

L'AQUILONE

15 Novembre 1944-XXIII - N. 7
SPEDIZIONE IN ABBONAM. POSTALE



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

È NECESSARIO UN RADUNO FRA NOI?

Evidentemente l'aeromodellismo stà attraversando il suo «quarto d'ora» di celebrità! Come si trattasse di un grande attore stà trovando plausi e consensi, persino da parte di quella stampa seria che, or non è molto, scriveva che l'aeromodellismo era «giochetto da ragazzi»!

A distanza di un anno si può notare che la bufera dello scorso settembre ha interrotto solo temporaneamente l'attività aeromodellistica; specie in questi ultimi mesi vi è stata una forte ripresa, e da vari sintomi che si hanno, si può dire senza tema di smentite che l'aeromodellismo marcia a grandi passi verso quelle mete da noi auspicate, mete di fede e di entusiasmo per la nostra bella Aviazione.

E' risorto anche AQUILONE — assai mal ridotto in verità per insufficiente ossigeno — ma pur sempre un giornale degli aeromodellisti.

Quello che invece non si è avuto è un raduno a carattere nazionale, e nemmeno provinciale, vuoi per le difficoltà delle comunicazioni, vuoi per altre ragioni contingenti. Gli altri anni avevamo un Concorso Nazionale che, oltre alla parte gara, serviva un po' a mettere in contatto gli aeromodellisti dei diversi paesi e provincie.

Da quel piccolo posto d'osservazione che è L'AQUILONE si è visto bene che molti

aeromodellisti, costituiti in gruppi, esistono un po' dappertutto e lavorano; però lavorano misteriosamente appartati, né hanno, né potrebbero forse avere, relazioni con molti altri gruppi per le note difficoltà del momento.

E' noto che per fare qualcosa — oltre che conoscersi bene — è necessario raggiungere un perfetto accordo, una migliore unione. L'unione fa la forza, non dimentichiamolo, ed appunto per questo che sentiamo questa inderogabile necessità per fare sì che l'Aeromodellismo Italiano si palesi, agli occhi del profano e dei più scettici, per quello che è, per quello che dovrebbe essere per propagandare sempre più nella nostra gioventù la passione al volo.

E' sorta così in noi l'idea di indire prossimamente un raduno dei vari esponenti di questi gruppi e di tutti coloro che sentono il desiderio di militare nelle file dell'Aeromodellismo Italiano per discutere e concretare un programma di lavoro che ci consenta di dare all'Aeromodellismo stesso un nuovo impulso, un'attività consona all'eccezionalità del momento.

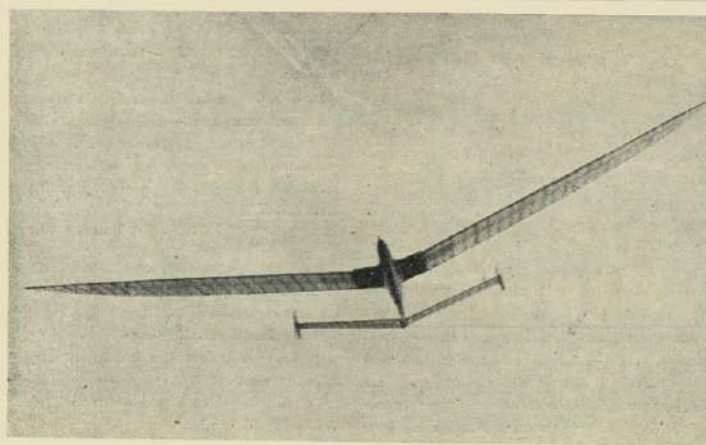
Naturalmente nel raduno dovrebbero avere preminenza le questioni di carattere organizzativo in quanto le questioni tecniche necessitano di molto più tempo per essere decise — né d'altra parte si può

decidere senza esperienze, né queste sono sempre definitive come risultati. Come pure si dovrebbero prendere decisioni per la prossima attività sportiva e sperimentale redigendo un regolamento tipo che rappresenti il cosiddetto «banco prova» degli studi e dei perfezionamenti conseguiti dai singoli, dalle scuole, dai centri, dai gruppi, ecc., regolamento che, a nostro parere, dovrebbe elevare il tono agonistico delle competizioni.

