

L'AQUILONE

15 Settembre 1944-XXII - N. 3
SPEDIZIONE IN ABBONAM. POSTALE

LIRE 3

periodico di propaganda aeronautica per i
giovani (Aeromodellismo - Volo a vela ecc....)

NEL MONDO
DEL VOLO
SILENZIOSO

IL "CANGURO"

Il «Canguro» C.V.V.6 è un aliante di alto caratteristiche, biposto in tandem ad ala alta a sbalzo, studiato dal Centro Studi ed Esperienze per il volo a vela «L. De Amici» del Politecnico di Milano e costruito in uno dei cantieri aeronautici della Brianza.

L'aliante è quanto di meglio sia stato realizzato sinora in Italia ed è certamente anche uno dei migliori nel campo internazionale.

Le sue qualità di volo si sono dimostrate eccezionali sin dalle prime prove. Il centraggio è perfetto sia con una che con due persone a bordo.

I profili dell'ala, sviluppati dal C.V.V., sono particolarmente studiati per ottenere un ottimo comportamento alle alte incidenze anche in condizioni atmosferiche di turbolenza, quali si manifestano di solito nella regione padana ed alpina.

Il pilotaggio anche sotto traino ed in cattive condizioni atmosferiche è estremamente facile e gradevolissimo.

La forte stabilità propria dell'aliante e la dolcezza dei comandi, sensibili e armonici, fanno sì che il pilota possa sfruttare appieno le doti della macchina e concedere al pilotaggio solo una minima parte della sua attenzione in modo da potersi rivolgere completamente all'esecuzione del volo veleggiato.

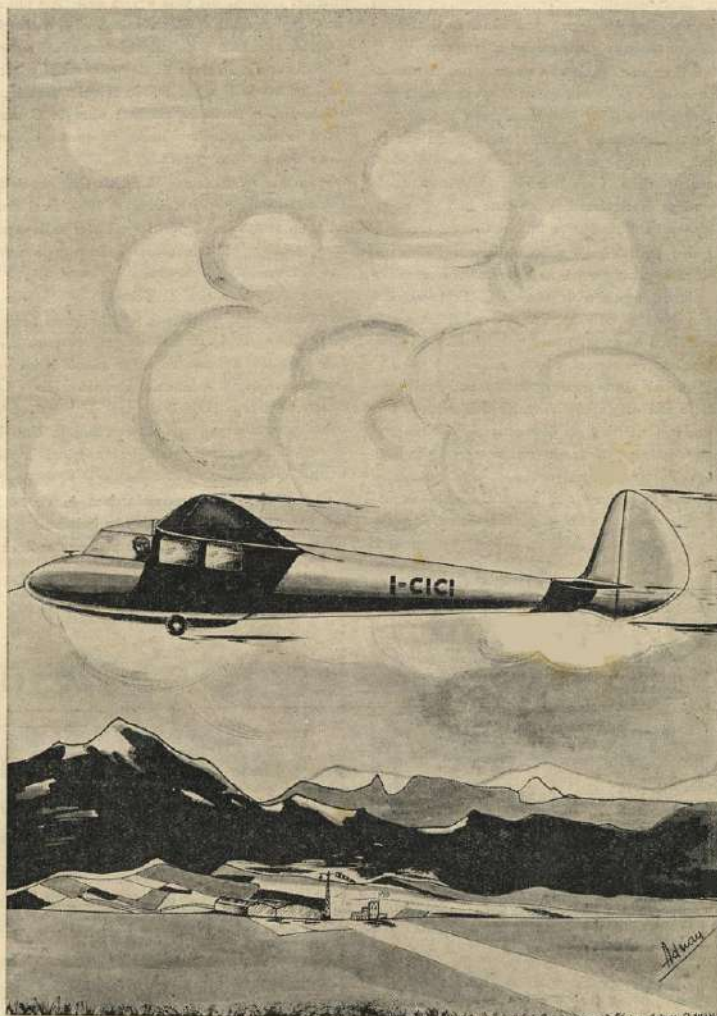
Il «Canguro» ha dimostrato durante il collaudo queste sue ottime qualità realizzando dei voli notevoli.

CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE.

L'aliante «Canguro» C.V.V.6 è costruito completamente con materiale autarchico: abete, compensato di faggio, acciaio al carbonio e duralluminio.

ALA. — L'ala in due pezzi è monolungherone a tutto sbalzo; la forma in pianta è trapezoidale con rapporto di rastremazione 1:3, ad estremità raccordate parabolicamente.

Il bordo d'attacco, resistente alla torsione, rende la struttura di particolare rigidità nonostante



la forte apertura ed il notevole allungamento.

Le due semiali si uniscono fra loro mediante robusti attacchi in acciaio con spinotti conici. L'unione alla fusoliera avviene mediante due orecchiette ricavate sulle stesse piastre di unione delle semiali, cui corrispondono 2 attacchi su ordinata di forza della fusoliera.

Gli spinotti, cilindrici, sono provvisti di maniglione per il rapido smontaggio. Posteriormente l'ala è vincolata con due attacchi a spinotti cilindrici che tramite una diagonale, scaricano sulla fusoliera la torsione sollecitante l'ala.

Gli attacchi sono stati studiati in modo da rendere il lavoro di montaggio il più rapido e sem-

plice possibile anche da parte di inesperti.

Gli alettoni, di notevole superficie ed allungamento, sono comandati con elevato rapporto differenziale (1:3) il che, unitamente ad una speciale disposizione sugli alettoni stessi, oltre ad assicurare un'ottima maneggevolezza trasversale, elimina totalmente i momenti d'imbarcata negativi presenti su quasi tutti gli aliante e particolarmente fastidiosi.

Il comando degli alettoni è completamente rigido, in tubi duralum provvisti di rompitratta a rullini di fibra che rendono il comando silenzioso ed assicurano una morbidezza e sensibilità veramente eccezionali.

(continua a pag. 8)

L'ALIANTE DA TRASPORTO NELLA GUERRA MODERNA



I recenti aviosbarchi in Europa delle Armate d'invasione anglo-americane, hanno fatto sorgere nella mente di molti nostri giovani la convinzione che l'impiego degli alianti da trasporto sia stata una trovata « yankee » alla quale nessuno, prima d'oggi, ci aveva pensato.

Senza voler sminuire l'importanza, e le proporzioni gigantesche dell'impresa anglo-americana, indubbiamente senza precedenti, troviamo doveroso dare a « Cesare » quel che è di Cesare » e dire francamente una parola al riguardo.

La Germania, oltre che essere stata maestra al mondo nel volo senza motore, aveva per la prima volta il cosiddetto « ghiaccio » a Narvik ed a Creta impiegando l'aliante da trasporto per fornire di truppe e di materiale queste due basi assediata dalle forze nemiche. Specie a Creta l'impiego degli alianti venne fatto in proporzioni imponenti coi risultati a tutti noti.

I due tentativi dei tedeschi furono quindi un'utilissima premessa per la grande impresa anglo-americana, perchè dall'impresa di Creta si ricavarono interessantissimi dati che migliorano e la costruzione di questi nuovi mezzi bellici e l'organizzazione dei reparti ad essi adibiti.

E poiché siamo sull'argomento non sarà male andare alle origini dello studio dell'aliante come « arma di guerra ». In Germania già nel 1930 venivano fatte esperienze in campi segreti per l'impiego di veleggiatori pluriposti come mezzi di trasporto di persone e di materiale, questo quando nelle rassegne e nei giornali aeronautici anglo-

americani si discuteva ancora sull'attività o meno del volo a vela ai fini della preparazione professionale di un pilota o come mezzo per fare dello sport rischioso ed inutile.

