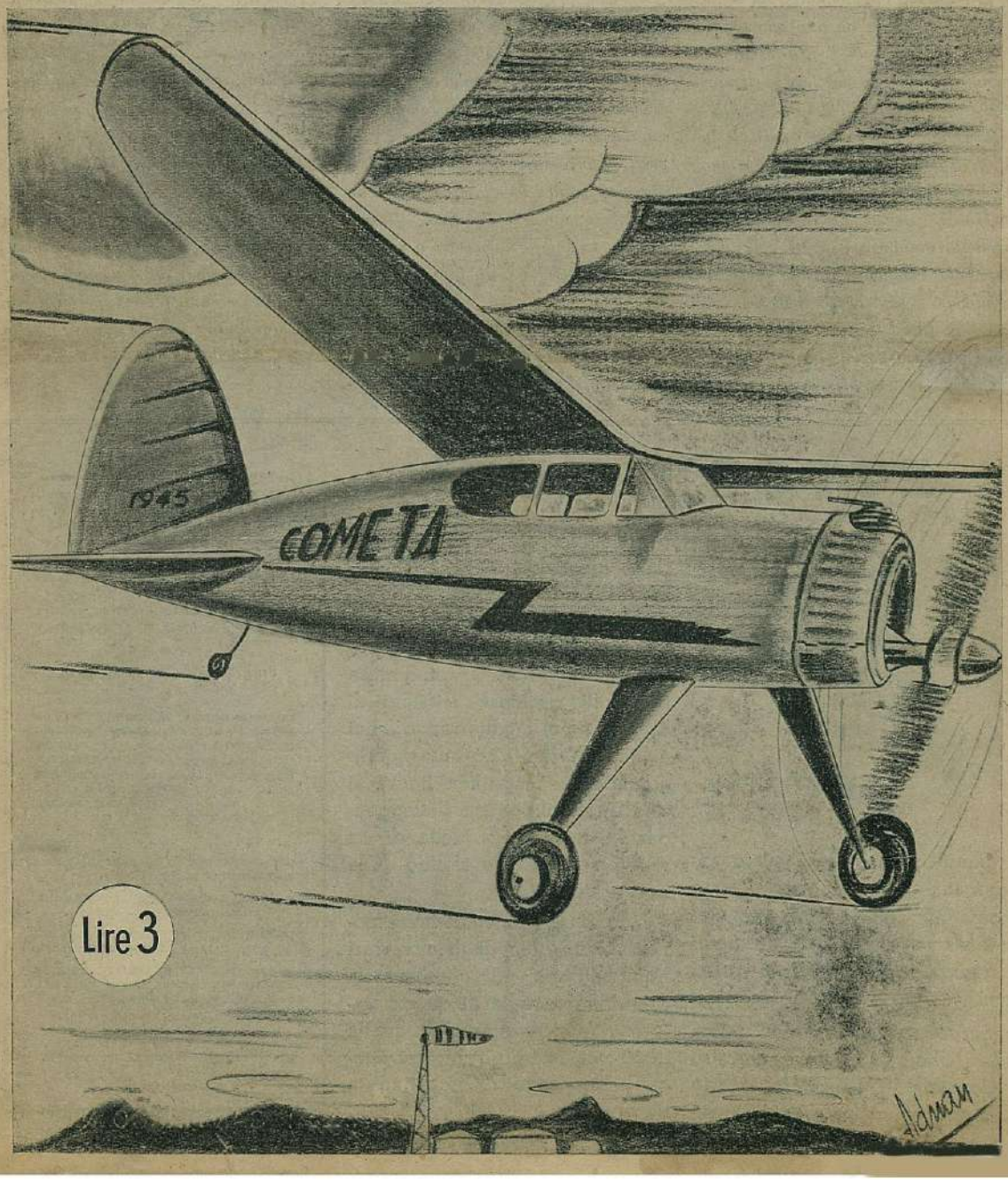
SPEDIZIONE IN ABBONAM. POSTALE

N. 2 - 1 Settembre 1944 XXII°

L'AQUILONE

periodico per i giovani



I NOSTRI GIOVANI VERSO L'AEROMODELLISMO

In uno dei campi d'aviazione della Lombardia, nello stesso campo ove il Duce nel lontano 1921 iniziava i primi voli scuola, si radunarono poche domeniche fà alcuni aeromodellisti convenuti da diversi centri della Lombardia per disputarvi una gara provinciale.

L'ambiente era dominato da schietto cameratismo e da alto spirito agonistico. Infatti solo l'entusiasmo e la gran passione possono fare certi miracoli in momenti in cui le difficoltà di ogni genere, non esclusi i pericoli dell'offesa aerea, potrebbero compromettere l'esito di una manifestazione.

Macchè, questi cari ragazzi col loro modello sottobraccio, retti, solo, dalla immensa passione che non fà sentire nemmeno la stanchezza di 90 Km. percorsi in bicicletta per raggiungere il campo di gara, si sono cimentati in una competizione che offriva loro qualche premio modesto e qualche delusione.

Nel momento in cui si richiede ad ogni buon Italiano austerità nei costumi e comprensione dei momenti tristi che attraversa la nostra Patria non è male che i nostri ragazzi dedichino le ore di svago in un'attività pre-aeronautica.

Vorremmo che certi "gagarelli" quindicenni, anzichè far bella mostra nei caffè o nelle sale dei cinema-varietà, affluissero alle scuole di aeromodellismo e sui campi; vorremmo insomma che gli sforzi degli Enti preposti ad infondere nei giovani la passione aeronautica — la Unione Nazionale Aeronautica e l'O.N.B. — raccogliessero maggiori consensi e maggiori adesioni per questa loro nobilissima fatica.

Si ignora da molte parti che l'Aeromodellismo forma nel giovane una solida base per quell'esperienza professionale, sia nel campo della tecnica che in quello della specializzazione. L'Aeromodellismo è un primo passo verso la costituzione di una riserva volontaria di giovani energie tecnicamente preparate ad entrare nell'industria e nelle altre branche della Aviazione Nazionale.

Sarà bene che non si dimentichi che attraverso l'aeromodellismo si ebbero degli eccellenti tecnici e degli ottimi specialisti, come pure l'aeromodellismo fu l'inizio di brillanti carriere di taluni nostri piloti più in vista.

E' per questo che "l'Aquilone" richiama l'attenzione della nostra gioventù sull'opportunità di dedicarsi con buona volontà e con sempre maggior entusiasmo all'Aeromodellismo, da esso trarranno fede e speranza per il loro avvenire e per l'avvenire della nostra Aviazione.

