICA

DIRETTORE: ALBERTO OSTALI

LA COLLABORAZIONE VA INDIRIZZATA ALLA DIREZIONE - I MANOSCRITTI ANCHE SE NON PUBBLICATI NON SI RESTITUISCONO - LA PROPRIETÀ LETTERARIA ED ARTISTICA DI QUANTO PUBBLICATO È RISERVATA A "L'AQUILONE", - LA RIPRODUZIONE ANCHE PARZIALE È VIETATA SE NON SI CITA LA RIVISTA - LA RESPONSABILITÀ DEGLI ARTICOLI FIRMATI RESTA AGLI AUTORI

DIREZIONE, REDAZIONE ED AMMINISTRAZIONE:  
VIA A. APPIANI N. 2 - MONZA - TELEFONO 20-36

DISTRIBUZIONE: SOCIETÀ ANON. LA DIFFUSIONE  
DELLA STAMPA - VIA DEGLI ARDITI N. 8

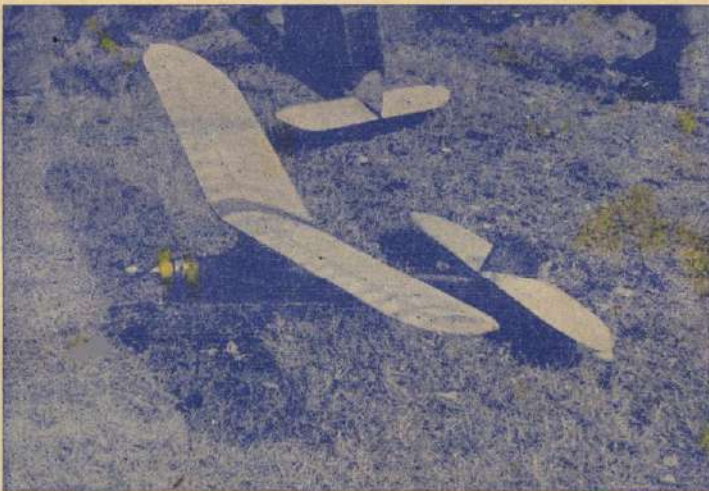
UN NUMERO COSTA L. 3 - ARRETRATO IL DOPPIO  
ABBONAMENTO ANNUO L. 65 - AI SOCI DELLA  
U.N.A. L'ABBONAMENTO SARÀ RIDOTTO A L. 50.-

Tutti i soci della U.N.A. che ricevono il Bollettino d'informazioni potranno avere "L'Aquilone", versando alle proprie sedi L. 20 sino alla fine delanno in corso

# PRESENTIAMO!



Ghezzi, sulla pedana di lancio, con il suo modello a scoppio, vincitore del 1° Campionato Italiano, svoltosi a Firenze nell'Agosto del 1943. Il modello, interamente costruito con materiali nazionali, aveva un'apertura di m. 2,60, un peso di Kg. 1,700 con un motore ad accensione elettrica di c.c. 10 sviluppante circa 1/3 di HP.



Il bellissimo modello del fiorentino Martini, 3° classificato al Campionato Naz. di Firenze. Apertura m. 1,20, fusoliera interamente ricoperta in balsa, motore invertito ad autoaccensione da c.c. 208

## Il dott. Manlio Molfese sottosegretario all'Aeronautica

Con decreto in corso di registrazione è stato nominato sottosegretario di Stato all'Aeronautica il dott. Manlio Molfese, colonnello dell'Aviazione. Il colonnello Molfese è volontario e invalido della Grande Guerra, combattente dell'attuale, pluridecorato al valor militare, già organizzatore dei servizi dell'Aviazione civile, squadrista, Marcia su Roma, iscritto al Partito fascista repubblicano dal 21 settembre 1943.

Il sottosegretario di Stato uscente, Generale B. A. Arrigo Tessari, valoroso cacciatore e provetto Comandante di Reparti d'impiego, assume l'Ufficio di Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica.

**Un recente Bollettino del Quartier Generale delle Forze Armate Germaniche pone in risalto le ardimentose imprese dei nostri aerosiluratori del Gruppo Buscaglia nei cieli del Mediterraneo, nel porto di Bari e di Bengasi.**

**Anche l'attività dei reparti da caccia è sempre notevolissima e sono emersi ancora una volta lo spirito di sacrificio e l'ardimento dei nostri valorosi piloti che tutto osano pur di contrastare l'attività distruggitrice dei cosiddetti «liberatori».**

**L'aviazione repubblicana è in linea e le sue imprese dimostrano come sia alto il morale dei comandanti e dei valorosi equipaggi e con quale spirito si osi l'inosabile in difesa dei cieli della Patria e per colpire il nemico nelle sue lontane basi.**



La «pagina della tecnica» sarà la palestra dove verranno pubblicate idee, progetti, problemi, ecc., inerenti all'aerodinamica e alla tecnica costruttiva dei modelli volanti

Non ho scritto queste note per confessare l'inefficienza del Tutt'Ala, ma bensì per rendere nota una deficienza di stabilità che deve essere colmata.

Dato che alcuni teorici hanno divulgato una teoria sbagliata ho creduto opportuno dire due parole circa la stabilità del Tutt'Ala.

Un'ala lasciata libera nell'aria è soggetta a tre forze ben distinte: la Portanza, diretta in senso perpendicolare al moto; la Resistenza, parallela al moto; ed inoltre ad una forza che tende a far ruotare l'Ala attorno al bordo di attacco (coefficiente di momento).

Ed è appunto questa forza che impedirebbe il volo del Tutt'Ala, senza gli accorgimenti che adesso vedremo.

Disegnando l'ala con una forte freccia positiva da (120-130) e trasformando il profilo di estremità in deportante, montato con incidenza negativa (da 3-5) si crea uno svergolamento geometrico ed aerodinamico ottenendo così una deportanza arretrata rispetto alla portanza (c.p.).

Per equilibrare queste due forze di differente intensità e contrarie, si sposta (con opportuna aggiunta di zavorra) il baricentro in avanti (vedi figure 1 a e b).

Così operando abbiamo ottenuto una specie di bilancia avente il fulcro in «C.P.» ed in pesi rispettivamente in «D» (deportanza di estremità) e «Q» (baricentro del modello).