Molti ricorderanno i giri propagandistici attraverso le capitali del mondo dell'asso del volo a vela Kronfeld, in Italia compresa. L'iniziativa di Kronfeld fu un vero e proprio apostolato per gli ulteriori sviluppi del volo a vela nelle sue utilissime applicazioni, sportive, scientifiche, militari.

Quindi non sono stati gli anglo-americani a scoprire il cosiddetto « novo di Colombo » dell'aliante come mezzo bellico per rapide azioni d'invasione e sorpresa in territorio nemico; oltre la Germania e la Russia anche l'Italia, in questo campo, aveva detta la sua parola.

Scorrendo infatti la raccolta della Gazzetta dello Sport, nel numero del 5 dicembre 1934, dieci anni fa, — e scusate se è poco! — Vittorio Bonomi, noto sportivo, pilota e pioniere del volo a vela, scriveva:

« Per entrare a parlare del volo a vela come « Arma di guerra » non voglio dilungarmi troppo sopra tante considerazioni che mi vengono alla mente quando osservo un lungo plané di un veleggiatore. Voglio solamente ricordare che « durante la guerra (1915-1918) valorosi piloti siano « scesi portati da un aeroplano a motore oltre le « linee di battaglia per compiere missioni importanti e segrete.

« Un buon veleggiatore rimorchiato in una notte « di luna, portando un carico non indifferente, da « soli 2000 metri di quota, può giungere a 40 chi-

« lometri di distanza dal punto di sgancio ed a « darsi nel centro di un campo d'aviazione sor- « vegliato da una barriera di sentinelle o di filo « spinato oppure posarsi nel centro di un porto « difeso dai forti e dalle mine subacquee ».

E più avanti:

« In tutti gli stati europei è un susseguirsi di « esperienze e di studi sul volo a vela e credo che « l'Italia (popolo di studiosi e scienziati) non « vorrà arrivare ultima in questo campo... ».

Bonomi nel suo interessante articolo aveva posto il problema in modo chiaro ed inequivocabile; negli anni che seguirono, altri, come Bonomi si appassionarono, e passarono senz'altro allo studio ed alle progettazioni di alianti da trasporto. Si studiò persino un freno aerodinamico che consentisse agli alianti l'atterraggio in breve spazio. Studi e progetti coraggiosi che per le solite mentalità retrograde di taluni elementi responsabili rimasero negli scaffali polverosi di qualche ufficio colla delusione di coloro che avevano sacrificato tempo, intelligenza e danaro per contribuire al potenziamento della nostra Arma Aerea.

Diremo senz'altro che l'Italia solo agli inizi del 1942 poneva allo studio la costituzione di speciali reparti di alianti che dovettero poi allenarsi con materiale di volo fornito dall'alleato come se nessun italiano fosse stato capace di progettare un « aliante da trasporto ».

Questa è storia recente, ma poiché molte menti immemori malate di « esterofilia » non vedono oggi che col solo paraocchi della maldicenza e della denigrazione di tutto quello che è nostro patrimonio di capacità e di genialità abbiamo ereditato opportuno di mettere la questione nei suoi giusti termini perchè oltre la Germania anche l'Italia è stata fra le nazioni antesignane, che preconizzarono l'avvento dell'aliante come « arma di guerra », utilissimo ai fini di una nuova strategia.

ALBOS

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

CONCESSIONARIA DELLA PUBBLICITÀ: UNIONE PUBBLICITÀ ITALIANA S. A. - MILANO - PALAZZO DELLA BORSA PIAZZA DEGLI AFFARI, TEL. 12451-52-53 SUCCURSALI ED AGENZIE IN TUTTA ITALIA (Tariffe della pubblicità commerciale: L. 5. — per millimetro di colonna)

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

UN NUMERO COSTA L. 3 - ARRETRATO IL DOPIO ABBOONAMENTO ANNUO L. 65 - AI SOCI DELLA U.N.A. L'ABBOONAMENTO 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. — per avere il giornale sino alla fine dell'anno

8 Settembre 1943

Triste data nella storia della nostra Patria.

Ma è a voi giovani che il destino ha commesso di raccogliere la fiaccola della riscossa quale fiammeggiante eredità, nello sfacelo della Patria, lasciataci dagli eroi caduti non invano, nella presente guerra.

È a voi giovani che il destino ha commesso di illuminare di glorioso sorriso il volto rigato di maschio dolore della nostra Patria, siete voi che dovrete con la vostra immanicabile riscossa, ridare onore, dignità e indipendenza alla nostra Patria che un vile ed ignobile armistizio ha gettato nel fango.

Ci rivolgiamo a voi giovani lettori che nell'attività aeromodellistica compendiate e annunciate l'alba di una vita dedicata al lavoro ed alla tecnica. Questa data deve essere cancellata. Patremo risorgere solo con sacrifici, col sangue ed il combattimento in suprema difesa del nostro Onore. Così creeremo nuovamente la premessa per un domani radioso. Solo dopo il combattimento sarà riabilitato questo popolo tradito e calunniato, solo allora il vostro lavoro potrà essere libero e fecondo. Altrimenti noi saremo solo degli schiavi e le nostre dolorose fatiche si vedranno umiliate per secoli.

LA PAGINA della TECNICA

Progetti e disegni delle ordinate di una fusoliera

Poniamo ora il caso di una fusoliera che abbia la vista di fianco come in fig. 5. E' evidente che, usando il sopra accennato sistema, ne deriverà una vista in pianta non regolare (vedi fig. 5).

Per evitare tale inconveniente potrete fare come segue: Si traccierà una retta partente dal terminale di coda e tangente alla curva della massima gobba della fusoliera (fig. 6). Ne risulterà che un certo numero di ordinate avranno due dimensioni di altezza, una pratica (Hp), ed una teorica (Ht).

Definito ciò si calcoleranno le dimensioni di

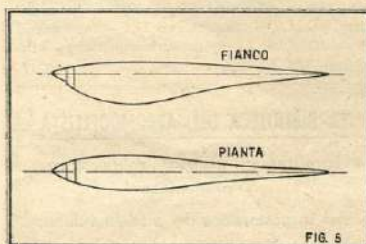


FIG. 5

larghezza in base ad Ht, e le dimensioni di altezza in base ad Hp. (vedi fig. 7). Si ricaverà quindi una vista in pianta della fusoliera perfettamente biconvessa simmetrica con un andamento regolare anziché a «pera» (vedi pianta fig. 5).

Nei modelli ad elastico però potrebbe presentarsi questa eventualità. Le prime ordinate e le ultime debbono avere una certa dimensione di larghezza per l'istallazione del musone e per il passaggio dell'elastico. Disegnando le ordinate col

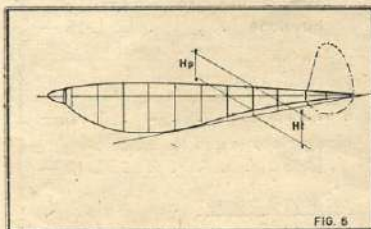


FIG. 6

sopradescritto sistema si potrebbero ottenere delle ordinate anteriori (e qualche volta anche posteriori) che per le misure di larghezza non rispondono allo scopo e questo per un fatto evidente.