Speriamo, comunque, di poter presto annunciare qualcosa di definitivo; ma prima di assumere tale onerosa responsabilità di fronte a voi e di fronte a tutti coloro che ci vorranno aiutare, gradiremmo conoscere un vostro pensiero al riguardo, e per questo gradiremmo anche la vostra preventiva adesione, perché non siamo del parere di dar vita ad iniziative non sentite e che siano condannate all'insuccesso prima di nascere.

Raggiunto il maggior numero di adesioni vi saremo larghi di notizie e di particolari su questa nostra nuova iniziativa, che a nostro parere dovrebbe raccogliere molti consensi e molte simpatie.

ALBOS



Il veleggiatore «IRIS» di Magni in volo termico

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

SUCCESSALI ED AGENZIE IN TUTTA ITALIA
(Tariffa 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
ABBONAMENTO ANNUO L. 65 - AI SOCI DELLA
U.N.A. L'ABBONAMENTO SARÀ RIDOTTO A L. 50.—

Tutti i soci della U.N.A. che ricevono il Bollettino
d'informazioni potranno avere "L'Aquilone" ver-
sando alle proprie sedi L. 20.— per avere il giornale
tutto alla fine dell'anno

28 OTTOBRE e 4 NOVEMBRE

Celebriamo queste due date coll'orgoglio di combattenti che non conobbero tradimenti e che nelle ore della vigilia contribuirono alla ricostruzione della nostra Aviazione che un governo di imbelli, negatori di ogni valore morale e spirituale, aveva distrutto, malgrado i sublimi sacrifici dei Baracca, dei Salomone e di cento altri Eroi.

Solo Benito Mussolini, comprese l'appello alla rinascita invocato dal più puro combattentismo aviatorio, e subito dopo la Marcia su Roma, si accinse a creare quell'Aviazione che con De Pinedo, Balbo, Maddalena, Ferrarin, Del Prete ed altri valorosi seppe per molti anni tener alto il nome d'Italia nei cieli del mondo.

Oggi, solo pochi manipoli ardentissimi portano in volo il tricolore d'Italia in difesa dei nostri cieli, pochi fedeli credenti nella rinascita, pochi fedeli pronti a tutto osare in una lotta impari, pur di difendere il sacrificio dei nostri Eroi e l'onore di migliaia di combattenti.

La rivoluzione continua, ed a Voi giovani spetta l'onore di tener alimentata la fiamma della fede che dovrà ridare a questa nostra martoriata Patria, pace, lavoro e giustizia, ed ai nostri cieli possenti stormi tricolori, simbolo di un onore non perso ed in una fede incrollabile nei nostri destini.

A Voi dunque spetta l'imprescindibile dovere di accorrere sotto i segni della Patria rinata per difendere palmo a palmo questo sacro suolo che custodisce sui campi del Trentino e del Carso le spoglie dei vostri padri, e la Vittoria conquistata col sacrificio di migliaia di Eroi.

FOTORIPRODUZIONI FOTOREFLEX!

FOTOCOPIE di qualunque documento scritto o stampato su una sola o su entrambe le facciate, libri, disegni, moduli, figure, ecc.