Tale disposizione ci assicura ampiamente la stabilità longitudinale. Ogni qualvolta il modello si sposta dalla linea di volo le varie forze che abbiamo visto entrano in giuoco e rimettono il modello e precisamente.

Se il modello cabra le estremità diminuiscono di incidenza, diminuendo così la forza diretta verso il basso «D» mentre «Q» rimane invariato creandosi così uno squilibrio tra le due forze (Q maggiore di D) che rimette il modello (v. fig. 2 a).

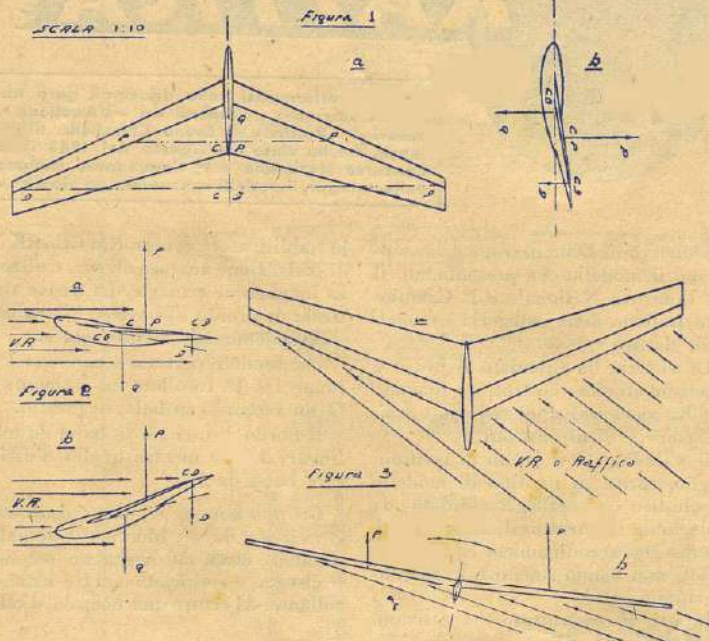
Fenomeno inverso si ha quando il modello compie una picchiata, ossia le estremità aumentano di incidenza, la deportanza «D» aumenta mentre «Q» rimane invariato ed allora «D» maggiore di «Q» rimette il modello (vedi fig. 2 b).

La stabilità trasversale è assicurata dalla freccia.

Durante la scivolata l'ala interna si presenta con la massima superficie al vento relativi; mentre l'ala esterna offre alla corrente una minima porzione di se stessa; di conseguenza l'eccesso di portanza nell'ala interna rimette il modello in linea di volo (vedi fig. 3 a e b).

La stabilità direzionale si è sempre

## IL TUTT'ALA NEL LANCIO IN PENDIO



creduto fosse assicurata dalla freccia (su tutti i Manuali di aeromodellismo si è sempre predicato che la freccia positiva era utile alla stabilità direzionale) invece come vedremo appresso essa è molto dannosa.

Ed ora eccovi un poco di cronaca delle mie esperienze, o, come meglio sono venuto a conoscenza del grave difetto di stabilità direzionale.

La facile vittoria riportata alla gara in pendio del 12 aprile 1942, mi entusiasmo a tal punto da considerare il Tutt'Ala come il modello da pendio per eccellenza, ma in seguito dovetti ricredermi.

Il modello centrato perfettamente in planata, lanciato dal pendio virava e si metteva con il vento in coda.

Dopo alcuni lanci infruttuosi e visto che malgrado tutte le correzioni apportate non mi riusciva di farlo staccare; mi spostai su di un altro pendio dove studiai attentamente il comportamento in volo.

Tutto andava bene fintantochè il modello si manteneva perfettamente contro vento, ma ogni qualvolta si disponeva con vento di traverso, compiva una virata di 180 gradi e via con il vento in coda.

Molti potranno obiettare che tali virate fossero causate da una svergolatura, cioè è assolutamente da scartare dato che durante lo stesso volo il modello era portato a virare una volta a destra e una volta a sinistra; inoltre la chiara esposizione delle cause che generano il difetto si convinceremo del contrario.

Prima una piccola considerazione: le ali dei nostri modelli quando siano costruite con seri intendimenti aerodinamici, offrono una minima resistenza all'avanzamento (la più bassa possibile) mentre sviluppano una elevata portanza (la più alta possibile).

Premesso quanto, si può concludere che un'ala a forte freccia positiva in pianta è soggetta a continuo virare dato che ogni qualvolta il modello è investito da una raffica laterale o comunque si disponga con il vento di fianco una semiala si presenta con maggior superficie al vento relativo (fig. 3 a).

Aumentando la superficie aumenta sia la resistenza che la portanza; ed allora non l'aumentata resistenza rimetterà il modello (come si è creduto sino ad ora) ma l'eccesso di portanza che tenderà a sollevare la semiala investita, e siccome ad ogni inclinazione corrisponde una virata dalla parte inclinata, il modello si dispone con il vento in coda (v. fig. 3 b).

Visto come la freccia positiva sia dannosa alla stabilità direzionale dobbiamo cercare di eliminarla dato che in pendio è necessaria la più alta direzionalità; ma eliminando la freccia si annullano automaticamente le condizioni di equilibrio longitudinale, ed allora? non ci resta che studiare altri sistemi e disposizioni le quali soddisfino i vari equilibri (longitudinale, trasversale e direzionale).

Un sistema che stò studiando e spero dia risultati positivi è quello di disporre le superfici di deriva molto basse rispetto al centro di pressione (c.p.).

Un secondo sistema è sotto esperimento e quanto prima lo porterò a conoscenza unitamente ai risultati ottenuti.

Dopo tutto questo non mi resta che rivolgere un invito a tutti gli appassionati perchè svolgano degli esperimenti affinché il Tutt'Ala risorga vittorioso.

Sarò lieto se gli interessati volessero comunicare, a mezzo dell'«Aquilone» i loro eventuali risultati.