Infatti se al centro della fusoliera la larghezza è, ad es., la metà dell'altezza; nelle prime ordinate invece può essere necessario un rapporto minore tra altezza e larghezza poiché, usando il medesimo rapporto, risulterebbero delle ordinate troppo strette che non permetterebbero le necessarie istallazioni. A questo inconveniente si rime-

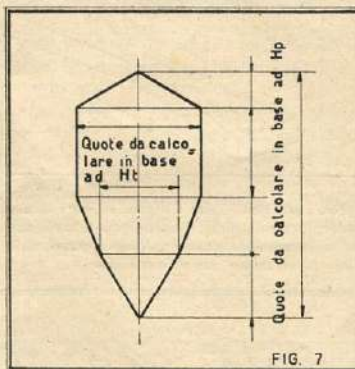


FIG. 7

dia facilmente usando il sistema delle due dimensioni di altezza (Ht. ed Hp.) accennato poc'anzi. Ecco in quale modo si deve procedere: per semplicità torniamo all'esempio della fusoliera a sezione rettangolare la cui larghezza sia pari a metà dell'altezza. Ammettiamo che l'ordinata massima abbia un'altezza di mm. 80 mentre la 1ª ordinata abbia un'altezza di mm. 40 (vedi fig. 3) di conseguenza risulta una larghezza di 40 all'ordinata massima, mentre la 1ª ordinata avrebbe una lar-

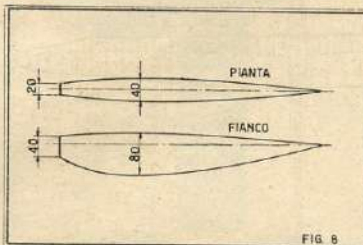


FIG. 8

ghezza di mm. 20, dimensione questa, che si suppone insufficiente per installare il musone portaelica. Ci servirebbero almeno 30 mm. di larghezza e cioè i 3/2 di quanto ci risulta. Stabilito ciò si disegna, sulla vista di fianco della fusoliera, una altezza teorica (Ht.) pari ai 3/2 di quella reale (vedi fig. 9), si raccorda tale dimensione con la sezione massima della fusoliera ed avremo così le dimensioni Ht. delle ordinate anteriori per le quali ci necessita una sufficiente dimensione di larghezza.

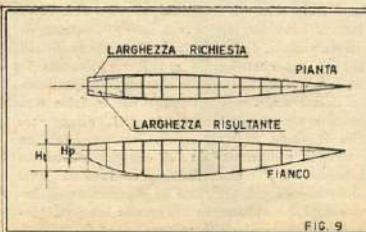
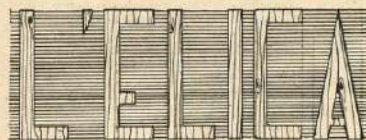


FIG. 9

Quindi anche in questo caso, per qualsiasi sezione, si potranno ottenere le ordinate calcolando le dimensioni di altezza in base ad Hp, e le dimensioni di larghezza in base ad Ht. (vedi fig. 7).

Come si è visto, non vi è nulla di complicato nell'uso di questo procedimento e mi auguro che gli aeromodellisti possano trovare altri modi per meglio sfruttarlo e ricavarne il massimo rendimento.

ACCANTI GIUSEPPE.



Specialmente nei modelli ad elastico, l'elica è la parte più importante e più difficile sia dal lato aerodinamico che da quello costruttivo, di tutto il modello volante. Ecco in primo tempo alcuni cenni teorici sull'elica aerea.

Secondo il noto paragone l'elica è simile ad una vite rigida avanzante in un mezzo fluido: l'aria. Il «passo P» dell'elica è la lunghezza di cui essa avanzerebbe ad ogni giro se il mezzo in cui si muove non fosse fluido. Essendo il mezzo, fluido, l'elica non avanza di un passo giro per giro, però nel disegno si considera il passo suddetto che si definisce «passo geometrico» (fig. 1).

Gli elementi caratteristici delle nostre eliche sono quindi il diametro «D» e il passo geometrico «P». Spesso per brevità quest'ultimo si chiama solo passo e si indica con «P» = $\frac{P}{D}$ il rapporto passo-diametro.

Determinazione di D e di P. — Su questo argomento si potrebbe scrivere ampiamente, ma la miglior cosa è di appianare e di semplificare.

Generalmente D varia da 1/5 a 1/3 dell'apertura alare, a seconda delle dimensioni dei modelli. Il passo P varia da 1,8 D a 0,8 D in considerazione del basso o alto carico alare.

Diametro e passo variano anche in funzione della matassa e di altri fattori.

Non esistono formule che permettano di determinarli a priori e anche nelle costruzioni degli aeroplani si ricorre all'esperienza in galleria e nelle prove in volo.

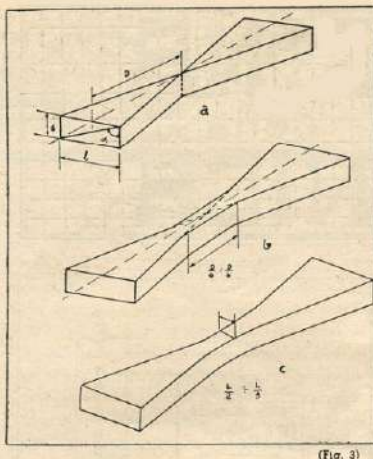
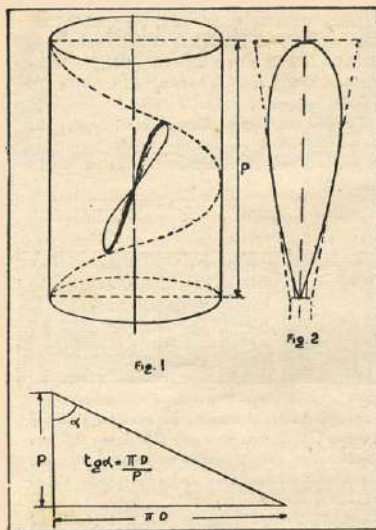
Nei modelli (e spesso negli aeroplani veri) D e P si determinano per esperienza; è la vecchia storia che la pratica vale più della teoria. Con ciò non è detto che la teoria non serva a nulla; solamente in questo campo non è sufficientemente sviluppata né tantomeno la teoria delle eliche sarà abbastanza semplice da poterla usare correntemente per i modelli volanti.

Disegno del blocco. — Supponiamo di avere determinato diametro D e passo P. Per il disegno del blocco esistono tre metodi: quello del blocco triangolare, quello americano, quello delle sezioni.

I primi due sono i più semplici (anche per il taglio del blocco), l'ultimo che è quello usato anche al vero è più complicato sia nel disegno che nel taglio ed è meglio riservarlo per le eliche dei motorini a scoppio.

I primi due vanno benissimo per i modelli ad elastico (tutti i metodi hanno un modo di lavorazione uguale) per ricavare l'elica dal blocco, consistente nell'unire due spigoli opposti con un piano che forma il ventre della pala e quindi nella rifinitura del dorso.

Metodo del blocco triangolare. — Il blocco risulta come in fig. 3. Naturalmente al mezzo non si potrà avere larghezza nulla, si dovranno fare dei raccordi fra le due pale come si nota nella figura B oppure dare addirittura una larghezza in



centro come nella figura C. Quest'ultimo è il metodo più consigliabile, esso influirà benevolmente sul rendimento dando un'elica a passo vario (minore al centro che all'estremità).

Per determinare « l » (larghezza) e « s » (spessore) si procederà in questo modo.

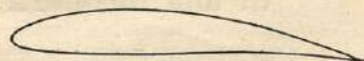
Si disegna a piacere la vista frontale dell'elica e la si circoscrive con un triangolo al quale poi si determinerà il vertice oppure si trasformerà il triangolo in un trapezio come si è detto più sopra (fig. 2). In questo modo si determinerà « l ». Conosciamo D e P per trovare « s » si usa la formula $\alpha s = l P$ « s » è costante.

Sia che si deformi il piede del triangolo sia che si sostituisca a questo un trapezio si viene a disegnare un'elica a passo vario (non costante dal mozzo alle estremità). In ambedue i casi il passo effettivo risulta un po' minore di quello usato per il disegno.

(Continua).