*

ETTORE MUTI

L'audace cavaliere alato ravennate ha consacrato il suo nome alla gloria con una vita intessuta di rischi e di ardimenti leggendari, sempre fra i primi nell'esempio e nel dovere.

Sedicenne ardito nell'ultima fase dell'ormai lontana guerra di redenzione 1915/18, legionario fiumano dalle spregiudicate audacie agli ordini del Poeta soldato, squadrista nel 1919 in Romagna, quindi pilota bombardiere nelle guerre d'Etiopia e di Spagna, dove accorse fra i primissimi volontari, protagonista infine di rischiose missioni di di guerra nel mediterraneo e nei cieli dell'Oriente durante questo conflitto, la magnifica figura si staglia, già circonfusa di leggendaria fama, come quella di un eroe omerico, nello sfondo della nostra Storia.

L'oblio dei rinnegati immemori, il bieco odio degli avversari non valgono ad offuscare la grandezza morale di questo valoroso rappresentante di quella aristocrazia di Eroi che per l'Italia hanno saputo combattere e morire.

L'AQUILONE
periodico per i giovani
DI PROPAGANDA AVIATORIA EDITO A CURA DELLA UNIONE NAZIONALE AERONAUTICA
DIRETTORE: ALBERTO OSTALI
LA COLLABORAZIONE VÀ 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
PUBBLICITÀ: ESCLUSIVITÀ ALL'UNIONE PUBBLICITARIA ITALIANA S. A. - MILANO
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 ricevevano il Bollettino d'informazioni potranno avere "L'Aquilone" versando alle proprie sedi L. 20 sino alla fine dell'anno in corso

LA PAGINA DELLA TECNICA

Progetto e disegno delle ordinate di una fusoliera

Il problema del progetto e disegno delle ordinate di una fusoliera è di particolare importanza specialmente per gli aeromodellisti principianti che non sanno come regolarsi per ottenere delle fusoliere le cui ordinate siano proporzionalmente uguali nella forma man mano che le dimensioni diminuiscono. Molti ricorrono al sistema di fare tutto ad occhio. Pessima abitudine poichè, una delle doti richieste all'aeromodellista serio, è l'esattezza; è risaputo poi, che, in aeromodellismo i «pecioni», non combineranno mai nulla di buono. E' sconcertante vedere certe costruzioni i cui listelli corrono serpeggianti lungo i fianchi della fusoliera come «cobra» sotto l'influenza del flauto incantatore.

Spiegherò quindi un metodo matematico e grafico che permetterà di disegnare le ordinate con esattezza e semplicità. Il sistema non è nuovo e molti lo conoscono, ma si presta a moltissime risoluzioni anche in casi di qualche difficoltà.

Questo metodo si basa sul principio di fare tutte le dimensioni di una ordinata in funzione della sua dimensione principale che, normalmente, è l'altezza. Osservando una fusoliera normale vista di fianco (fig. 1) avremo sempre un profilo pianoconvesso o biconvesso più o meno simmetrico. Quindi, se calcoleremo le varie larghezze delle ordinate in base alla loro altezza (usando cioè una frazione di tale dimensione) ne risulterà una vista in pianta della fusoliera perfettamente biconvessa. Mi spiegherò meglio con un esempio: sia dato il caso di una fusoliera a sezione rettangolare la cui ordinata di maggiori dimensioni abbia un'altezza di millimetri 100 ed una larghezza di mm. 50. Osserviamo anzitutto che la larghezza è esattamente la metà dell'altezza. Il disegno della vista di fianco del modello ci dà le dimensioni di altezza di ogni ordinata; ci sarà facile quindi determinare ogni larghezza dividendo per due ogni altezza.

Naturalmente questo sistema si può adottare con qualsiasi sezione semprechè si sia stabilito in precedenza il rapporto esistente tra ogni dimensione di un'ordinata base e l'altezza di questa.

Il procedimento da seguire è questo: si desidera progettare una fusoliera la cui sezione è quella disegnata in fig. 2. Anzitutto si disegna una sezione base la cui altezza sarà opportuno stabilire con una misura tonda (ad esempio mm. 100). Si calcolerà quindi il rapporto esistente tra ogni quota parziale e l'altezza. (Es.: larghezza L corrispondente ad 1/2 di H; B=1/7 di H; C=1/3 di H, ecc.).

Conoscendo l'altezza di ogni ordinata si procederà quindi a calcolare ogni sua dimensione e a disegnarla con esattezza. Ne risulteranno delle sezioni perfettamente simili tra di loro.

Nel caso di sezioni con superfici curve o poligonali con molti lati, si procederà come dimostrato in fig. 3 e cioè, invece di usare le dimensioni dei lati, si useranno le dimensioni dei vari raggi.

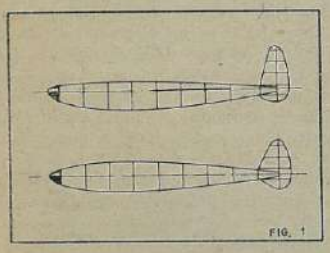


FIG. 1

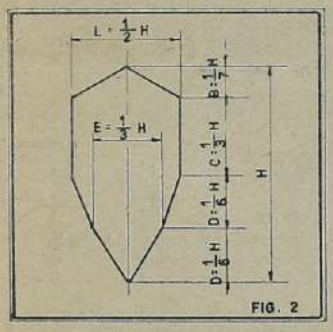


FIG. 2

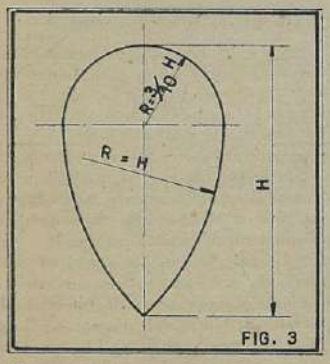


FIG. 3

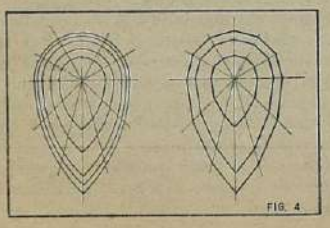
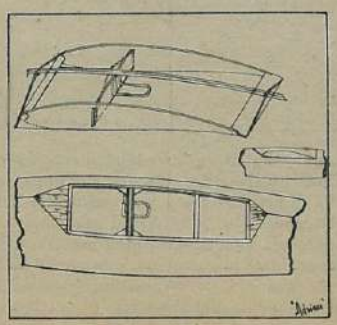


FIG. 4


Attacco alare Fumagalli

In tale caso le posizioni dei listelli saranno date dall'incrocio del contorno dell'ordinata con alcune linee che partono dal centro di figura e che conservano la loro posizione per ogni sezione. (Vedi fig. 4).