DANTE MANGINI



# RAFFICA

I modelli affermatosi nelle principali gare nazionali verranno pubblicati da «L'Aquilone». Ecco il «Raffica» di Bruno Chinchella di Firenze, che ha vinto nell'Agosto del 1943 il IX Concorso Nazionale e 1° Campionato Italiano della categor. «modelli con motore ad elastico»

Bruno Chinchella di Fiume ha vinto con il modello che presentiamo, il IX° Concorso Nazionale e 1° Campionato Italiano della categoria «modelli ad elastico».

La vittoria ha premiato il bravo e appassionatissimo costruttore fiumano che ha visto così appagati tanti anni di lavoro e di aspirazioni.

Il «Raffica» è il frutto di continui miglioramenti su un tipo di modello ad elastico concepito e studiato da Chinchella sia strutturalmente che come disegno aerodinamico, ed i cui risultati non hanno smentito le speranze riposte.

Infatti il costruttore ha ottenuto nei lanci una media costante di 3',3", 3',30", e in molte altre gare, sempre affermatosi, ha ottenuto i medesimi risultati.

**Fusoliera:** la fusoliera è simmetrica sia nella vista di fianco che quella in pianta. La costruzione è a traliccio composto, si monta in primo tempo il traliccio normale quindi si aggiungono dei triangolini sia superiormente che inferiormente ai tralicci orizzontali, cioè sopra e sotto, per ottenere alla fine una forma frontale ad esagono. I listelli adoperati sono nella misura 3x3 in balsa, mentre i diaframmi di forza che sostengono la pinna ed il carrello sono in compensato da millimetri 2 molto traforati.

La pinna, in balsa, porta una scanalatura verticale per la baionetta dell'ala che è sfilabile in avanti in caso di urto violento. Il diaframma anteriore e quello posteriore sono in compensato da mm. 1. Il diaframma posteriore serve a tenere il perno reggi matassa. Detto perno è un tondino da 5 mm. infilato orizzontalmente nella fusoliera.

**Ala:** l'ala di profilo Eiffel 400 è costruita senza longherone centrale, lo sforzo è sostenuto dal bordo d'uscita e dal bordo d'entrata che comprende 6 mm. di naso delle centine. Le semiali si uniscono fra di loro con una baionetta di compensato da mm. 1 che viene ad abbracciare due centine per ogni semiala. Dopo aver unite le stesse si fissa la baionetta verticale al centro, immobilizzandola con zeppe di balsa. Il bordo di uscita è in balsa da mm. 2x12, quello d'entrata in balsa 6x6.

**Impennaggi:** gli impennaggi hanno

lo stabilizzatore con profilo CLARK Y, di costruzione analoga all'ala, cioè senza longherone centrale. La deriva verticale di profilo biconvesso è incollata direttamente allo stabilizzatore.

Per rendere perfetta e carenata l'unione fra la fusoliera ed i timoni si fa un raccordo in balsa sagomato.

Il bordo di uscita è in balsa da millimetri 2,5x10 mentre quello d'uscita è in balsa da 5x5.

**Gruppo musone ed elica:** il musone è ricavato da un blocchetto di balsa da mm. 30x30x30 sagomato secondo il disegno e verniciato con tre mani di collante. Al centro una boccola d'otto-

ne del diametro interno di mm. 1,2 permetterà il regolare scorrimento dell'asse dell'elica.

L'elica è ricavata da un blocco di balsa da mm. 50x30x360 ed è a pale ribaltabile.

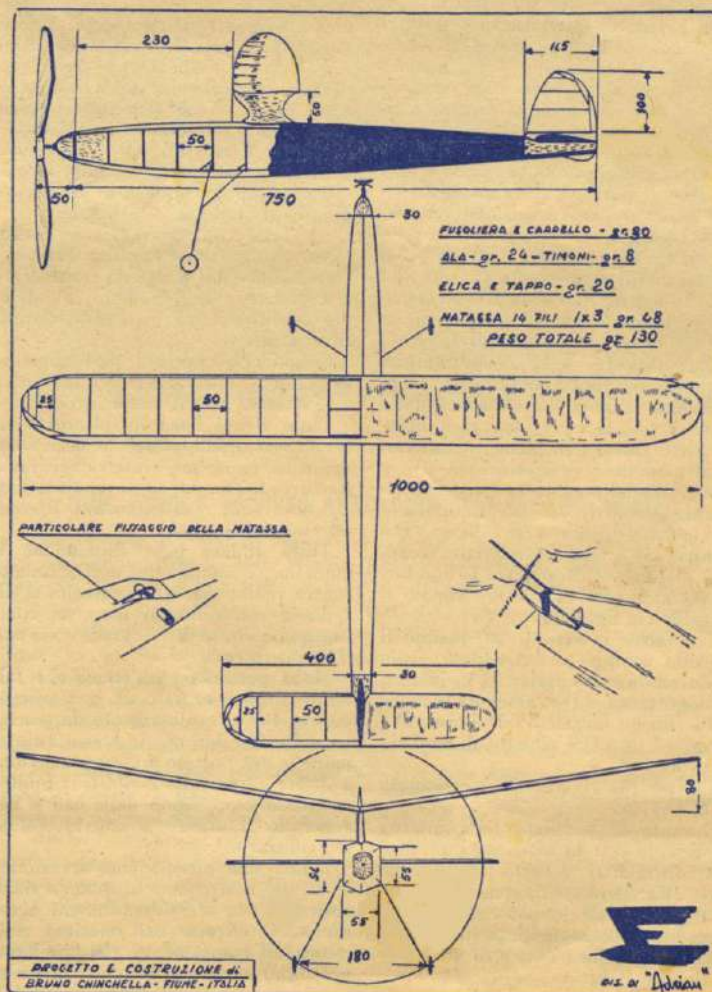
**Carrello:** il carrello è in filo d'acciaio da mm. 1,2 e viene fissato alla fusoliera per mezzo di una legatura di seta cosparsa di collante.