E. CIANI.

PROFILI: IL R. A. F. 32



X	0	25	5	7.5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
ya	3.62	6.92	7.81	8.83	9.72	11.92	12.98	13.40	12.64	11.06	9.10	6.56	3.60	0.12
yc	3.62	1.50	0.88	0.90	0.90	0.06	0.30	0.70	1.00	1.46	1.60	1.44	0.92	0.00

Che cosa si fa all'Estero?

SVIZZERA

Il veleggiatore "Storch"

Il modello veleggiatore Storch costruito dall'aeromodellista Willi Helbling del gruppo aeromodellisti Winterthur è uno dei modelli che in questi ultimi anni ha ottenuto in Svizzera importanti successi affermandosi tra i migliori della categoria, per le brillanti doti conferitegli dal suo costruttore e progettista. Infatti il centro Sperimentale dei modelli volanti per la Svizzera che si trova a Zurigo ne ha costruito diversi esemplari per le esperienze di laboratorio.

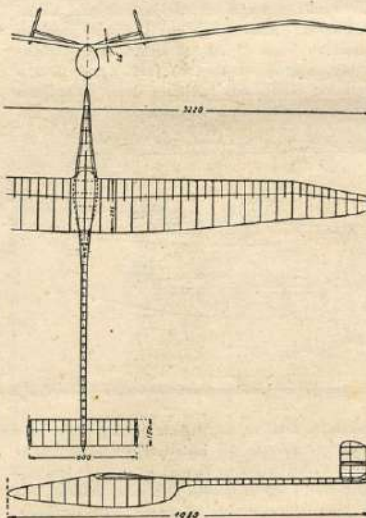
Come si nota si vede una certa originalità di progetto: una notevole apertura con una ala di forma ellittica vista in pianta, nonché l'adozione di un profilo molto sottile, il che ha portato, al fine di non compromettere la robustezza dell'ala una corda alare di una certa profondità (295) e ciò nonostante, l'allungamento è stato tenuto assai elevato (13,6).

L'attacco è a scivolo con una legatura interna di elastici a mezzo di ganci al fine di non danneggiare l'efficienza all'attacco delle semiali.

La fusoliera è del tipo lungo (198) e la sua sezione è regolamentare F.A.I. La sezione ellittica si va rimpicciolendo dietro il bordo d'uscita per diventare tubolare.

Data la lunghezza della fusoliera si è potuto adottare un impennaggio abbastanza piccolo con conseguente diminuzione della resistenza passiva.

L'impennaggio orizzontale è di forma rettangolare a V e altrettanto le derive verticali con una raccordatura alle estremità e formano con lo stabilizzatore un angolo di novanta gradi. I profi-



li sia delle derive che del timone orizzontale hanno uno spessore massimo di (9).

L'ala fino al 72% dell'apertura ha un dietro positivo abbastanza pronunciato mentre il resto 28% è debolmente negativo.

Alcuni cenni sulla costruzione: l'ala è divisa in due semiali unite al centro con due baionette di dural sullo scivolo, le centine poste a cm. 10 di distanza sono intercalate sul bordo d'entrata da nasi di centina. Il longerone affiorante in listelli di pino 3x8 contribuisce con il rivestimento in cartoncino del bordo d'attacco all'irrobustimento dell'intera ala. Sia le centine che le false centine sono ricavate da compensato da 1,5 alleggerito.

La fusoliera di sezione ellittica è montata su il tubo in compensato da 0,4 che posteriormente al bordo d'uscita alare funziona da trave di coda.

Le ordinate sono ricavate da compensato di betulla da 1,5 e abbastanza alleggerite nei punti dove lo sforzo richiesto è minore.



Gli impennaggi a V non hanno alcun particolare costruttivo essendo la loro realizzazione molto semplice.

Eccone alcuni dati principali. Superficie alare dmq. 75 — lunghezza cm. 198 — apertura alare cm. 312 — peso totale Kg. 1,350 — peso per dmq. gr. 17,6 — allungamento 13,6 — impennaggio orizzontale dmq. 9 — apertura impennaggio orizzontale cm. 60.

LA BIBLIOTECA DELL'AEROMODELLISTA

Acquistate gli utilissimi volumetti che vi proponiamo!

Per la costruzione dei modelli volanti:

- Volume I° - Nozioni teoriche ad uso dei corsi iniziali . L. 6.—
- Volume II° - Nozioni elementari di progettazione dei velivoli L. 6.—
- Volume III° - Nozioni teoriche ad uso corso di perfezionamento L. 6.—
- Volume IV° - Elementi di aerodinamica L. 6.—
- Tavole per la costruzione dei Mod. A, B, C, con relativa istruzione L. 15.—

Pel volo a vela:

- Il volo librato L. 6.—
- Navigazione aerea e meteorologia L. 12.—

Pel volo a motore:

- Il pilota pre-aeronautico . . L. 7.—
- Il pilota di velivoli L. 5.—
- Stormo in volo sugli Oceani (Italo Balbo) L. 15.—

Ogni volume o tavola sono gravate di L. 2.— in più per spese postali di spedizione.

Indirizzo: le richieste a Monza - Via Andrea Appiani N. 2 - Unione Nazionale Aeronautica



Il Condor è un veleggiatore di ottime caratteristiche adatto soprattutto per lanci in pendio. Costruito nel 1942 a Guidonia diede buoni risultati con tempi soddisfacenti di volo anche nel lancio in pianura, fra cui un 23' con scomparsa alla vista.

La sua costruzione è un po' complicata per la forma alquanto originale della fusoliera che Galas, il suo disegnatore, ha voluto regalarci anche per stare in armonia con il famoso centro di spinta laterale che in quegli anni infieriva da un capo all'altro della penisola. Ad ogni buon modo posso assicurare che il Condor, nei lanci in pendio, manteneva quasi sempre una rotta abbastanza rettilinea il che, con l'aumento della velocità provocato con l'aggiunta del serbatoio di piombo e conseguente maggior carico per dmq., lo portava in brevissimo tempo fuori della zona, diciamo, di risucchio, per poi veleggiare ampio e sicuro sulla sottostante pianura.

L'adozione del profilo GRANT X 8 fu veramente indovinata poiché le doti di veleggiamento anche con il carico alare abbastanza elevato erano semplicemente meravigliose.

In coda si è usato un profilo portante il quale, malgrado le incertezze di progetto, riuscì pienamente nel suo scopo anche per l'esatto proporzionamento adottato per la superficie dello stabilizzatore nei confronti della superficie alare.

Il primo esemplare fu costruito interamente in balsa e ricoperto, sia ali che timoni, in seta, mentre la fusoliera era rivestita in pannelli di balsa. Il secondo tipo però fu realizzato in materiali nazionali con i soliti sistemi e diaframmi e listelli, nonché rivestito in carta e le sue doti non furono minimamente menomate.

Ecco alcuni cenni della sua costruzione in materiali nazionali. L'ala ha un'apertura di cm. 260; di forma, vista in pianta, rettangolare al centro e rastremata a freccia per 2/3 dell'apertura. All'attacco ha una profondità di cm. 24, mentre l'ultima centina di estremità ha una lunghezza di cm. 14.

Il profilo GRANT X 8 va alle estremità gradatamente trasformandosi in biconvesso simmetrico a $-1,5^\circ$. Le centine sono in tranciato di pioppo da mm. 1 piene e distano fra di loro cm. 5; il bordo d'entrata è costituito da un tendino di pioppo da mm. 4 mentre il longerone è a doppio T con anima in tranciato di pioppo da mm. 1,5 e le solette in listelli di pioppo o spruce di mm. 3x6 scanalati.

Il bordo di uscita è un tre per dodici in pioppo. Prima del montaggio dell'ala si dovrà preparare la guaina all'attacco del longerone per la baionetta di fissaggio, nonché, essendo il diedro dell'ala a doppio V bisognerà dare l'esatta incidenza al longerone stesso dove al gonito lo si rinforzerà con dei pannelli di tranciato incollati da una parte e dall'altra dell'anima.