INGRANDIMENTI E RIDUZIONI

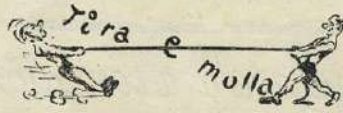
INGRANDIMENTI IN BIANCO E NERO DA PELLICOLE AGFA-COLOR

FOTO-ELIORIPRODUTTORI FOTOREFLEX in diverse dimensioni per ogni AZIENDA COMMERCIALE INDUSTRIALE, BANCHE, PROFESSIONISTI, ENTI PUBBLICI E PRIVATI, per la istantanea ripresa di FOTO-ELIO-CIANO - RIFOTODUZIONI da lucidi e da COPIE FOTOGRAFICHE TRASPARENTI

CONSEGNE URGENTI, ANCHE IN GIORNATA

S.N.E.I. - MILANO - Via G. Negri, 8
(di fronte alla STIPEL.)
Telefoni 84.307 e 153.502

L'ESITO DI UN NOSTRO REFERENDUM



Nel N. 5 dell'Aquilone a ponemmo le seguenti domande:

- quale credete sia il miglior veleggiatore da gara?
- grandi o piccole dimensioni?
- basso od alto allungamento e carico alare?
- insomma massima finezza o no?

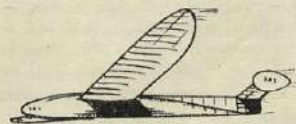
Abbiamo avuto parecchie risposte. Cominciamo a vederle. Quanto alle dimensioni tutti convergono sui 2,50 con escursioni fino a 3 e fino a 2. Manco uno che pensi al 3,50.

Anche per il resto le opinioni non sono molto disparate. Allungamento su 10-12, carico sui 13-20 gr./dmq.; ricerca di buona efficienza.

Pubblichiamo invece per esteso la risposta di Molinari, istruttore di Saronno, con i relativi disegni. Vi sono alcune affermazioni (circa i modelli da pendio e circa il tuttalà) delle quali si può dubitare per la mancanza di esperienza, ma in ogni modo è una bella lettera. Ecco:

«Cari signori, le domande non sono certo chiare. Occorre infatti «distinguere». Per gara di quale specie? Da pianura o da pendio? E per gara da pianura con un cavo limitato (20-40 m.) o con cavo lungo (100 m.)? Non può esserci un veleggiatore unico che soddisfi ottimamente a tutti questi casi. Vi sarà, ma sarà un compromesso, sempre di mediocri capacità.

Per gare da pendio. — Non ho alcuna esperienza personale. Ad ogni modo il buon senso mi suggerisce che un veleggiatore di tale tipo dovrà essere di grandi dimensioni (attorno ai 3 m.), di allungamento piuttosto basso (8-10), di carico alare alto (20-30) e di ottime forme aerodinamiche. Un bolide, senza esagerare. E questo perché interessa soprattutto che il modello s'allontani veloce



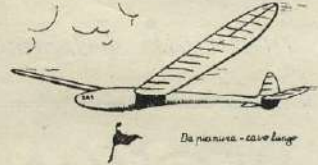
Da pendio

dal pendio, e sfrutti in seguito correnti dinamiche che sono assai più forti di quelle termiche. Occorre anche una forte stabilità longitudinale, ma soprattutto direzionale.

Fusoliera lunga, quindi 3/4 l'apertura alare, timone orizzontale non tanto ampio, biconvesso (1/5 della superficie alare è più che sufficiente) e, a mio parere, una bella piana che, oltre a mantenere la direzione, sposti assai indietro il C.S.L.

Per gare da pianura con cavo lungo (100 m.) io ritengo migliore un veleggiatore di medie dimensioni (1,50-2,50) di carico alare piuttosto basso (l'ideale è 15), di allungamento forte, ma non esagerato (12-15), di ottima finezza insomma. La fusoliera, elittica, non dovrà avere forte superficie laterale, dovrà essere lunga 2/3 l'aper-

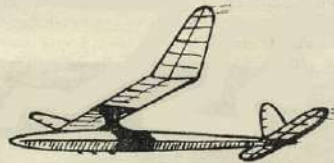
tura alare, avere un piano verticale piccolo (che faccia cadere il C.S.L. 2-3 cm. dietro il baricentro) e portare un piano orizzontale naturalmente portante, ampio 1/3 la superficie alare. Ho con-



Da pianura - cavo lungo

statato in sette anni d'esperienza che esso è il migliore. Ho provato su di un medesimo veleggiatore due piani differenti, uno neutro ed uno portante, ed i migliori risultati li ho ottenuti con questo ultimo.