**Ricopertura:** l'intero modello è ricoperto in carta vergatina e verniciato con spruzzatura di celpen rosso.

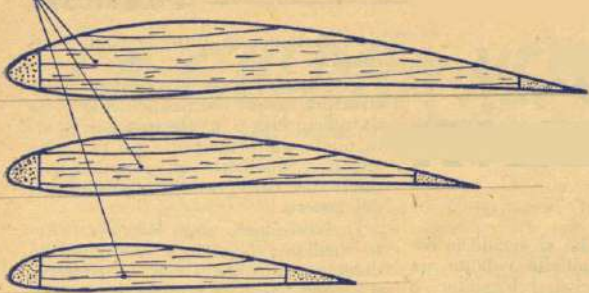
**Centraggio:** l'ala deve avere un'incidenza positiva di gradi 1,5 mentre lo stabilizzatore deve essere a 0 gradi di incidenza. L'elica sotto forte trazione ha un'incidenza di tre gradi negativi circa.

Fare attenzione agli scatti finali dell'elica prima del ribaltamento delle pale; devono risultare lenti e docili altrimenti, data la posizione dell'ala a parasole e molto arretrata, il modello potrebbe dare delle noie in fatto di stabilità longitudinale.

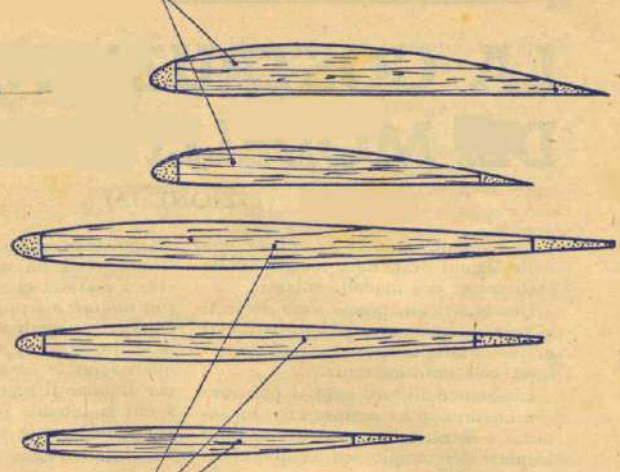
A. C.



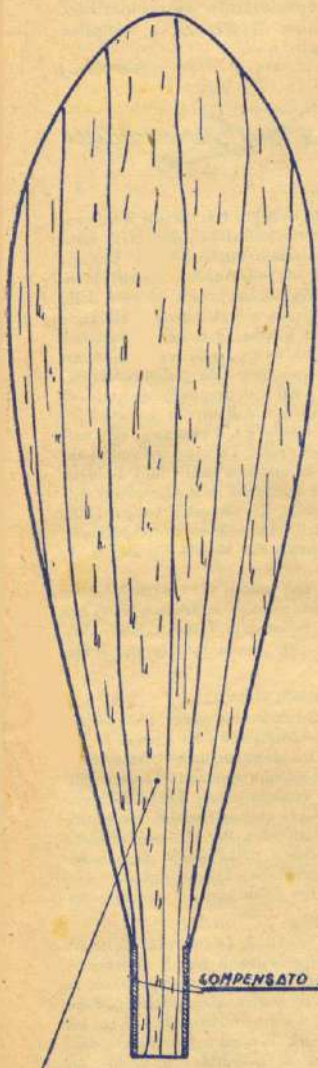
CENTINE ALA: IN BALSÀ DA MM. 1



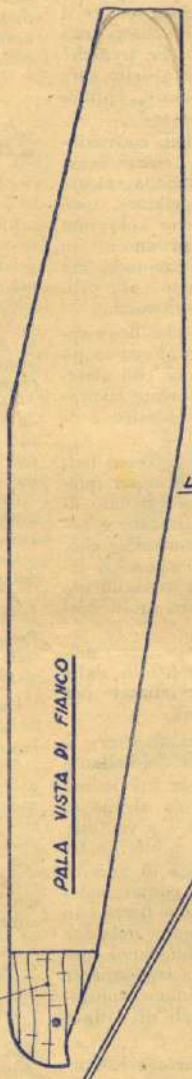
CENTINE STABILIZZATORE IN BALSÀ DA MM. 1



CENTINE DERIVA VERT. IN BALSÀ DA MM. 1



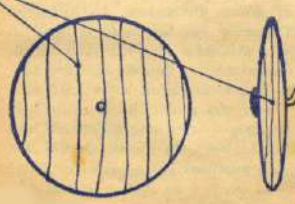
PALA VISTA DI FRONTE



PALA VISTA DI FIANCO

COMPENSATO DANIELI

RUOTE IN PIOPPO  $\phi$  MM. 30



ORDINATA COMPENSATO DA MM. 2 PER TAPPO

LEGGNO DURO



TAPPO IN BALSÀ

MOZZO CERNIERA

BOCCOLA OTTONE

GUANCE IN COMPENSATO DA MM. 1

MOLLETTA IN FILO ACCIAIO  $\phi$  MM. 0,5

INCIDENZA

2°

SALDATO

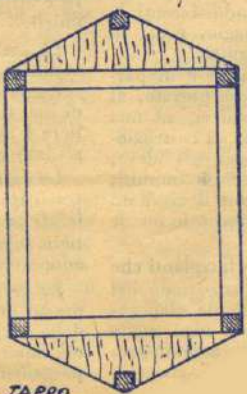
GANCIO IN FILO ACCIAIO  $\phi$  MM. 1,2

CUSCINETTO A SFERE

CARRELLO IN FILO ACCIAIO  $\phi$  MM. 1,2

TRIANGOLI IN BALSÀ PER

SAGOMATURA FUSOLIERA



DIS. DI "Adrian"

# LA COSTRUZIONE DEI MODELLI VOLANTI

(LEZIONE I<sup>A</sup>)

Con questo numero si inizieranno delle lezioni pratiche e teoriche sulla costruzione dei modelli volanti.

Questi articoli, perciò sono dedicati ai principianti e ai nuovi appassionati di questa attività sportivo-tecnico-aviazione così entusiasmante.

L'aeromodellismo, nato si può dire con l'aviazione ha sempre raccolto intorno a sé numerosi proseliti in tutte le parti del mondo, ed in questi ultimi anni il suo progresso verso la massa dei giovani è stato irresistibile, prova ne sono le numerose competizioni internazionali di questi ultimi anni, ed i risultati conseguiti.