Essendo il longerone spezzato si monterà prima la parte centrale e poi la parte rastremata.

La fusoliera è la parte più difficile, dal lato co-

struttivo, del modello, ma se il suo montaggio avviene su apposito scalo la realizzazione avverrà perfetta senza eccessiva fatica.

Le ordinate di forma ellittica sono 21 poste alla distanza di cm. 5 una dall'altra; 24 listelli 2x3 di pioppo incastrati nelle ordinate per mm. 2 generano un ottimo contorno poligonale.

Le ordinate sono tutte in compensato di betulla da mm. 1 eccetto quella centrale in compensato da 3 sulla quale viene montata la baionetta per l'attacco delle semiali.

Il musone è in pioppo, mentre il pattino d'at-

terraggio è in compensato di betulla da mm. 4.

Piani di coda: i piani sono montati a croce e vengono fissati alla fusoliera per mezzo di una legatura di elastici.

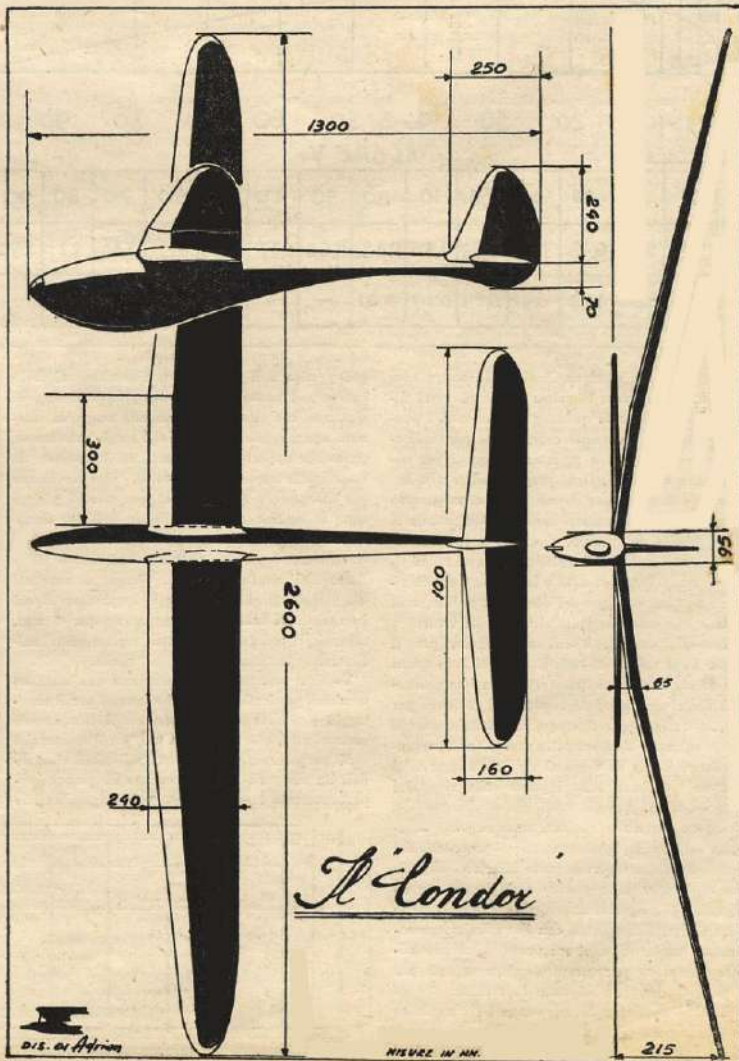
La deriva verticale ha il contorno in tendino di pioppo da mm. 3 mentre sia le centine che il longerone sono in tranciato di pioppo da mm. 1.

Lo stabilizzatore completamente rastremato ha una apertura di cm. 100 con le centine distanti fra loro cm. 5. Il bordo d'entrata è costituito da un tendino di pioppo da mm. 3 il longerone è una striscia di tranciato da mm. 1,5, mentre il bordo di uscita è in pioppo 2x7.

La ricopertura è in carta «Avional» tesa bagnandola e verniciata con due mani di collante molto diluito.

Il centraggio è semplicissimo, assicurati che il baricentro si trovi verso il bordo di uscita alare, il modello con lievi aggiunte di zavorra nel musone, dovrà compiere una ottima planata, lunga e abbastanza veloce. Al traino è stabilissimo, fare attenzione però di eseguire possibilmente sempre traini lenti.

A. CASTELLANI.



LA COSTRUZIONE DEI MODELLI VOLANTI

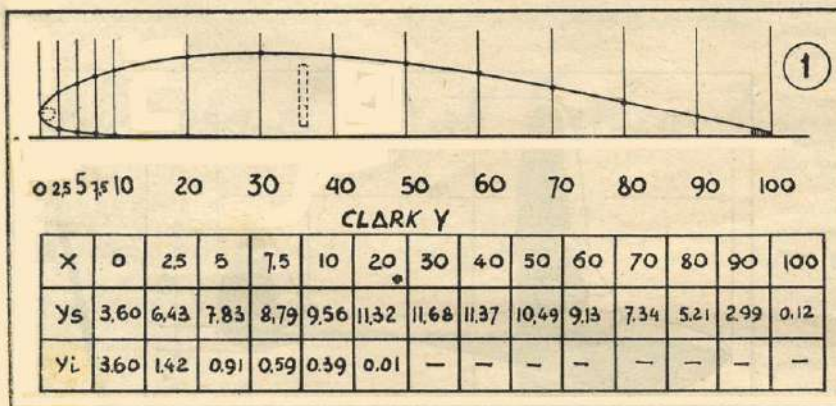
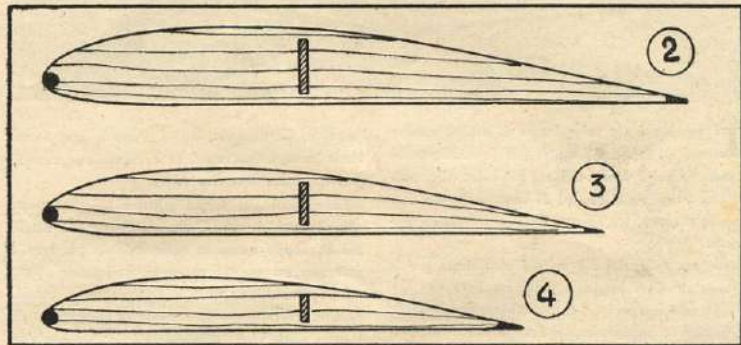
(LEZIONE III^A)

Si inizierà il disegno dell'ala al naturale, onde ricavarne i dati necessari per lo sviluppo sia dei profili che del dimensionamento dei materiali da usarsi.

Il profilo che useremo sarà il Clark Y di cui la tabella nella fig. N. 2. Stabilita la corda maggiore nelle dimensioni di cm. 14 si svilupperà il profilo nel seguente modo.

Premetto anzitutto che per facilitare i lettori nella costruzione del loro modello ho sviluppato tutti i profili al naturale, questo però non vuol dire che per chi vuol seguire attentamente le lezioni, legga con interesse il modo con cui si sviluppa un profilo alare.

Tracciato un segmento di retta si misurerà un tratto equivalente alla dimensione della centina da sviluppare. Il tratto segnato dai due punti dovrà



due strisciette di tranciato rastremate alle estremità; cioè da quando inizia la rastrematura dell'ala, nell'altezza corrispondente agli incastri delle centine che costituiranno in definitiva i longeroni alari, e per ultimo la preparazione del bordo di uscita in pioppo triangolare 2 x 7, con gli incastri posti alla distanza reciproca di cm. 4 eseguiti per mezzo di una lametta di barba per una profondità di mm. 3 e una larghezza di mm. 1.