ACCANTI.

Un nuovo attacco alare

(disegno in fondo alla 2.ª colonna)

L'attacco alare che è stato ideato da Carlo Fumagalli di Monza, risolve pienamente un tipo d'attacco che per le sue speciali caratteristiche rendeva complicata la sistemazione sia strutturale che dal lato del rendimento.

Infatti, per mezzo del gancio a «L», in filo d'acciaio da mm. 1,2 fissato precedentemente all'attacco delle semiali e passante con leggera pressione sotto un correntino rinforzato della fusoliera, si evita la legatura di elastici, antiestetici, poco sicuri e dannosi anche per l'efficienza di penetrazione della fusoliera e degli attacchi alari. La figura di cui sotto dimostra chiaramente l'attacco. Si fa menzione che questo genere di attacco alare va bene per modelli aventi apertura alare di 1,50.

PROFILI

SCHUCKOWSKI

X	0	2,5	5	7,5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
yx	375	450	500	530	530	519	486	424	352	268	178	550	270	000
yi	375	337	087	017	012	027	120	176	240	268	278	260	159	000

EIFFEL 400

X	0	25	5	15	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
ys	480	748	877	979	1028	1125	1151	126	1106	998	800	580	310	000
yi	480	285	203	141	100	0,10	0,10	060	130	200	240	280	180	000

Esaudendo le richieste di molti aeromodellisti pervenute all'ex Bollettino, «L'Aquilone» pubblicherà periodicamente le tabelle dei profili che maggiormente sono usati in aeromodellismo.

In questo numero pubblichiamo due dei profili «a richiesta generale»: EIFFEL 400 e SCHUCKOWSKI, ugualmente ottimi per qualsiasi tipo di modello, sia esso a motore a scoppio, elastico o veleggiatore.

Diverse furono le esperienze eseguite con questi due profili; i risultati ottenuti furono per la maggior parte dei casi oltremodo soddisfacenti.

L'unico inconveniente riscontrato fu dal lato costruttivo poichè ambedue i profili terminano molto sottilmente in coda e richiedono da parte del costruttore molta attenzione, specialmente se la struttura è costituita di materiale autarchico o similare.

IL "PIUMA NERA"

ECCO UN OTTIMO MODELLO VELEGGIATORE!

Il Piuma Nera è un veleggiatore ottimamente costruito per gare internazionali; il suo costruttore e progettista Evandro Pagnottelli di Roma ha vinto con questo modello il IX° Concorso Nazionale dei Modelli Volanti disputatosi a Firenze nell'agosto del 1943. Vincendo tutte e tre le prove di lancio, Pagnottelli ha dimostrato una completa superiorità sugli altri concorrenti, sia come regolarità di lancio che come doti di volo del suo modello.

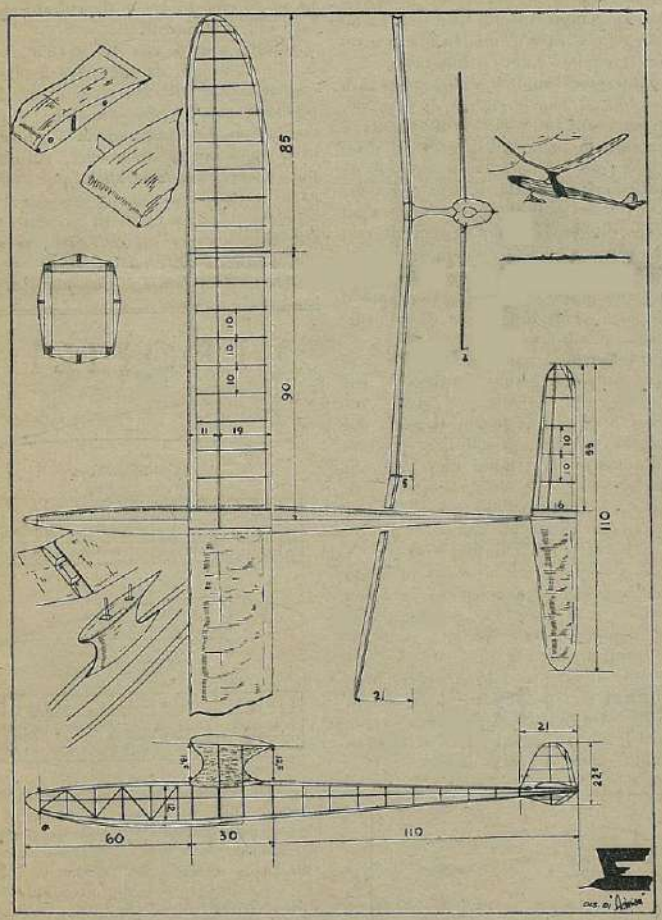
La costruzione del Piuma Nera si può dire sia interamente in pioppo, ad eccezione di alcuni pezzi di balsa, come nella pinna.

Il longherone è a doppio T con l'anima in tranciato di pioppo da mm. 1 e le solette costituite da listelli scanalati da mm. 3x8.

Il bordo d'uscita è nella misura di millimetri 2,2x12 ricavato incollando due pezzi di tranciato di pioppo da 1 e sagomato opportunamente.

Il bordo d'entrata è in tondino da millimetri 4, una striscia di impiallacciatura di pioppo da 0,6 mantiene esatto l'avviamento del profilo.

La fusoliera è costruita a traliccio in listelli di pioppo da mm. 5x5. Sul traliccio al fine di generare un contorno poligonale vengono messi dei listelli da mm. 10x2.



L'ala è divisa in quattro pezzi che si uniscono fra loro per mezzo di baionette e le cui esatte incidenze vengono mantenute da automatici. Il materiale usato per la struttura alare è il seguente: le centine, ricavate da un profilo Eiffel 1400 che va modificandosi alle estremità sino a diventare biconvesso, sono in tranciato di pioppo da mm. 2 alleggerite al massimo.

La parte anteriore è completamente intralicciata, e il pattino in compensato di betulla di mm. 3 e rinforzata nel ventre dell'ottagono con pannelli di tranciato di pioppo da mm. 1. La pinna costituita da due ordinate in compensato da mm. 2 molto alleggerite. La sagomatura è ottenuta con pannelli di balsa. La pinna porta inoltre due scanalature verticali per il passaggio degli anelli d'elastico che tengono fissa l'ala alla pinna.