E' bene che i nuovi dell'aeromodellismo si mettano bene in testa che i modelli volanti non sono giocattoli, come ormai si è barbosamente ripetuto, ma bensì dei piccoli aeroplani che per volare regolarmente richiedono quelle doti di centraggio, robustezza e stabilità che si riscontrano negli autentici velivoli.

Naturalmente le difficoltà per costruire un modello volante non sono enormi, ma costruirlo con tutti gli accorgimenti tecnico-pratici e che, a costruzione ultimata il modello voli regolarmente, la cosa non è tanto semplice come molti credono.

Sia il progetto che la costruzione, richiedono sempre dall'aeromodellista doti soprattutto, di pazienza e volontà.

Un grave difetto che si riscontra nella quasi totalità dei costruttori di modelli volanti è in special modo dei novellini è la precipitazione, la smania di veder ultimato anche a qualche modo il modello, mentre al contrario la costruzione richiede sempre la massima attenzione possibile.

Una grave tendenza che si nota soprattutto nell'aeromodellista italiano è la pretesa di « far da sé » o più precisamente costruire su « progetto proprio » con il risultato di impiegare, per riuscire un ottimo aeromodellista, nella maggior parte dei casi, il tempo triplo se non avesse il principiante, appreso con risultati soddisfacenti la costruzione, il centraggio, ecc., su delle buone tavole costruttive.

L'aeromodellista italiano e in particolare il principiante è portato, al contrario di quelli stranieri, ad una riluttanza verso la tavola di costruzione oppure se si accinge egli deve, chissà per quali misteriosi impulsi, cambiare, modificare con il risultato di peggiorare, quasi sempre, le buone doti di un modello.

Acconterò tutti i principianti che vogliono iniziare la costruzione del loro primo modello volante elencando, chiarendo, spiegando man mano che ci inoltreremo nell'argomento problemi tecnici, aerodinamici, ecc.

Ogni qualvolta che si decide la costruzione di un modello volante sia esso a matassa elastica, veleggiatore o con motore a scoppio la prima cosa è di sapere a quali scopi deve servire il modello, se per gara e di conseguenza quali sono le caratteristiche tecniche che impone il regolamento della gara a cui si intende partecipare, oppure per scuola o per esperienze.

Nel nostro caso, cioè della costruzione di un modello che chiameremo scuola la scelta è incondizionatamente per l'aeromodello veleggiatore, cioè quel modello volante che vola non perché dotato di organi produttori di moto come l'elica ed il motore, ma bensì grazie al proprio peso e alle proprie caratteristiche aerodinamiche.

Il veleggiatore scuola che descriveremo dovrà in relazione al suo scopo essere di facile costruzione con materiali poco costosi e facilmente lavorabili, di un certo effetto estetico e di buone qualità di volo.

Il materiale che impiegheremo nella costruzione del modello è per quasi tutta la struttura, il « tranciato di pioppo », materiale facilmente reperibile anche in questi momenti e che, prestando una certa attenzione si lavora con discreta facilità specialmente usando lamette di traforo molto sottili.

I listelli, pure in pioppo, sono nelle misure standardizzate fornite dalle scuole o dalle ditte specializzate per questo genere di materiali.

Per l'incollaggio della struttura è ormai generalizzato l'uso del collante cellulosico, che assicura in brevissimo tempo e non lascia traccia alcuna di materia aderente. Il suo uso va fatto mediante un bastoncino appuntito, lasciando cadere una goccia di adesivo lungo l'incastro, oppure cospargendo, nel caso d'incollaggio di due pezzi, con un leggero velo di collante ambedue le facce da unire. Sarebbe però consigliabile spalmare prima leggermente i pezzi da incollare, lasciando asciugare e di nuovo rispalmarli di colla e unirli.

La carta per la ricopertura è, normalmente, come nel caso del modello veleggiatore che dobbiamo costruire di due tipi; cioè pesante per la fusoliera e un po' più leggera per le ali e gli impennaggi.

Le carte da rivestimento sono di diversi tipi, noi useremo la vergatina per le ali ed i timoni, mentre per la fusoliera soggetta agli urti contro il suolo adopereremo la pergamena.

La vergatina si trova in commercio presso le ditte specializzate, in rotoli della larghezza massima di cm. 30 e nei colori giallo e bianco, mentre la pergamena la potete trovare da qual-

siasi cartolaio in tutte le gamme di colori.

Per attaccare il rivestimento alla struttura si usa normalmente la colla da ufficio che si mette in opera spalmandola uniformemente sui pezzi da rivestire, mediante un pennello evitando di creare grumi o ingrossamenti del genere.

Il rivestimento dopo essere stato teso mediante bagnatura con batuffolo di cotone idrofilo o con spruzzatore, si irrobustirà e si renderà insensibile alle variazioni meteorologiche per mezzo di verniciatura con emallite, vernice a base di acetone e sostanze cellulosiche.

(Continua)

*La Posta dell'Aeromodellista*

BRUNO BATTISTELLA, Casale Monferrato. — Con tutta probabilità non avrai visto il Bollettino d'informazioni della U.N.A., ora sostituito da « L'Aquilone », che mensilmente veniva inviato gratis ai soci della U.N.A. In quanto alle fotografie bellissime di modelli in gamba, ecc. che tu accenni manda pure al nostro indirizzo che se saranno veramente buone le pubblicheremo.

La rivista « Ali » si propone soprattutto di offrire una varietà dell'attività aeromodellistica mentre invece « L'Aquilone », che tratterà in massima parte l'aeromodellismo esandirà in linea di massima tutti i tuoi desideri.

La U.N.A., malgrado le innumerevoli difficoltà ha ripreso da parecchio tempo l'attività aeromodellistica e lo fa con entusiasmo e fervore, prova te ne sia l'uscita de « L'Aquilone ».

A Casale non esiste più la Sede della U.N.A. che si trova o si trovava in Viale Pomaro, 2? Scrivi alla U.N.A., Sede Centrale: Monza, via Appiani 2, le tue intenzioni.

CARLO TURBINO, Genova. — « Ali » ci ha passato la tua lettera, come vedi sei accontentato: « L'Aquilone » ha ripreso le sue pubblicazioni, certamente un po' trasformato a causa degli attuali momenti che non permettono una veste migliore. Per il veleggiatore scuola leggi quanto rispondo nelle prime righe a Battistella. Per gli indirizzi delle Sedi periferiche e delle scuole di aeromodellismo attualmente efficienti verranno con tutta probabilità pubblicati nel prossimo numero.