Nel medesimo tempo si ritaglieranno due pannelli di tranciato da mm. 1 che serviranno, quando si dovranno unire le semiali, a rinforzare al centro l'attacco dei due longeroni.

(continua)

essere diviso in dieci parti, cioè nel nostro caso di mm. 14 ciascuna; la prima parte poi, verrà ulteriormente divisa in quattro; indi su tutti i punti di divisione si faranno cadere delle perpendicolari che serviranno a riportare le quote per determinare il profilo. Ogni perpendicolare alla base sarà contrassegnata da un numero progressivo corrispondente ai numeri indicati nella casella X della tabella del profilo. Come si noterà, la tabella, con i valori del profilo, porta oltre la sigla X anche le sigle: «Ys» indicante i valori riferentesi allo sviluppo del dorso del profilo, e la sigla «Yl» corrispondente ai valori del ventre.

Partendo dal N. 0 cui corrisponde, per il Clark Y, il valore di 3,60, si moltiplicherà questi per 14 che come si è detto più sopra è la profondità della centina ed il risultato si dividerà per 100, operazione che si eseguirà mentalmente; il valore ottenuto si riporterà in mm. 1 sulla perpendicolare indicata da 0 e così via fino a quando si saranno completati tutti i punti sulle rispettive perpendicolari. Unendo ogni punto ottenuto con un adatto curvilinee risulterà tutta la parte superiore del profilo, analogamente si procederà col medesimo sistema per la parte inferiore, dopodiché il disegno della centina sarà pronto per ritagliare i pezzi per il montaggio di tutta la parte rettangolare. Sviluppando con il medesimo procedimento anche gli altri tre profili di misura minore si avranno pure pronte le altre sagome per il ritaglio completo di tutte le centine.

Stabilito che il longerone centrale sia costituito da una striscia di tranciato di pioppo da mm. 1 (il che per questi modelli si è constatato come il

più pratico e il più adatto) si cercherà di farlo cadere nel punto più alto del profilo al fine di sfruttare una altezza massima allo scopo di ottenere una maggior robustezza del longerone stesso.

Sarebbe opportuno prepararsi, in compensato da mm. 1,5 le sagome dei profili, che serviranno per disegnare e ritagliare dal tranciato di pioppo tutte le centine per il montaggio dell'ala. Certamente però le centine-sagome dovranno essere completate degli incastri sia per il bordo d'entrata, cioè un foro da mm. 3 come si nota sul disegno dei profili, che per il longerone il cui incastro è di 1x12 e la coda tagliata per 4 mm. affinché la centina si incastri regolarmente nell'intaglio praticato al bordo di uscita.

Tagliate così tutte le centine con una certa attenzione, praticati gli incastri necessari per il montaggio e rifinite esternamente con il tampone di carta vetrata, esse saranno pronte per il montaggio.

Si prepareranno i due terminali alari ricavandoli da una tavoletta di tranciato di pioppo, opportunamente sagomati come nel disegno, indi le

Piccolo Dizionario dell'Aeromodellista

ACCENSIONE — L'accendersi della miscela nel cilindro di un motore, normalmente provocato nei motori ad esplosione per mezzo di una scintilla elettrica. Nel caso dei motori a ciclo «diesel» la miscela viene accesa per mezzo della compressione esercitata dal pistone a perfetta tenuta sulla testa del cilindro.

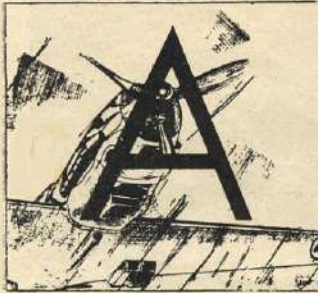
ACROBAZIA AEREA — Evoluzione e manovra del velivolo o del modello fuori dalla normale esigenza di volo.

AERODINAMICA — Parte della meccanica che studia il moto degli aeriformi e le azioni che nascono nel movimento relativo tra solidi e aria.

AEROMODELLO — Aeromobile che per le sue dimensioni non può portare in volo una persona. Gli aeromodelli si dividono in diverse categorie: modelli veleggiatori, modelli azionati da mazzetta elastica, modelli azionati da un motorino a scoppio o ad aria compressa, idromodelli.



AEROMODELLISTI EROI



Angelo
Diego
Fornon-
cini

è l'espressione più genuina della gioventù italiana, e soprattutto è l'eroe puro forgiatosi nel clima di giovanile entusiasmo dell'aero modellismo.

Sì, perchè Diego più di una volta perse intere notti per realizzare il suo modello che con tanta passione costruiva!

Lo ricordo, esuberante, correre, a torso nudo, veloce ed attento sull'assolata piazza d'armi, ad

innalzare il suo fiammante veleggiatore. Nei suoi occhi, felici, vedeva solo una leggera luce d'invia per quel modello che volava sicuro nel cielo terso e radioso.

Quando, divenuto ormai un professionista ed il suo lavoro gli permetteva di recarsi a casa una sola volta alla settimana, anche quell'unica giornata la dedicava all'aeromodellismo.

Quanti furono i modelli costruiti da Fornoncini? Dieci, cinquanta, cento e più! Quanti ragazzi trascinati dalla sua passione si dedicarono alla costruzione dei modelli volanti? Tanti e poi tanti.

Un giorno, finalmente, la Patria chiamò; ed ecco Diego allievo pilota, poi accademista, e finalmente... la squadriglia... la specialità: la caccia. Lo diceva sempre che era nato cacciatore!

Tutti, inferiori e superiori, lo adoravano perchè vedevano in lui l'autentico fanatico dell'aviazione, sempre pronto ad accettare un consiglio da un anziano, da un esperto, pur di affinare le sue qualità. I fatti lo dimostrarono: giorno per giorno l'aquila ormai possente aguzzava sempre più l'artiglio feroce.

Addetto alla difesa di una grande metropoli si distinse per l'audacia ed il coraggio con cui affrontava le strapotenti formazioni nemiche, ma non contento di ciò, sempre ebbro di azzurro e di lotta, volle ed ottenne l'assegnazione ad un gruppo operante nel cielo siculo, dove ferveva la battaglia più cruenta per difendere il sacro suolo della Patria.

Fornoncini è instancabile, azioni su azioni, caroselli di morte a quote sideree e mitragliamenti a volo radente!! Tutto ciò lo entusiasmava. Poi... un giorno... in un ardente combattimento, dopo aver contribuito ad abbattere tre caccia nemici, rientrando alla base con l'apparecchio crivellato dai colpi — Diego — al limitare del campo caude, con la sua macchina alata, e un rogo alto, vivido, lo esumò come antico guerriero di Roma, fra le tumide e calde braccia della terra siciliana.

Il Ten. Angelo Diego Fornoncini aveva dato anche se stesso per quell'Aviazione che fin da ragazzo era stata « la religione della sua vita ».

« ADRIAN ».



Sul mio tavolo arrivano molte lettere, alcune di esaltazione, altre di minaccia o di protesta, e da quell'uscio che mi sta di fronte molti giovani entrano, chi con sorrisi aperti e leali e chi invece tendendo l'indice, con l'intenzione, probabilmente, di inchiodarmi alla parete in stato di accusa. Non è detto poi che da quella porta che pesa sul mio capo come la spada di Damocle, non entri, aprendo con violenza (che, piacere) un battente, il direttore che, chissà per quali reconditi e non ben definiti impulsi, infierisce micidioso, pure lui, al mio cospetto!!