Anteriormente la fusoliera porta una ordinata di compensato da mm. 1 funzionante anche da reggimusone che è in sughero con ricavato internamente l'alloggiamento per il piombo di centraggio.

Gli impennaggi sono costituiti dalla deriva verticale che forma un unico corpo con la fusoliera ed è costituita da centine in tracciato di pioppo alleggerito da millimetri 1, longherone in tranciato da millimetri 2, bordo d'entrata in tondino da mm. 2 e bordo d'uscita in tranciato da mm. 1x12.

Lo stabilizzatore a profilo portante (Clarky) ha il bordo d'entrata in tondino da mm. 3 sul naso della centina una striscia di impiallacciatura mantiene esatto avviamento del profilo. Le centine sono in tranciato di pioppo da mm. 1 alleggerite mentre il bordo d'uscita è in tranciato da mm. 2x12. Il longherone è a doppio T con l'anima in tranciato da mm. 1 e le solette costituite da due listelli scanalati da millimetri 2x4. Lo stabilizzatore orizzontale viene costruito in due parti che si uniscono al centro per mezzo di baionette e automatici.

Ricopertura: Sia le ali che gli impennaggi erano ricoperti di carta Superavio bianca mentre la fusoliera era ricoperta in seta tesa con emaillite e verniciata con vernice rossa alla nitrocellulosa.

Il centraggio è facilissimo, basta calettare a 0 gradi i piani di coda e a più due gradi l'ala, in questo modo il modello è centrato con l'aggiunta di un po' di piombo che dovrà portare il baricentro circa sul bordo di uscita alare.

A. C.

L'attività dei centri sperimentali di aeromodellismo

I centri sperimentali di aeromodellismo, malgrado i calori estivi, non hanno cessato la loro proficua attività. Giovani appassionati e studiosi stanno prodigandosi nella progettazione di nuovi tipi di veleggiatori e di modelli a matassa elastica. Vi è insomma un fervore che lascia sperare un sensibile miglioramento nelle costruzioni. Già attraverso alle varie competizioni domenicali si nota un sensibile progresso sia nei risultati conseguiti da nuovi modelli sia nel campo delle costruzioni. Si può dire senza tema di smentite che nell'Italia Settentrionale l'aeromodellismo è in forte ripresa, ma perchè esso possa migliorarsi occorre che si liberi da certe influenze «professionistiche» che paralizzano ogni sano spirito di iniziativa. L'aeromodellismo deve essere espressione genuina di volontà e genialità dei singoli e nei centri si deve operare perchè progetti ed idee trovino un serio vaglio e dei «disinteressati suggerimenti».

Solo così si potrà contribuire al sempre maggiore sviluppo dell'aeromodellismo in Italia.

Il Volo Umano

MOLTI avranno certamente letto in giornali e riviste i pareri di studiosi, tecnici ed industriali dell'Aeronautica, espressi con relativi spunti polemici che ne derivano sull'importante problema ancora insoluto del « Volo umano ». E con stupore hanno sentito riaffiorare questo arcimillenario argomento relativo a tale interessante problema; stupore giustificato se si pensa alle grandiosi imprese aereonautiche ove l'uomo a velocità vertiginose ha attraversato ed attraversa continenti ed oceani in volo.

Però l'idea di poter volare con le proprie forze ha entusiasmato ancora una volta gli appassionati del volo, e da qui sono nate molte polemiche e molti pareri, e specialmente nell'Italia nostra, dove da valenti studiosi e scienziati è stato ormai accertato essere perfettamente inutile di cercare di volare con la sola forza umana, adoperando sistemi aerodinamici normali, cioè con ali fisse.

Devesi invece rivolgere tutti gli sforzi e gli studi, e soprattutto gli esperimenti pratici, per un nuovo campo interessantissimo da sfruttare a pro' del volo muscolare umano, e cioè considerare il volo naturale (da pochi conosciuto) e usare invece dell'ala normale *un'ala battente in avviamento iniziale.*

Certi studi hanno dimostrato che durante il battimento delle ali per un tempo, sia pure brevissimo, si ha una esaltazione della portanza ordinaria, pari a circa due-tre volte di cui è capace la stessa ala in moto continuo.

Ciò si spiega col fatto che per effettuarsi un campo aerodinamico stabile attorno all'ala occorre un certo tempo; questa inerzia è provvidenziale perchè permette di ottenere per una frazione di secondo, effetti aerodinamici sconosciuti negli attuali aeroplani.

La natura sfrutta appunto questo fenomeno, e per volare a forza umana non c'è altra via che di imitarla quanto più sia possibile, ricorrendo quindi ad ali battenti od oscillanti.

Inoltre occorrerà attenersi ai due seguenti concetti fondamentali:

1°) dare all'apparecchio un minimo pratico di battimenti, affinchè non si urti in difficoltà costruttive insormontabili;

2°) realizzare un comando della macchina semplice che non occupi troppo il pilota, perchè questi sarà sottoposto già al massimo sforzo per produrre la potenza necessaria al volo.

Infine con queste notizie abbiamo voluto rendere noto a coloro che si appassionano alla soluzione pratica di questo problema del volo umano, che un tentativo serio potrebbe essere fatto.

E a tal uopo ci permettiamo di dare i seguenti consigli:

a) la sostentazione e la propulsione sia assicurata da ali battenti od oscillanti, che nelle loro escursioni compiono un tragitto di non più di cinque o sei volte la lunghezza della loro profondità, essendo inutile procedere oltre, perchè si ricada nel regime stabile, attenendosi di preferenza a incidenze elevate, intercalando magari vere e proprie battute a piatto del tipo ortottero;

b) evitare i profili spessi attenendosi di preferenza ad ali sottili e flessibili;

c) attenersi preferentemente ad elevati valori del rapporto tra la profondità dell'ala e della velocità di avanzamento;

d) studiare infine la concatenazione dei fenomeni aerodinamici utilizzati in modo da ottenere fenomeni di recupero, essendo ciò uno dei fondamenti del V. U.M.

Con questo si intende dire che occorre utilizzare nel modo successivo dell'ala, la scia o flusso aerodinamico generato dal moto precedente.

I nostri giovani studiosi di tutti i problemi inerenti all'aeronautica, facciano quindi tutti i loro sforzi per poter così contribuire generosamente alla soluzione di questo importante problema che interessa il mondo intero. Essi così facendo, aggiungeranno in omaggio all'ingegno umano, una fronda alla corona di alloro che rappresenta tutte le vittorie che sin d'ora l'uomo ha saputo strappare alle forze della natura.