OSVALDO SGARZI, Lodivecchio (Milano). — Per un veleggiatore di grandi dimensioni, uno dei profili che meglio si apprestano, in relazione ad un carico alare relativo, come recentemente si è sperimentato (12/15 gr. per dmq.) è il Clark Y, oppure possedendo delle ottime qualità di costruire il profilo del Dott. Schukowski, di cui troverai descrizioni e tabella nel prossimo numero. La tua seconda domanda è nera e imperscrutabile come l'inchostro di china.

Per le baionette orizzontali te le sconsiglio assolutamente, in special modo in un modello di grosse dimensioni. La soluzione migliore è: una o due baionette verticali in « dural » o « avional » che nel caso di un modello di tre metri o più di apertura possono essere di 2-3 cm. di altezza e 1,5-2 mm. di spessore con una profondità di cm. 12-15. Le ali vengono poi trattate all'attacco non con la solita legatura interna di elastici, ma mediante due automatici per parte.

« GIANELLO »

# LA GUERRA NEI CIELI

*L'avventura del maresciallo F.P. nei cieli dell'A.O.I.*

Da quando P. era partito per l'A.O., alcuni mesi prima del 10 giugno 1940, non ebbi più modo di rivederlo. Sepi in seguito che era prigioniero e, certamente, non avrei mai immaginato in un afoso pomeriggio di agosto, di vederlo apparire improvvisamente sbucando da una traversa di Via Nazionale. Mi stropicciai per ben tre volte gli occhi prima di convincermi che fosse lui e di riabbracciarlo! Mi presentò il sergente che l'accompagnava, motorista e componente il suo equipaggio, perciò amici per la pelle.

Potete benissimo immaginare che, da un rimpatriato di quei lontani lembi di terra italiana, quante cose si vogliono sapere, ed allora iniziò il fuoco, serrato, delle domande. Dopo un accenno alla situazione generale, ecc., entrammo nel vivo dell'argomento preferito: il volo — anzi i voli di guerra — e la mia curiosità era quanto mai solleticata per il fatto che una medaglia d'argento e due di bronzo spiccavano nette e azzurre sul baldo petto del maresciallo pilota F. P.

« Eravamo partiti per una ricognizione offensiva sul porto di Aden.

Data la scarsità degli apparecchi la missione sarebbe stata svolta solo col nostro fido S. 79. A bordo oltre il sottotenente comandante l'equipaggio c'ero io, il motorista qui presente, un primo Aviere R. T. e un primo Aviere Fotografo.

Avevamo fatto il pieno di carburante perché sembrava che il tipo della ricognizione fosse una di quelle....

All'altezza di Assab viriamo a 90° e, a circa quattromila di quota puntiamo sullo stretto di Bab el Mandel virando a sinistra dell'isola di Perim. Giriamo al largo della costa Araba e facciamo rotta su Aden. La navigazione, nella notte chiara, si svolgeva regolarmente, la caccia avversaria non si era ancora fatta viva e questo mi dava una gioia quasi infantile, perché mi sembrava già di preannunciare la soddisfazione della missione compiuta. I miei spremuti motori, che ormai da parecchie e svariate ore avevano superato i limiti di funzionamento, rombavano con un perfetto sincronismo.

Ecco: finalmente ci siamo. Il sole è svettato rapido nel cielo e Aden tutta bianca ci appare nella bruma con il porto rigurgitante di navi. Con un ampio giro ci portiamo in posizione favorevole di lancio, il capo equipaggio dirige l'apparecchio verso il molo di sinistra, cede la barra a me e si prepara per il lancio delle quattro bombe da cento.

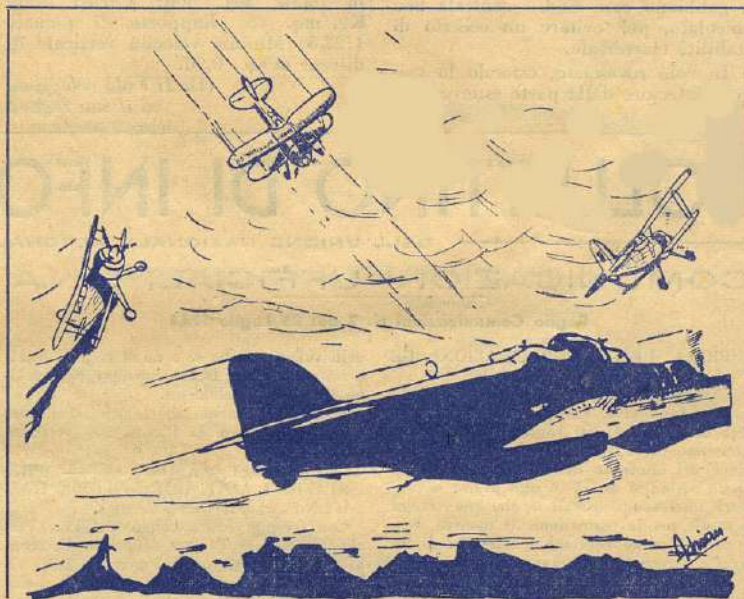
La contraerea, nel frattempo, inizia gradatamente lo sbarramento che si intensifica mentre siamo in verticale sulla città, laggiù scorgo una nube bianca che si « spappola » a raggiera, la nave colpita era carica di munizioni. Ora, alleggeriti del carico, puntiamo direttamente sulle montagne del Reled el Enris per il ritorno, quando

scorgo alla mia destra tre Gloster che a circa alcune centinaia di metri aranciano alla mia volta.

L'equipaggio è al posto di combattimento, il S. Tenente è alla mitragliatrice inferiore, i due primi avieri alle murate e il sergente alla mitragliatrice superiore. Odo distinto il crepitio secco della mitraglia, l'apparecchio ha uno scossone tremendo, per fortuna la raffica non ha colpito nessun organo vitale; il secondo Gloster si accanisce, arriva a poche decine di metri, aveva del fegato quel pilota, le pallottole arrivano da tutte le parti,

L'apparecchio è colpito in tutte le parti, stringo i denti e dico a me stesso che il risultato della ricognizione con la serie delle fotografie scattate la debbo portare ad ogni costo.