Per gare infine con cavo limitato (20-40 m.) ho constatato che, pur essendo buono il veleggiatore del tipo sopra descritto, il classico da termica cioè ancora migliore è il veleggiatore di dimensioni un pò sotto la media (1,50-1,80), in cui tutto è sacrificato — fino ad un certo punto — all'eleganza. Il carico alare quindi sarà basso (8-12) l'allungamento normale (10). Si dovrà cioè ottenere un modello essenzialmente leggero, quindi



Da pianura - cavo limitato

leggero. La finezza, non indispensabile, passerà in secondo piano. La fusoliera non sarà lunga, mentre il timone orizzontale portante dovrà essere più ampio possibile (i migliori risultati li ho ottenuti con il 40/100 di superficie alare).

Vi ho esposto le mie idee in proposito. Inoltre... trovo che ottima per gare in pianura con cavo lungo è l'ala volante di medie dimensioni con carico normale (15-18), perché, mancando assolutamente di superficie laterale e quindi d'inerzia direzionale, entrata in termica la stratterà al massimo.

Delle varie versioni di questo tipo (con deriva e timone verticale, con diedro, con piccola fusoliera) ho constatato in pratica che la migliore è semplicemente un'ala di forte allungamento, senza diedro, forte freccia e con un piccolo pattino porta ganci.

UMBERTO MOLINARI.

E per la prossima volta modelli ad elastico. Ragioneremo nel vuoto per la mancanza di matasse, ma servirà sempre.

Domandiamo semplicemente.

Qual'è — secondo voi — il miglior tipo di modello ad elastico?

Le risposte saranno pubblicate nel prossimo numero 9 di Aquilone.

ECCL.



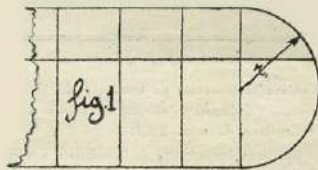
DISEGNO DI PARTI CURVE

QUANDO segue si riferisce principalmente alle ali e timoni o relativi terminali, perché queste sono le uniche parti curve il cui disegno presenti qualche difficoltà, specie nel trasporto da una scala all'altra.

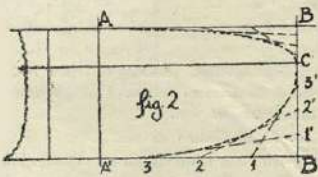
L'esposizione sarà fatta su un terminale; è ovvio che, una volta compreso il metodo grafico, risulta facile applicarlo a qualunque curva. Supposto di avere un'ala rettangolare arrotondata alla estremità, bisogna definire sul disegno la forma terminale.

Ciò si può fare in più modi. Si può disegnare il terminale ad occhio; è il metodo più spiccio, ma non il più facile, se si vuole ottenere un bel terminale. Se poi si vuole rifare il disegno in più grande scala bisogna ridisegnare la curva per punti; l'operazione risulta lunga e imprecisa.

Il metodo più semplice e rapido è quello di fare al terminale semicircolare (fig. 1). In questo caso



basta avere un compasso; però si ottiene un terminale assai brutto. Il primo dei due metodi che ora esporremo è quello delle parabole; il terminale si può disegnare per parabole con grande facilità. La (fig. 2) spiega più del testo. Una volta

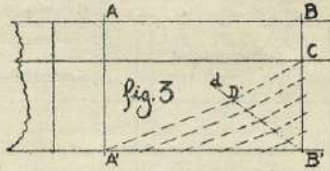


deciso dove comincia l'arrotondamento (a-a), e dove finisce l'ala (b-b) si tratta di fissare a piacere sulla b-b il punto C dove si uniranno le due parabole. Variando A.A', B.B', C varia la forma del terminale.