A. JACOPONI.

TIPI e MACCHIETTE del MONDO AEROMODELLISTICO

Razza grama assai quella degli aeromodellisti (a proposito, che parolaccia lunga e brutta!). Ogni aereo, ecc., ecc., fà tipo a sè. Trovatene due simili se siete capaci! E trovatene anche uno solo che sappia fare un modello perfettamente uguale ad un altro già fatto anche se ha i disegni più particolareggiati del mondo qualcosa di testa sua ci mette.

— Ciò — dicono i saggi — produce la infallibile trasformazione di un modello in stuzzicadenti.

— Può darsi che i saggi abbiano ragione, ma io che — come è noto — saggio non sono, preferisco assai chi fà boiate di testa propria a chi fà su disegni altrui. Ciò, s'intende, come regola generale.

Beh, qui però non si tratta di parlare di questo ma dei vari tipi di aeromodellieri.

Io veramente non c'entro per niente, ma Castellani ogni tanto si dà a vino e donne con torta e, allora, oltre a dirmi che è triste mi dice anche di scrivere qualcosa.

— Bene — dico — chp, aeromodellisti...

Indi si siede. Talvolta si sdraia.

Allora cominciamo.

Dicesi che Cuvier abbia trovato resti di aeromodellisti dell'eta della pietra. Per identificarli pose loro vicino uno spago di 25 m. accuratamente misurato. Poi attese. Dopo 5 secondi e 3/5 lo spago era diventato lungo 150 m. Tale prova è certo sufficente.

Questa satanica allusione si riferisce a quel diffuso tipo di aeromodellista che, fidando nel « rimbecillimento da colpo di sole » del cronometrista, parte con 25 metri di cavo, e poi ne svolge correndo alcuni chilometri. A questi tipi io dico soltanto di non esagerare.

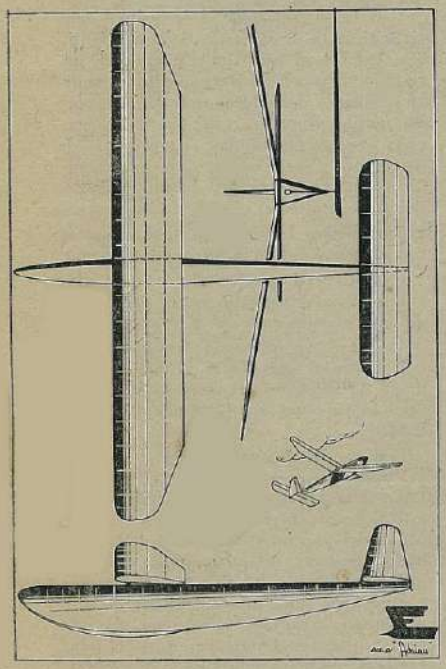
Potrebbe darsi che qualche altro concorrente li leghi a salame nell'eccedenza di caso, e poi li lasci lì dicendo che lui li ha slegati affatto perchè ci sono ancora 25 m. di cavo...

(segue a pag. 8)

LA COSTRUZIONE DEI MODELLI VOLANTI

(LEZIONE II.ª)

Gli utensili da usarsi in un primo tempo per la costruzione del modello scuola e che sono i più indispensabili, si riducono ad una assicella per il traforo, un archetto, possibilmente con una lunghezza non inferiore ai cm. 30, alcune serie di seghette sottili per traforo (per il tranciato di pioppo da mm. 1 le doppio zero



sono le più adatte) due o tre limette tonde e quadre per rettificare incastri e un tampone di carta vetrata allo scopo di levigare le parti segate. Il tampone si ottiene incollando striscie di carta vetrata su un parallelepipede di legno delle dimensioni di cm. 20x4x4.

Questi sono alcuni cenni sui materiali e gli utensili indispensabili da usarsi in un primo momento per la realizzazione e la costruzione di un semplice modello scuola veleggiatore.

Il nostro modello scuola dovrà sopratutto essere di facile lavorazione e montaggio perciò disporremo pressapoco le sue forme e dimensioni nel modo più semplice e razionale.

L'apertura alare sarà di cm. 100 mentre la fusoliera avrà una lunghezza di centimetri 80. Stabilite le dimensioni di massima si dovrà decidere oltre alla forma dell'ala anche la superficie, il profilo alare da adottarsi, ecc.

L'ala di forma rettangolare con rastrematura alle estremità avrà una corda di cm. 14 (per corda s'intende la larghezza o profondità dell'ala). La superficie che ne risulta, calcolandola come se l'ala fosse l'area di un normale poligono, è di dmq. 13,6. L'ala è fissata alla fusoliera per mezzo di una legatura di elastici il che permette sia eventuali spostamenti per il centraggio che la possibilità, derivata dalla legatura elastica di salvare l'ala in caso di urto violento.

La fusoliera nella vista di fianco assume una forma di profilo alare rovesciato, ed ha una sezione frontale di forma triangolare. Questa sezione offre una buona facilità di lavorazione e di montaggio.

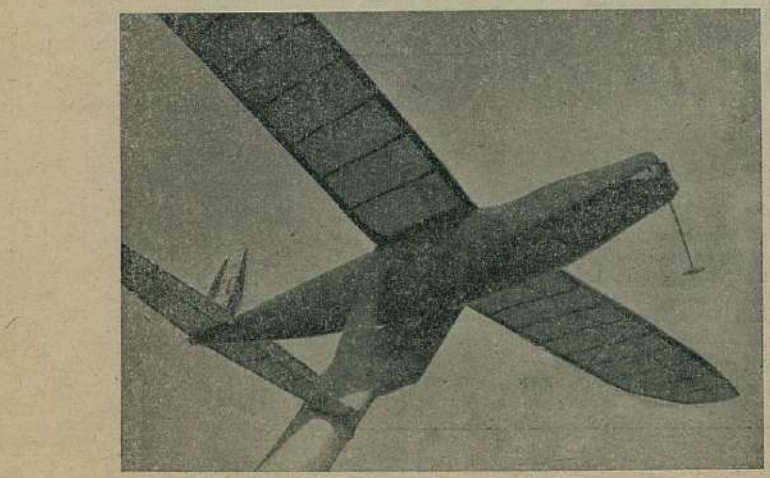
Gli impennaggi sono smontabili fra di loro e si fissano alla fusoliera incastrando la deriva verticale nello stabilizzatore e il complesso nell'apposito incastro situato nell'ordinata della fusoliera.

Per maggior sicurezza un anello di elastico terrà uniti gli impennaggi alla fusoliera.