Al fine di sfuggire alla minaccia del terzo Gloster, infilo una stretta e lunga gola sfilacciata da candidi vapori. L'inglese mi è sempre alle calcagna e aspetta forse il momento propizio per darmi la botta finale, quando improvvisamente, alta, insuperabile, mi si para una parete rocciosa. La visibilità è poca, il terreno sconosciuto, portarmi in quota non posso, tento disperatamente una virata a 90° con l'apparecchio in quelle condizioni, rimetto: sono all'aperto! Nel medesimo istante il sergente M. che era sempre in torretta lancia un grido di gioia: il Gloster si era infilato nella roccia e esplodendo in una vivida fiammata. Ti-



mi volgo un attimo e vedo il mio R.T. inerte sulla mitragliatrice, sono disperato per il povero B., era un caro camerata; manovro in modo da offrire il minor bersaglio possibile, ma quei dannati mi braccano continuamente. Il sergente M., in torretta, frattanto, ad una emmesima puntata degli inglesi centra con una staffilata lunga ed imperdonabile il Gloster più arido che s'impenna e lasciando una striscia di fumo nero precipita fra gli aridi picchi. B. è vendicato!

I piloti nemici furibondi per la perdita del loro camerata, non desistono anzi, sembra si facciano più minacciosi e ancora più arditi, ma M., in giornata di grazia coglie ad un passaggio un altro Gloster e lo abbatte in fiamme.

Nella foga della lotta ho perso diversa quota e ora le rocce minacciose del Gebel Sabor mi corrono incontro velocemente. A bordo l'unico incolore sono io, M. è ferito ad un braccio e ad una gancia, il S.T. M. è inanime in un lago di sangue presso la mitragliatrice inferiore, il fotografo ulula dal dolore con una gamba spezzata.

ro un respiro di sollievo, rifaccio il punto e con il mio carico di gloria — a stento — con il vecchio 79, cigolante in ogni sua parte, atterro esausto al campo. Pochi mesi dopo gli inglesi fecero prigioniero il pilota P. sull'Am-ba Alagi — aveva un moschetto in mano — e combattè da prode meritandosi le due medaglie di bronzo.

« ADRIAN »

## ACQUISTATE I VOLUMETTI DELLA BIBLIOTECA DELL'AEROMODELLISTA

Volume I° - Nozioni teoriche ad uso del Corso Iniziale

Volume II° - Nozioni elementari di progettazione dei velivoli

Volume III° - Nozioni teoriche ad uso corso di perfezionamento

Volume IV° - Elementi d'aerodinamica

Ogni volume costa L. 6 più L. 2 per spese postali. Indirizzate: U.N.A. - Monza - Via A. Appiani, 2.

## VOLO A VELA

## LO "SPARVIERO,"

Lo « Sparviero » è stato progettato da Luigi Teichfuss e realizzato dall'Officina della Scuola di Pavullo nel Frignano, nell'intento di ottenere un veleggiatore capace di effettuare qualunque acrobazia aerea, ma nel medesimo tempo anche in grado di eseguire il volo veleggiato. Infatti, l'angolo di planata di questo magnifico ariante di gran classe è risultato inferiore non solo del precedente « Orione », pure progettato da Teichfuss, ma anche del ben noto veleggiatore acrobatico tedesco « Habicht ».

Da quanto si può notare dalle tre viste si vede come lo « Sparviero » porti l'ala centrale, nella classica forma a gabbiano con diedro centrale ben calcolato, per evitare un eccesso di stabilità trasversale.

In volo rovesciato, essendo lo spigolo inferiore dalla parte esterna del-

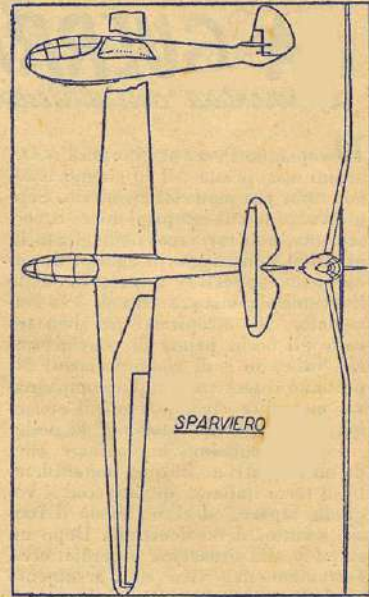
l'ala, orizzontale, si ha un leggero diedro stabilizzante.

La fusoliera, a sagoma penetratissima, è ampia e totalmente protetta. La visibilità è completa in tutte le direzioni. Un carrello sganciabile agevola il decollo, mentre l'atterraggio si effettua sul solo pattino molleggiato.

Lo « Sparviero » è un veleggiatore che ha dato ottimi risultati soddisfacendo inoltre a tutte le esigenze del volo acrobatico.

Apertura alare m. 16,14; Lunghezza m. 7,16; Altezza m. 1,26; Superficie alare mq. 17,5; Allungamento metri quadrati 14,8; Peso a vuoto chilogrammi 310; Carico utile Kg. 90; Peso totale Kg. 400; Carico alare Kg./mq. 23; Rapporto di planata 1:23,5; Minima velocità verticale di discesa m/sec. 0,90.

(Da Il Volo veleggiato ed il suo regno).



## BOLLETTINO DI INFORMAZIONI

DELL'UNIONE NAZIONALE AERONAUTICA

## COMUNICAZIONI UFFICIALI U.N.A.

Foglio Comunicazioni N. 7 del 25 Luglio 1944

RIPRESA DELLE PUBBLICAZIONI DE « L'AQUILONE » (Direzione I<sup>a</sup>).

È imminente la pubblicazione del periodico « L'Aquilone », rassegna quindicinale edita dalla U.N.A. col consenso del Sottosegretario per l'Aeronautica e coll'autorizzazione del Ministero della Cultura Popolare. Detto periodico uscirà in otto pagine e conterrà interessanti articoli tecnici con schemi e tavole per la costruzione di modelli, così pure vi saranno rubriche e resoconti di interesse aeronautico e aeromodellistico.