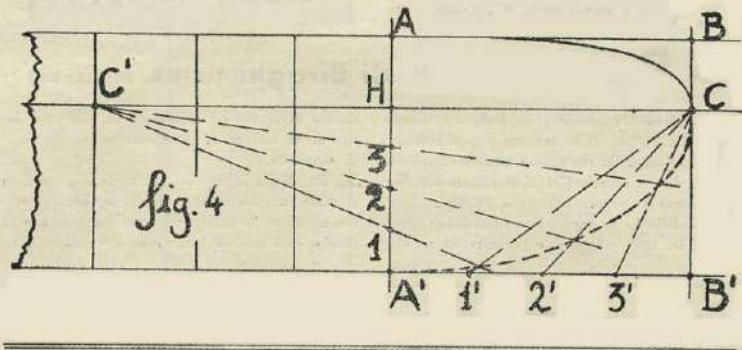
Per disegnare i due rami di parabola che uniscono A con C, A' con C si opera come indicato in figura. Si dividono i segmenti AB e B'C in ugual numero di parti ottenendo i punti 1 e 1', 2 e 2', 3 e 3'; poi si unisce 1 con 3' 2 con 2', 3 con 1'. Tutte queste rette avvolgono (cioè sono tangenti all'esterno) la parabola che sarà il contorno della parte posteriore del terminale. Per la parte anteriore si opera analogamente; non c'è bisogno che il numero di parti in cui si divide AB e BC sia uguale a quello in cui si sono divisi A'B' e B'C.

Vedete che questo metodo (che dà anche delle

belle forme) non è difficile da applicare; se l'operazione di ridisegnare esattamente in scala diversa, il terminale risulta lunga. L'operazione più noiosa è quella di dividere in ugual numero di parti i due segmenti; ma anche questa si può semplificare (fig. 3).



Ripartiamo il segmento ausiliario di lunghezza tale che sia facile dividerlo nel numero di parti volute con una riga centimetrata (Es. 10 parti; segnare su di un punto ogni centimetro per 10 centimetri). Riportando poi, con la riga e la squadra la divisione sul segmento A'B' e B'C avremo la desiderata divisione.



La prima parallela da tracciare (quella che dà l'inclinazione della squadra) è la A'D (e poi D C). Analogamente si opera per gli altri segmenti AB e B C. Si noterà che, aumentando quindi il numero di parti in cui si dividono i segmenti (1 o 2 divisioni al centimetro), ed aumentando quindi il numero di tangenti che avvolgono il terminale, si arriva ad un punto tale che risulta quasi inutile disegnare effettivamente la parabola.

In certi casi (per esempio se il terminale è tozzo) il terminale parabolico non risulta bello. In tal caso si può spostare indietro il punto C, oppure cambiare il metodo e fare il terminale ellittico. Talvolta anche conviene fare la parte anteriore parabolica, e la posteriore ellittica; il contrario quasi mai.

Per disegnare un ramo di ellissi avendo solamente due tangenti e (su esse) i punti di tangenza, come è nel nostro caso (fig. 3); infatti noi abbiamo le A'B', e B'C che devono essere tangenti alla curva terminale e su esse abbiamo A'; determinato a piacere, esistono vari metodi. Il più comodo e preciso è simile a quello usato per le parabole. Dividiamo in un egual numero di parti HA' e A'B'; poi segniamo il punto C' simmetrico di C rispetto ad H. Proiettiamo ora da C' i punti 1, 2, 3, l'intersezione fra le rette passanti per 1 e 1', 2 e 2', ecc. sono punti del ramo di ellisse cercato.

Il metodo parabolico può essere anche utile per disegnare nasi delle fusoliere.

Il metodo delle parabole non soffre di alcuna limitazione: le tangenti e (su di esse) i punti di tangenza, possono essere sempre fissati a piacere. Il metodo delle ellissi, invece, impone due condizioni inderogabili: parallelismo fra HA' e CB'; parallelismo fra CHC' e B'A'.