Tutti dicono in definitiva: L'AQUILONE lo vogliamo così, perciò ascoltando ora l'uno, ora l'altro, sarei costretto a chiedere al Padreterno non la prorogazione della giornata lavorativa da 24 a 48 ore, ma a 48 mesi!! Ci sono gli aeromodellisti arrabbiati, quelli che se ti mordono ti fanno spuntare "ipso facto", centine, longheroni ed anche matasse elastiche di pura pura (poiché se le sognano anche la notte, oltre che il giorno) i quali, al pensiero che il loro giornale, L'Aquilone, consumi (notate bene che in questi tempi la parola "consumo" non è molto di moda come per esempio: sganciare, agganciare, ecc., ecc.), ben una pagina o due per dare adito a "raccontini" come dicono loro; rabbriviscono, anzi tremano per dir meglio, ancheggiando con riti propiziatori costituiti da danze selvaggio a piedi nudi su centinaia di migliaia di tonnellate di spilli, (mi piace usare "centinaia di migliaia di tonnellate" mi sembra di essere diventato un corrispondente di guerra!) invocano la loro giustizia. Anche a questi aeromodellisti al cromomolibdeno non posso, dar torto, ma che ci posso fare se altri e numerosi mi dicono: perchè non metteste fotografie di aeroplani veri, di quelli attualmente più in voga? Perchè non ci narrate emozionanti avventure della guerra aerea?

Il quesito è grave, probabilmente anche il bar-

buto Salamone non sarebbe stato in grado di conciliare la faccenda, senza contare poi che ci sono quei tipi che si lamentano perchè il materiale è troppo poco e vorrebbero che stampassimo con caratteri microscopici affinché su dizionario Melzi con la parte letteraria e scientifica entri comodamente nelle striminzite quattro pagine!!! (dimenticavo di dire che uno di questi tipi è un commerciante di lenti d'ingrandimento). E via e via e tanti altri ai quali rispondo che vorremmo tutti accontentare se ci fosse permesso di usare 133275 pagine alla settimana acquistate con regolare autorizzazione, senza ricorrere alla borsa verde, dico verde perchè le finanze aquilonesche s'intonano meravigliosamente con tale tipo di colore. Eppoi ragazzi miei seppiate che se vi si offre qualcosa di più, lo dovete a quel povero diavolo che vi scrive e vi scrive oggi che è domenica, una domenica di settembre, piena di sole e di azzurro e luminosa come non mai, che sogna i bei giorni felici quando andava all'aeroporto a lanciare il suo modello con la chiosassa compagnia degli aeromodellisti. Ora per accontentarvi deve, pur essendo festa, rimanere fra le quattro mura, solo, perchè è sempre solo. Lui, il redattore dell'Aquilone, non è uno di quelli che hanno quei bei pezzi di dattilografo profumate e provocanti che insomma fra l'altro aiuterebbero a scacciare un po' la malinconia. Il vostro redattore deve scrivere gli articoli e poi ribatterli a macchina, sin i suoi che gli altri, con la velocità che gli è proverbiale (3 battute e 6 errori al minuto primo), poi con la matita o il pennello vi fa anche la copertina, malgrado alcuni volessero fargli due occhi grossi così, indi il resto; e pensate che di lettere ai vostri amici "cannoni" aeromodellisti affinché gli mandassero "opere" da pubblicare, ne ha spedite!! Nessuno o quasi si è fatto vivo. Staranno forse errando come Diogene per trovare la voglia di mettersi al lavoro? Chi lo sa...

GIARELLA

PRESTINONI ARMANDO, Oronco (Varese). — Mi dispiace ma non posso accontentarvi per quanto mi chiedi. Ciao Armandine e fammi dei bei modelli.

NOSEDA PEDRAGLIO NICOLA, Como. — Ho provveduto a rendere noto ai dirigenti della U.N.A. i tuoi dispiaceri. Per quanto riguarda la gara di Saronno ne so quanto te. Ciao.

AL GRUPPO AEROMODELLISTICO GARLASCHESE. — Credo che dal secondo numero dell'Aquilone siate accontentati. Lo «Scelaro» è un

ottimo modello scuola e facilissimo, se lo costruirte diligentemente vi darà delle soddisfazioni. Un'altra volta almeno il Presidente del Gruppo si farà, odio gli anonimi. Stamenti bene tutti quanti.

VITO MERCADANTE, Milano. — Per le ditte che vendono materiali di modelli volanti ce ne sono parecchie ed anche a Milano, siccome noi non possiamo fare la pubblicità gratis, se avrai pazienza ne potrai leggere i loro avvisi pubblicitari nei prossimi numeri. Per la U.N.A., iscrizioni, ecc., puoi recarti in via Ugo Foscolo 3 dove si entra al secondo piano (previa pulitura delle scarpe) alla Sede Provinciale di Milano e colà riceverai tutti gli schiarimenti che desideri.

ALBERTO TAGLIATI, Milano. — Non capisco come mai tu ti lamenti che l'Aquilone non pubblichi roba per i principianti, quando fin dal primo numero è uscita la rubrica «La costruzione dei modelli volanti». Non fai altro che seguirla attentamente e vedrai che con facilità riuscirai a costruirti il tuo primo modello volante. Tanti auguri.

MACLIENTI MANUEL, Milano. — Caro Manuel y stozza de la Pelada, recati in via Ugo Foscolo 3 e potrai iscriverti alla U.N.A. nonché abbonarti all'Aquilone.

BERTOLESI LUIGI, Milano. — Leggi quanto sopra dico al caro Manuel.

DE GRANDIS PIETRO, Como. — Sei un tipo curioso tu! Crivello IP e Zio Falcone sono persi nei meandri oscuri e foschi della storia. Io sono e non sono, essere e non essere, questo è il dilemma! Non hai mai visto l'Amleto? Per la U.N.A. di Como ci stanno provvedendo i dirigenti centrali. Per FESSO ti dico che con tanti belli e buoni veleggiatori italiani mi vuoi andare a costruire una autentica carretta straniera e per lo più che richiede come minimo una montagna di materiali. Con la grande abbondanza del giorno d'oggi!! Ti ringrazio per il bacio sul cocuzzolo e ti auguro fiumi di birra e monti di panburrato.

VIGNALI ARTURO e MALAGUZZI EMILIO, Milano. — Ho ricevuto la vostra richiesta, ma per esigenze di spazio non posso accontentarvi. Per quanto riguarda l'iscrizione alla U.N.A. potrai rivolgerti presso la Sede di Milano in Via Ugo Foscolo 3 ed avrai così tutti gli schiarimenti necessari.

GIARELLA.

IL CANGURO (seguito da pag. 1)

Tutte le cerniere, snodi e rinvii sono montati su cuscinetti a sfere. Anche gli alettoni hanno il bordo d'attacco a scatola, ciò che assicura la rigidità torsionale.

Sull'ala sono montati dei diruttori doppi C.V.V. di grande superficie muniti di blocco automatico nelle due posizioni estreme.

La loro posizione sull'ala è stata studiata in modo da non disturbare eccessivamente, col loro influsso, i piani di coda.

Il dimensionamento dei diruttori è stato fatto col criterio di limitare la velocità massima in picchiata a 220 Km.h, valore non eccessivo per la sicurezza strutturale dell'apparecchio. Inoltre servono ottimamente per atterraggi di fortuna, migliorando notevolmente l'efficienza e riducendo così lo spazio d'atterraggio.

FUSOLIERA. — La fusoliera è frutto di un accuratissimo lavoro di disegno teso ad ottenere la minore resistenza possibile compatibilmente con gli ingombri.

Particolarmente minuzioso è stato lo studio della intersezione ala-fusoliera, coronato dal miglior successo, poiché nessuna vibrazione o sbaltonamento dei piani di coda si manifesta dalle più alte velocità fino all'assetto di perdita di portanza.