Si stabiliscono le dimensioni degli impennaggi: lo stabilizzatore della lunghezza di cm. 44 profondità cm. 10 di forma rettangolare con una superficie di dmq. 4,1 cioè circa il 33/100 della superficie alare e la deriva verticale di forma trapezoidale con una superficie di dmq. 1,5 cioè 1/9 della superficie alare.

Determinate le dimensioni e le superfici non ci resterà che sviluppare il nostro progetto e tanto per essere in armonia con tutti i progetti di questo mondo siano essi aeromodelli, aeroplani o «suole per le scarpe» daremo un nome di battesimo alla nostra «creatura»: lo chiameremo lo SCOLARO.

(continua)



Il modello ad elastico con carrello retrattile del milanese E. Cian in una ottima inquadratura

La Posta dell'Aeromodellista

U.N.A. di *Torino*. — Abbiamo ricevute le vostre considerazioni sul sistema «dividi l'incasso» e poichè non si tratta di cosa nuova, perchè già in passato gli aeromodellisti praticarono in larga scala tale sistema; diciamo subito il nostro sviscerato parere! «Dividi l'incasso» è un sistema di «famiglia» che può andar bene a certe domenicali comitive che si recano sui campi per disputarvi le cosidette gare interne. E' però un sistema che non può essere patrocinato da Enti come la U.N.A. che fra i vari compiti ha anche quello di disciplinare l'attività aerosportiva nazionale e provinciale. Già nello sport — e particolarmente nel calcio e nel pugilato — il sistema del «dividi l'incasso» ha dato luogo a gravi inconvenienti ed a conseguenti provvedimenti draconiani, non vediamo quindi come si voglia prendere sul serio un «sistema» che per essere tale ha i suoi pochi pregi ed i suoi molti difetti.

Del resto nei tre conclusivi punti delle vostre considerazioni appaiono delle preoccupazioni che confermano il nostro asserto. Per questo sarà bene che la U.N.A. Centrale si pronunci al riguardo ed impartisca direttive alle Sedi. Troppi mal celati interessi commerciali ammantati da dilettantismo hanno troppo interesse di alimentare il sistema del «dividi l'incasso». Si notano infatti che piccole gare vengono organizzate in provincia, al di fuori di ogni controllo sportivo, e senza alcun fondamento di serietà, patrocinatori s'intende, quei tali «professionisti» dell'Aeromodellismo che nelle vostre considerazioni vorreste eliminare, colla sola differenza, che mentre i «polli» si dividono l'incasso la «volpe» fa i conti del materiale che dovrà fornire pei vari modelli scassati o spariti nelle termiche. Comunque vedremo di ritornare sull'argomento in altra occasione.

BARBIERI RAFFAELE, *Verna d'Inielvi (Como)*. — Non capisco che cosa intendi per modelli scuola «piccolissimi», ad ogni modo come vedi «L'Aquilone» già da questo numero ti accontenta, pubblicando le lezioni per la costruzione dei modelli volanti nonchè gli schemi dello «Scolaro», modello di piccole dimensioni che se costruirai con accuratezza ti darà grandi soddisfazioni. Per le ditte di materiali ce ne sono diverse, puoi vedere sui vecchi «Aquiloni». Aerosaluti.

(*N. d. R.*). - Molti aeromodellisti lettori dell'«Aquilone» ci fanno piovere sul tavolo una quantità di lettere e cartoline con le domande più impensate, ma nella massima parte ripetono le stesse cose. E' appunto per questo che riteniamo con la presente nota di rispondere a tutti.

1°) L'attività aeromodellistica in Italia è disciplinata dalla Unione Nazionale Aeronautica che ha sparse in tutte le provincie le sue Sedi Provinciali. Presso talune Sedi esistono delle scuole gestite direttamente dalle Sedi stesse ed alle quali vengono ammessi i giovani desiderosi di svolgere attività aeromodellistica.

2°) A Milano, Torino, Genova, Cremona, ecc. vi sono ditte attrezzatissime che forniscono tutto il materiale necessario per costruire modelli. Siccome noi non vogliamo, nè abbiamo il compito di fare reclame più ad una ditta che ad un'altra, consigliamo gli aeromodellisti di rivolgersi alle Sedi Provinciali della U.N.A. presso le quali avranno tutte le informazioni necessarie.

3°) Infine si rammenta a tutti i richiedenti che per svolgere attività aeromodellistica occorre innanzi tutto essere iscritti alla U.N.A. e che le stesse iscrizioni possono essere accolte presso le varie Sedi Provinciali.

Crediamo di essere stati chiari e di aver così evaso alle moltissime domande postici nella numerosa corrispondenza.

GIARELLA.

LA GUERRA NEI CIELI

GIARABUB

Gennaio 1941: Giarabub era un inferno; un pugno di eroici difensori asserragliati su alcune gare nei pressi del villaggio, resisteva agli attacchi incessanti e poderosi del nemico. Il piccolo presidio era fornito dall'aria mediante lanci di sacchi col paracadute, mentre per il materiale più fragile venne inviato un S. 81 agli ordini del tenente G.

Dopo un volo in formazione con altri velivoli, l'apparecchio del Ten. G. individuato l'aeroporto di Giarabub, dentellato dalle esplosioni, decide l'atterraggio. Una batteria nemica però, ben nascosta, tiene sotto il tiro l'intero campo e riesce dopo qualche salva a colpire l'apparecchio fracassando il carrello e squarciando la fusoliera.

Il pilota riesce però ugualmente, ad effettuare «un atterraggio sul ventre» salvando l'equipaggio. Per rimettere in condizioni di volare l'aeroplano non era il caso di parlarne, poichè si sarebbe dovuto trasportare in volo fin laggiù una intiera squadra riparazioni, ma bisognava ad ogni costo riprendere il valoroso equipaggio che in seguito avrebbe potuto rendere preziosi servigi alle ali armate della Patria.

Sul campo non conveniva far tentare l'atterraggio ad un altro aereo poichè sarebbe stato inevitabilmente colpito.

Un radio da Giarabub comunica che segneranno con dei lenzuoli una striscia di terreno presso il campo minato, consigliando di arrivare bassissimi e di evitare giri per non farsi avvistare dalle batterie nemiche.