Il « Bollettino d'Informazioni » farà parte integrante dell'« Aquilone » e le notizie delle Sedi saranno inserite in una speciale rubrica nella quale saranno anche riportate le comunicazioni ufficiali della U.N.A.

« L'Aquilone » verrà posto in vendita presso tutte le edicole al prezzo di L. 3.

L'abbonamento annuo costerà L. 65.

Ai soci della U.N.A. l'abbonamento verrà praticato a L. 50 annue.

Le Sedi dipendenti sono pregate di avvertire i loro soci che già ricevono il « Bollettino d'Informazioni » che volendo ricevere « L'Aquilone » sino alla fine dell'anno in corso dovranno provvedere al versamento di L. 20, somma che dovrà pervenire il più presto all'Amministrazione Centrale.

BILANCIO 1943. (Direzione II<sup>a</sup>).

Alcune sedi non hanno ancora provveduto ad inviare il Bilancio dell'anno 1943 in conformità alla richiesta formulata dalla Amministrazione Centrale con foglio comunicazioni N. 6 del 15 maggio p.s. Se entro il 5 agosto p.v. detti bilanci non perverranno alla Sede Centrale, sarà provveduto all'invio sul posto di un funzionario per ricavare i dati che interessano a questa Sede.

GARE DI AEROMODELLISMO. (Direzione I<sup>a</sup>).

Si richiamano le Sedi periferiche all'osservanza di quanto è stato disposto col comma 15 del Foglio Comunicazioni N. 5 del 6 maggio u.s. segnalando sempre preventivamente alla Sede Centrale le date sotto le quali intendono organizzare le gare di mo-

delli volanti, anche se a carattere provinciale e trasmettere per la conseguente approvazione i relativi regolamenti.

Si avverte pertanto che i risultati di gare non autorizzate dalla U.N.A. non verranno omologate.

AUMENTO DEI RIMBORSI PER LE PRESTAZIONI SANITARIE DISPOSTE DALL'U.N.F.A.I.L. (Direzione II<sup>a</sup>).

Con recente comunicazione dell'Ente Previdenza Sociale è stato deliberato l'aumento del 30 % sugli onorari praticati dalle tariffe nazionali per le prestazioni medico-chirurgiche a favore di tutti gli iscritti residenti nei comuni di oltre 200.000 abitanti. Oltre a questo sono stati aumentati in analogia misura gli onorari per l'assistenza materna in genere. Detti aumenti hanno vigore dal 1° luglio u.s.

NOMINE.

Sede Provinciale di Torino. — Estrada Corrigge: La nomina del sig. Conte Franco deve intendersi ad istruttore di aeromodellismo.

Sede Provinciale di Milano. — Delegato per l'Aeromodellismo: Sig. Gian Edgardo in sostituzione del Sig. Antigo Soldano chiamato al servizio del lavoro.

Sede Provinciale di Genova. — Istruttore di Aeromodellismo: Sig. Cap. L. C. Delle Piane Enrico.

Sede Provinciale di Brescia. — Delegato per l'Aeromodellismo: Sig. Benetti Mario. Istruttore di Aeromodellismo: Sig. Ortodossi Armando.

Il Commissario Straordinario

Ten. Col. Pil. O. SANSEVERINO VIMERCATI.

## NOTIZIARIO DALLE SEDI

## Dalla Sede di Torino

## Una gara di Modelli Volanti a Mirafiori

Domenica 9 luglio si è svolta sul Campo di Mirafiori (Torino) una gara di modelli volanti alla quale hanno partecipato molti concorrenti. Erano iscritti alla gara 20 aeromodellisti per la categoria veleggiatori, 8 per la categoria motore a matassa elastica, e 4

per la categoria motore a scoppio.

I risultati delle gare sono stati i seguenti:

Categoria Veleggiatori: 1° Fregonara Luciano; 2° Sampietro Cesare; 3° Squassin Mario; 4° Prevosto Giovanni; 5° Pavia Angelo; 6° Andreoni Giorgio.

Categoria modelli con matassa ad elastico: 1° Riso Alberto; 2° Marietta Edmondo; 3° Coppo Alberto; 4° Olivetti Michele.

Categoria modelli con motore a scoppio: 1° Darbesio Giuseppe. Gli altri concorrenti si sono ritirati.

Le gare si svolsero sotto la direzione del reggente la Sede della U.N.A. di Torino e del Delegato per l'Aeromodellismo.

## AVVISO

## agli aeromodellisti di Pavia e Provincia

Gli Aeromodellisti di Pavia e provincia, che volessero iscriversi alla Unione Nazionale Aeronautica ed ottenere così anche l'abbonamento all'« Aquilone », con particolari facilitazioni, dovranno mettersi in rapporti col rappresentante della U.N.A. a Pavia, signor Sommariva Luciano, Viale Canton Ticino 12, Pavia.

## Soci della U.N.A. di Milano Caduti per la Patria

Ten. Pil. MINTO UGO caduto in combattimento in difesa dei cieli della Patria.

Soldato NESPOLI GIUSEPPE in combattimento contro i ribelli in Croazia.

## Nuovi associati della U.N.A. di Milano

Bonzi Ernesto — Mariani Ludovico — Poretto Giampaolo — Serra Bartolomeo — Borsani Antonio — Casero Antonio — Ceriani Antonio — Crespi Valerio — Ferré Enrico — Ferdorini Giovanni — Pesci Angelo — Poretto Fausto — Rossi Luigi — Roveda Gian Carlo — Bombelli Luigi — Caccia Angelo — Marchignoli Renzo — Meroni Piero — Samoré Alessandro — Calini Giancarlo — Ceriani Giovanni — Pessina Silvano — Vedovelli Sergio — Lampugnani Quintino — Grassi Erminio — Perticone Sebastiano — Alberto Armando.

Direttore Responsabile: ALBERTO OSTALI

Autorizzazione del Ministero della Cultura Popolare N. 1659 del 7 Gennaio 1944-XXII.

Arti Grafiche Bittasi - Via Carlo Goldoni, 34 - Milano