La sistemazione dei due posti di pilotaggio è stata curata col fine di ottenere le migliori condizioni di abitabilità per dei voli di lunga durata ed in cattive condizioni atmosferiche.

Comodi seggiolini « fisiologici » permettono la permanenza in volo per molte ore senza eccessivo affaticamento del pilota. Il posto di pilotaggio anteriore gode ottima visibilità in tutti i settori, grazie ad un'ampia capottina in trasparente, sganciabile in volo.

Il secondo posto di pilotaggio è sotto l'ala in corrispondenza del baricentro in modo da non variare il centraggio con una o due persone a bordo.



Una bella inquadratura del Canguro

La visibilità, ottima in tutte le direzioni è data da due ampi finestroni sulle fiancate e da uno sportellone in trasparente che serve per l'accesso al secondo posto di pilotaggio.

Sulla fiancata sinistra vi è la leva dei diruttori comandabile da entrambi i posti di pilotaggio.

Il cruscotto è dotato di tutti gli strumenti necessari al volo senza visibilità.

IMPENNAGGI. — Gli impennaggi sono completamente a sbalzo, la deriva monolungherone forma struttura con la fusoliera ed è rivestita in compensato analogamente allo stabilizzatore. Il timone di direzione è privo di compensazione.

L'impennaggio orizzontale, di buon allungamento, è posto sulla fusoliera anteriormente all'impennaggio verticale ed è fissato alla fusoliera mediante tre spinotti accessibili mediante uno sportello sullo stabilizzatore stesso.

ORGANI D'ATTEGGIAMENTO. — Sono costituiti da un pattino in frassino molleggiato con tamponi di gomma ed un pattino di coda in acciaio pure molleggiato.

L'involo avviene su carrellino sganciabile.

DATI TECNICI.

Apertura alare m. 19,20 — Superficie alare metri quadr. 21,60 — Corda media alare m. 1,12 — Rapporto di rastremazione 1:3 — Allungamento alare 17 — Lunghezza totale m. 3,00 — Peso a vuoto Kg. 230 — Carico utile Kg. 180 — Peso totale Kg. 460 — Carico alare Kg./mq. 21,30 — Velocità di discesa m.s. 0,60 — Rapporto di planata cp/cr 30.

G. PRETI.

BOLLETTINO DI INFORMAZIONI

DELL'UNIONE NAZIONALE AERONAUTICA

Comunicazioni Ufficiali della U.N.A.

ABBONAMENTI a «L'AQUILONE».

A parziale modifica di quanto è stato comunicato col «Foglio Comunicazioni» N. 7 del 25 luglio u.s., l'abbonamento annuo per non soci viene a costare L. 65, mentre ai soci l'abbonamento viene ridotto a L. 50 annue. Tutti i soci che ricevevano gratuitamente il «Bollettino d'Informazioni», ora soppresso, potranno avere sino alla fine dell'anno in corso «L'Aquilone» versando alle rispettive sedi l'importo di L. 20.

Le Sedi periferiche per ogni nuovo associato e per ogni rinnovo di quota d'associazione dovranno trasmettere alla Sede Centrale L. 10, — per diritto fisso di associazione (Foglio Comunicazioni N. 1) e L. 20, — versate in più della quota per l'abbonamento all'«Aquilone».

Si fa affidamento sull'attiva opera di propaganda delle Sedi dipendenti perché tutti i soci che già ricevevano il «Bollettino d'Informazioni» si abbonino all'«Aquilone».

GARE AEROMODELLISTICHE - REGOLAMENTI E VERBALI DI GARA DA OMOLOGARSI (Ufficio Sportivo).

Ad ovviare ad inconvenienti lamentati si invitano le dipendenti Sedi, in occasione di svolgimento di gare aeromodellistiche provinciali, interprovinciali e di zona, di voler tenere presente quanto segue:

1° - Deve essere sottoposto alla Sede Centrale, per la preventiva approvazione il regolamento di gara. Il regolamento dovrà obbligatoriamente accennare:

a) alla necessità inderogabile per i concorrenti di essere inseriti alla U.N.A. ed in regola con la quota annuale;

b) alla regolamentazione per i reclami avversi alle decisioni della giuria. In proposito occorre tener presente che i reclami devono essere pre-

sentati alla giuria entro un'ora dal termine della gara. Il ricorso di appello dovrà invece essere presentato alla Sede Centrale, salvo impossibilità materiale, entro quattro giorni dal termine della gara per le superiori definitive decisioni, corredate da un breve ed esauriente rapporto della Sede interessata.

NOTIZIARIO DALLE SEDI

Dalla Sede di Milano

Presso la sede di Milano si sono associati in questi giorni a Soci Aderenti: sigg. Marzagalli Mario, Bramati Rolando, Provasi Lodovico, Rebaud Giorgio. A Socio Ordinario: Sig. Baggio Bartolomeo.

UNA GARA AEROMODELLISTICA A S. VITTORE OLONA.

La Sezione della U.N.A. di Milano di S. Vittore Olona, il 20 agosto scorso ha fatto svolgere una gara interna alla quale hanno preso parte gli aeromodellisti della Sezione. La gara oltre che ravvivare lo spirito agonistico fra gli allievi è riuscita a destare molto entusiasmo fra i profani che vollero assistere alla competizione. I risultati che si sono conseguiti sono i seguenti: 1° Colombo Piero; 2° Grassi Luigi; 3° Bombelli Luigi; 4° Meroni Rino; 5° Perticone N. - Degno di nota il volo compiuto dal modello di Colombo.

Si prevedono nuove competizioni e nuove adesioni al già numeroso Gruppo di aeromodellisti della Valle d'Olona.

LUTTI

Sono caduti nel compimento del dovere e per dare alla Patria l'Onore i camerati:

**Maresciallo pilota Manfredi Temistocle
Serg. all. Off. pilota Pisoni Aldo**

Mentre inchiniamo sulle bare dei cari scomparsi l'azzurro gliardetto sociale, ci uniamo al sostenuto dolore dei famigliari.

RELAZIONE DELLA GARA PER AEROMODELLI VELEGGIATORI DA PENDIO del 20 agosto 1944 a Piani di Creto, organizzata dalla U.N.A. di Genova.

Il 20 agosto, dopo molteplici rinvii, dovuti ad allarmi aerei e bombardamenti, la gara per modelli volanti, organizzata dalla U.N.A. di Genova ha potuto avere il suo regolare svolgimento.

Ben 22 concorrenti, sui 23 iscritti, hanno raggiunto con i mezzi propri il campo della gara, situato a Piani di Creto, dimostrando encomiabile senso agonistico e viva passione per l'aeromodellismo. A tale riguardo va posto in rilievo che la Giuria ha persino determinato di assegnare al giovane concorrente Comotto Vittorio un premio speciale perchè proveniente dalla località più lontana, posta a trenta chilometri dal luogo della gara, e nella quasi totalità precorsa a piedi.

Ecco la classifica: 1° Sangiacomo Achille, punti 2, tempo migliore 15'00"45 — 2° Comotto Vittorio, punti 5, tempo migliore 11'30" — 3° Balestracci Orazio, punti 8, tempo migliore 7'40" — 4° Renzi Sante, punti 7, tempo migliore 9'40" — 5° Paglierini Lorenzo, punti 10, tempo migliore 2'23"45.

Agli ottimi tempi dei concorrenti occorre aggiungere lo spettacoloso volo di 21'7"45 compiuto dal «tutt'ala» sperimentale dell'istruttore Mangini, espressamente modificato secondo gli accorgimenti necessari per il pendio. Purtroppo però nel lancio il modello venne perso di vista e non è stato più recuperato.

Direttore Responsabile: ALBERTO OSTALI

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

Arti Grafiche Rittasi - Via Carlo Goldoni, 34 - Milano