E. CIANI.



VI DIAMO LA POSSIBILITÀ DI COSTRUIRVI UN BUON MOTORINO!

Il motore che vi presentiamo nel disegno è già stato costruito e provato alla presenza di tecnici con risultati lusinghieri per le sue qualità. Abbiamo ottenuto dal costruttore Biraghi disegni e dati, e soprattutto la sua appassionata e disinteressata collaborazione certi di accontentare molti dei nostri lettori ed amici che ci assillavano per avere i disegni di un motorino da costruire.

DESCRIZIONE DEL MOTORE

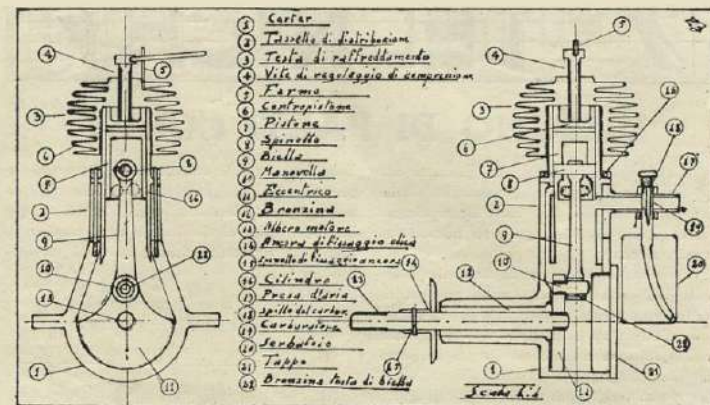
Caratteristiche:

Le caratteristiche del motorino costruito da Biraghi sono le seguenti:

Alésaggio mm. 12;
Cursa mm. 20;
Cilindrata cm.³ 2,250;
Giri al minuto 5500;
Potenza HP. 1/10.

Descrizione:

Il motorino che riportiamo nel disegno è ricavato da materiali facilmente reperibili in commercio. Infatti il carter, il tassello e la testa di raffreddamento sono in alluminio, mentre il cilindro, pistone e contropistone, che sono organi sottoposti a sfregamento e quindi ad una notevole usura, sono in ghisa fusa di buona qualità.



Si è fatto uso della ghisa perché essa è di più facile lavorazione e contrariamente all'acciaio non si deforma col tempo per la notevole rigidità.

Le bronzine e la biella sono invece in bronzo. L'albero motore è in tre pezzi ricavato da una barra d'acciaio ad alta resistenza. Lo spinotto e la vite di regolaggio della compressione sono pure in acciaio.

Nel prossimo numero, se lo spazio del giornale lo permetterà, inizieremo la descrizione dei vari pezzi che compongono detto motore corredati dai disegni dalle misure, ecc., in modo da consentire a tutti i nostri amici e lettori di costruirsi il motorino e di farlo funzionare, al banco e sui loro modelli da gara.

E. BIRAGHI.

L'INTERESSANTE MOTOMODELLO « B. M. 69 » di Biraghi (U.N.A. Monzese)

Il modello « B.M. 69 » costruito da Biraghi della U.N.A. di Monza, ha dato abbondanti dimostrazioni delle sue ottime qualità compiendo voli di durata superiori ai 15-20 minuti con funzionamento di motore limitato a 30°/40°.

Il modello ha le seguenti caratteristiche: Apertura mm. 1040 - Superficie portante dmq. 12 -

Profilo Eiffel 400 - Lunghezza mm. 650 ed è dotato di un motore ad autoaccensione di 600 mm.³ di cilindrata.

L'ala, divisa in due semiali unite alla fusoliera mediante una baionetta verticale in dural di millimetri 1, ha le centine ricavate dal tranciato di poggio di 1 mm. Il longherone è a sezione a U,

ha l'anima in tranciato da mm. 1 e due listellini da mm. 2x2 incollati sui bordi. Bordo d'uscita in triangolare da mm. 2x7.