Il 20 gennaio 1941, alle sette e venticinque decolla da Bengasi un modesto Ghibli, carico di vasellina per le armi, di cioccolata e posta, sorvola il Gebel ondeggiante, si affaccia sulla immensa pianura, la zona delle balte, vasta chiazza bianca di sale che le pioggie torrenziali trasformano in laghetti; poi sorvola il deserto e Uadi-Ura, leggera depressione che si snoda come un serpentello. Il pilota del Ghibli, vecchio scorritore dei cieli del Sahara, conosce perfettamente il territorio libico fino agli estremi confini, ed è solamente preoccupato che un banale incidente gli tolga la possibilità di portare i pochi rifornimenti e di effettuare il salvataggio dell'equipaggio atterrato a Giarabub.

Si profila in lontananza il mare di dune che ha inizio a sud della carovaniera del Gardaban che si estende fin verso Cufra.

L'apparecchio, seguendo le piste dei cammelli che giungono a Giarabub dal sud, vola a pochi metri dal suolo per non essere avvistato dagli artiglieri nemici. Ecco il caratteristico paesaggio lunare, basse e biancastre gare o collinette a tronco di cono si stagliano nella grande conca che è sotto il livello del mare, ormai il «Ghibli» è prossimo alla meta.

Infatti si notano alcuni cespugli di palme, l'oasi, e un po' a sinistra, le casette del villaggio dominate dalla moschea con la tomba del Gran Senusso. Più a nord le due gare apprestate a difesa con le gallerie scavate nell'arenaria che le fanno sembrare formicai giganti, irte di mitragliatrici e di cannoncini; tutto intorno un profondo fosso anticarro, campi minati e reticolati.

Sul giallo oro della sabbia, spiccano bianchi, i lenzuoli che segnano il punto e la direzione dell'atterraggio.

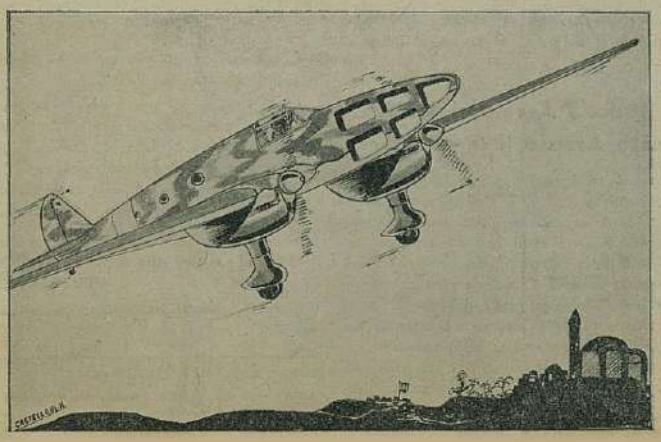
La guarnigione è tutta fuori per assistere al difficoltoso atterraggio, pochi momenti prima era stato dato l'allarme per il passaggio di alcuni aerei nemici... povero piccolo «Ghibli», l'ha proprio scampata bella!

Si scaricano in fretta i numerosi pacchi, il primo pilota guarda l'equipaggio che è andato a «ritirare»; nota i loro visi raggianti e fa il computo del loro peso, una grattatina alla nuca con conseguente aggrottamento della fronte, fa intendere che i conti non tornano: ci fosse almeno un po' di vento! Macchè, calma piatta, ma la più assoluta! Uno sguardo eloquente all'aviere, passeggero clandestino che il primo pilota ha avuto l'ordine di non portare in volo, lascia intendere al povero ragazzo quali siano ormai le decisioni. Quando già l'apparecchio sta per decollare, stracarico, di cui se ne dubita persino il decollo, arrivano due soldatini affannati con un sacco voluminoso di posta: caricano anche quello, forse sarà l'ultimo saluto che giungerà ai cari di quei valorosi!

Il pilota stringe i freni, dando motore in pieno per guadagnare qualche metro di rullaggio, molla e i due motorini arrancano magnificamente, ma il carico è così elevato che l'apparecchio stenta a prender quota e s'avvicina terribilmente alle gare di fronte alla pista, che ormai è quasi tutta mangiata; per acquistare velocità il pilota giuocando il tutto per tutto punta decisamente contro l'ostacolo per poi, all'ultimo momento, strappare in cabrata, infatti le ruote sfiorano la sabbia della collinetta lasciando in un turbinio di polvere gialla le dune... l'Oasi... Giarabub.

E' la sagra di Giarabub...
Tuoni, fulmini, bandiere...

V. S.



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° - Nozione teoriche ad uso corso di perfezionamento

Volume IV° - Elementi di aerodinamica

•

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

•

A richiesta la U.N.A. può cedere pubblicazioni aeronautiche — di meteorologia — di navigazione aerea — di pilotaggio — di volo a vela. Inoltre sono in vendita carte aeronautiche d'Italia al prezzo di L. 30 al foglio.

TIPI E MACCHIETTE *(seguito da pag. 5)*

Altro tipo a tutti noto; il « pallonaro ».

In genere è abilissimo ad attaccare potenti bottoni sui mirabili voli fatti dai suoi modelli che, ecc., ecc. In genere questi magnifici voli sono avvenuti solo alla presenza di gatti, lucertole, completamente sordomuti o analfabeti.

Se per caso qualche persona c'era che potesse riferire viene subito costretta a partire per l'Afganistan.

Una sottospecie di pallonaro è quel tipo che prende — a sbafo — una quantità di materiali e poi sparisce in senso assoluto. Nessuno riesce più ad avere notizie, nè di lui nè del relativo materiale.

Però già il fatto che si levi dai piedi depone a suo favore.

Un altro bel tipo è quello dell'« invenzione ». Costui costruisce un modello con un particolare nuovo — il resto lo fa a rampazzo — ed è persuaso che avrà risultati strabilianti solo perchè c'è quella cosetta... e poi non sa spiegarsi come mai delle vecchissime carrette volino meglio. Se il particolare è inventato da lui è particolarmente pericoloso. Talvolta morde. Sovente poi degenera nel tipo misterioso. Questi porta i modelli accuratamente incartati in dozzine di fogli di carta nera e li fa volare lontanissimo dagli altri. E' pronto anche ad uccidere colui che per caso getti un'occhiata su ciò che lui crede sia un grande segreto. Il tipo misterioso è assai noioso. Però in genere non è colpa sua. E' che da piccolo era sul seggiolone... ecc. ecc. Insomma poi lo trovarono in terra con un bozzo in testa... e da allora è così.

Qui ci sarebbe da andare avanti fino a domani, tanti sono quelli da ricordare.

Quello che va a comperare il collante con la boccetta dal collo strettissimo — quello che dimentica a casa parti di modello... e quel tipo allora — questa è una storia di tanti anni fa — che chiede ad un amico più anziano — che ora fa gli aeroplani veri — di centrargli un M.8! E l'amico suda, e centra il modello in planata e poi gli dà 50 giri di elica ed il modello fa le cose più pazze. Nessuno ci capisce niente. E dai a cambiare incidenza all'elica, e a cambiare il centraggio. Niente da fare. In planata il modello va, ma con l'elica non ne vuol sapere. Meraviglia dei competenti. Stranulamenti d'occhi di qualcuno. Crocchio intorno al modello. Grattatine di testa e discussioni complicatissime nella teoria alare dell'elica. Finchè parla il piccolo che ha fatto il modello: « M'ero scordato, c'è l'elica sinistrata ». E naturalmente quelli non se ne erano accorti. Per quella volta il piccolo se la cavò con una occhiataccia del suo amico.

CRIVELLO III.

BOLLETTINO DI INFORMAZIONI

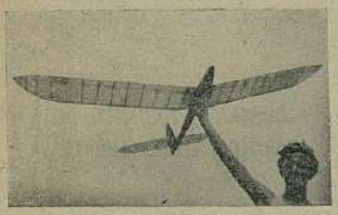
DELL'UNIONE NAZIONALE AERONAUTICA

ATTIVITÀ DELLE SEDI

Il Trofeo della U.N.A. di Milano per modelli veleggiatori

Si è svolta il 30 luglio 1944, in un aeroporto nelle vicinanze di Milano, una delle più importanti gare di modelli volanti dell'annata, riservata però ai soli veleggiatori.

Date le dimensioni del campo i cavi sono stati limitati a metri venticinque, il che ha permesso a tutti i modelli di non allontanarsi dal campo con una conseguente regolarità dei lanci di gara.



Il vincitore del Trofeo della U.N.A. di Milano Garattini

La squadra vincitrice del Trofeo

I modelli presentati erano in generale diseretamente rifiniti ed alcuni di originale concezione, fra cui spiccavano i modelli di Magni Ilario di Monza, Crosta e Pozzi di Busto Arsizio e Fumagalli di Monza (questo costruttore ha presentato il modello meglio rifinito e di eccellenti qualità di volo); Garattini di Milano, il vincitore, a pari punti con Pozzi Lanfranco ha portato in gara un buon modello di apertura alare sui due metri, poco allungamento, una fusoliera molto sottile terminante con un'ampia deriva verticale sulla quale era montato lo stabilizzatore.

Pozzi di Busto aveva invece un modello semplicissimo, di apertura alare sui 180 cm. con una fusoliera esagonale abbastanza corta in relazione all'apertura. In definitiva un tipo di modello scuola molto curato costruttivamente il che ha permesso di portare il carico alare per dmq. a 8-8 gr., peso ideale per le gare con lancio a cavo limitato. Quelli di Busto, bene organizzati sia come disciplina di gara sul campo che come disciplina di lancio si sono presentati alla gara percorrendo ben quaranta chilometri in bicicletta trainando a turno l'originale e ampio cassone portamodelli. Esempio tipico di abnegazione sportiva, cosa questa che dai tempi d'oro del dilettantismo puro non era facile vedere.

Il bel trofeo per squadre messo in palio dalla Sede organizzatrice è stato vinto dalla squadra di Milano. Organizzata e ben agguerrita la squadra di Monza.

La premiazione dei concorrenti è stata fatta dal Commissario Straordinario della U.N.A. che ha presenziato ai lanci di gara.

Ecco i risultati della gara:

1° Garattini di Milano; 2° Pozzi di Busto A.; 3° Molteni U. di Milano; 4° Magni A. di Monza; 5° Rossi di Milano; 6° Crosta di Busto; 7° Chiari di Monza; 8° Fumagalli di Monza; 9° Gallazzi di Monza; 10° Magni di Milano; 11° Cattaneo E. di Busto.

Classifica per squadre: 1° Milano; 2° Monza; 3° Legnano; 4° Bergamo; 5° S. Vittore Olona.

1.° Raduno Aeromodellistico a Busto Arsizio il 6 - 8 - 1944

Il 6 agosto si è svolto in una località periferica di Busto Arsizio il 1° Raduno aeromodellistico di zona organizzato dalla locale Sezione Autonoma. Erano iscritti alla competizione 52 aeromodelli della Categoria veleggiatori e 10 della Categoria modelli a matassa elastica rappresentanti delle scuole di aeromodellismo di Busto Arsizio, Sesto Calende, Legnano e Gallarate. Non si è presentata la squadra di Sesto Calende.

Alle ore 14,30 si sono iniziati i lanci dei modelli veleggiatori, che si sono susseguiti rapidamente, rivelando subito gli apparecchi migliori. Ottimo si dimostrava il piccolo modello-scuola del giovane bustese Crosta Angelo con un perfetto volo di 4' e 45".

Fra i gallaratesi, il veleggiatore di Geddo Giovanni, pure con salita piuttosto irregolare, compiva lunghi voli tutti superiori al minuto primo. Buono fra i modelli legnanesi, appariva l'aeromodello di Grantola Vinicio.

Ecco le classifiche.

Categoria modelli veleggiatori: 1° Crosta Angelo di Busto Arsizio, con punti 10; 2° Pozzi Lanfranco di Busto A., con punti 10; 3° Pozzi Giuseppe di Busto A., con punti 12; 4° Geddo Giovanni di Gallarate, con punti 16; 5° Chierichetti M. di Busto A., con punti 17; 6° Gallazzi Franco di Busto A., con punti 21; 7° Garantola Vinicio di Legnano, con punti 24; 8° Guidi Enrico di Busto Arsizio, con punti 25.

Categoria modelli a matassa elastica: 1° Pozzi Lanfranco di Busto A., con punti 3; 2° Sampietri Pino di Busto A., con punti 6.

Alla fine del raduno il Segretario della Sezione di Busto Arsizio ha proceduto alla distribuzione dei premi fra i vari vincitori delle singole gare.

37.° Raduno di Aeromodellisti a Fusina (Venezia) 7 Luglio 1944

La gara si è svolta con un tempo ingrato che non ha certo favorito i concorrenti.

I voli si riducono così a semplici planate ed i modelli di maggiore superficie e di più accurato centraggio hanno la migliore. Infatti la gara si è polarizzata in tentativi dei concorrenti Cipriani e Giuponi che si sono accaniti per superarsi.

Ecco la classifica.

Categoria Veleggiatori: 1° Giuponi Antonio, 3'38" — 2° Cipriani Alfredo, 2'59 e 4,5 — 3° Garlato Giorgio, 1'55" — 4° Ciriello Mario, 1'53".

Categoria motori a scoppio: Battistella Guido, 2'13".

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