La fusoliera è composta di 9 ordinate a sezione ovoidale unite da 4 tondini di poggio di 3 mm. di diametro, ed è ricoperta con tavolette di balsa dello spessore di mm. 1.

Le sagomature per la pinna si potranno comodamente ricavare da un blocco di balsa.

Lo stabilizzatore avente profilo Clark Y ha le centine ed il longherone ricavati dal tranciato di poggio di mm. 1.

Bordo d'entrata e bordo d'uscita in tondino da 3 mm.

Il timone verticale profilato col Naca N. 3 ha le centine in tranciato da mm. 1 ed il longherone in compensato da mm. 1.

Contorno in tondino da mm. 3.

Il carrello è in filo d'acciaio armonico da mm. 2 ed è legato alle longherine portamotore aventi sezione mm. 6x3.

Il motore è racchiuso quasi interamente in una capottina d'alluminio.

La ricopertura dell'ala e del timone è interamente in carta, verniciata con tre mani di emalite.

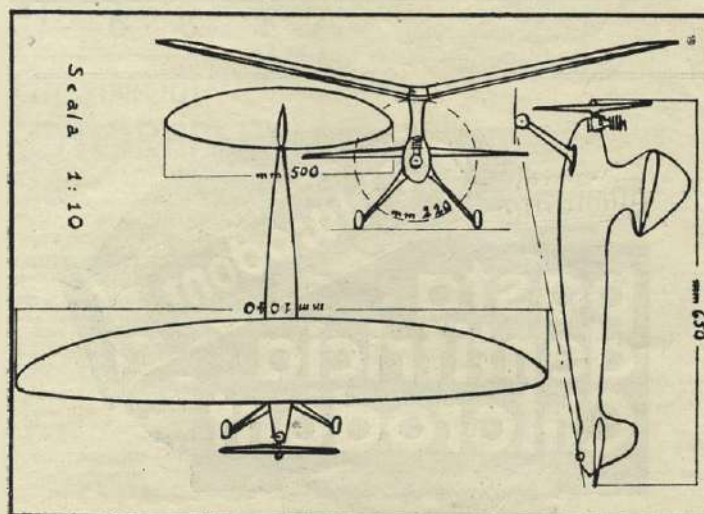
Il modello in ordine di volo non deve pesare più di 250 grammi.

Incidenze: Ala a +2,5°. Timone orizzontale a -2°.

AEROMODELLISTI!!!

per tutti i materiali - disegni - parti staccate occorrenti per i vostri modelli, ricordatevi:

AEREOPICCOLA - Corso Peschiera 252 - TORINO



"IL PAZZO," MODELLO VELEGGIATORE DI MOLINARI

Presentiamo questa volta una classica «scopa volante». Non è altro che uno sfruttamento al massimo dell'ultimo regolamento, che non imponeva limiti per la sezione maestra della fusoliera. Indubbiamente — dal punto di vista efficienza — la soluzione può essere buona. Punto debole è la difficoltà di ottenere che una fusoliera simile sia rigida a torsione.

Siamo curiosi di vedere qualche fotografia.

Comunque vediamo un po' cosa ci dice Molinari di questo suo modello.

Un momento, amici, non spaventatevi: Il PAZZO che qui vi presento è un modello se non

due in tranciato pieno da 1 mm. di profilo GOTTINGA 532, alettato a +1°, rivelatosi assai efficiente, modificato all'attacco (biconvesso asimmetrico) e all'estremità (M.A.C.A. 0015 a -4°); bordo d'entrata e terminale in tondino \varnothing 4, longherone non affiorante a C come dal disegno, bordo d'uscita in 3x12.

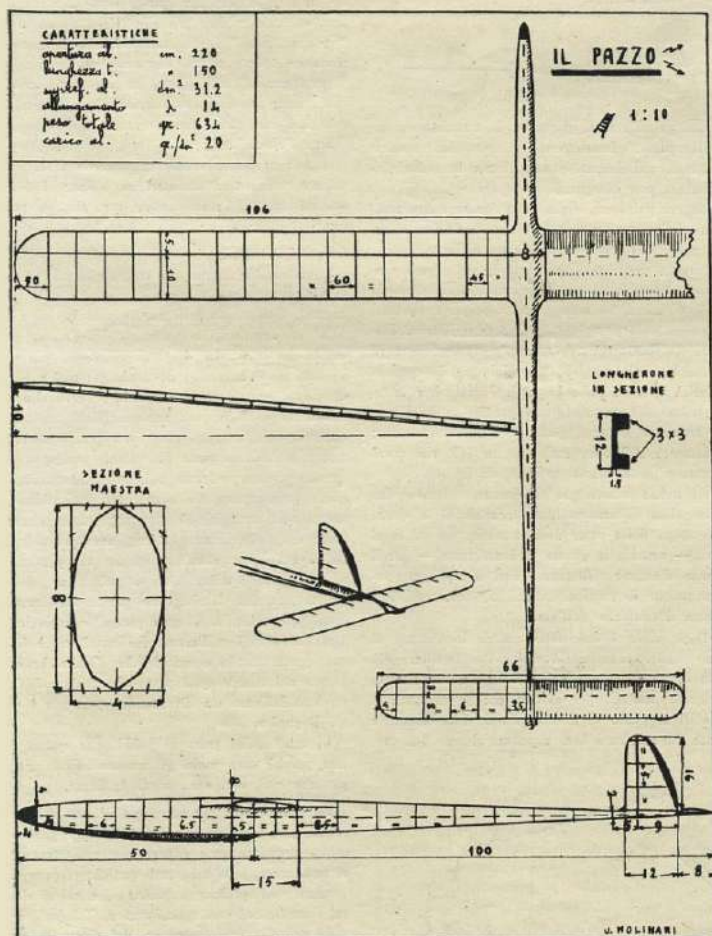
TIMONI. — Orizzontale portante con profilo GOTTINGA 532 reso piano-convesso. Centine in tranciato da 1 mm. piene, bordo d'entrata in tondino \varnothing 3, longherone 3x5 non affiorante sul dorso, bordo d'uscita 3x7 alleggerito. Verticale con centine in tranciato pure da 1 mm. piene di pro-

dinate sono in compensato da 3 mm. piene fino al bordo d'uscita dell'ala, le restanti da 1 mm. alleggerite con un foro.

RIVESTIMENTO. — In carta «fabriano» lo spazio dell'ala tra la prima e la seconda centina e tra le due centine centrali del piano orizzontale; per il resto, sia ala che timoni in carta M.O.V.O. La fusoliera è ricoperta in tranciato da 1 mm. oltre che per la cassetta, anche nelle due strisce laterali sopra il pattino, in balsita nella superficie rimanente dal longherone dell'ala in avanti, in sughero nei raccordi e in carta M.O.V.O. nella parte posteriore. Nell'originale ali e timone orizzontale erano in bianco, verniciate con nitro trasparente, mentre la fusoliera e il timone verticale in nitro color nocciola, combinazione di tinte assai eleganti.

CENTRAGGIO. — E' assai facile e rapido. Mantenere il modello in assetto impercettibilmente cabrato, onde evitare scherzi del timone portante. Si traina senza fatica agganciando il cavo proprio sotto il longherone alare. (I tempi migliori del PAZZO segnati finora sono: 5'16" e 9'2", oltre a numerosi sui 2' - 2'30").

UMBERTO MOLINARI.



bello, veramente buono, progettato applicando le moderne tendenze, e che ha sbalordito non solo me, ma amici diffidenti aeromodellisti esperti. Possiede infatti una eccezionale stabilità attorno a tutti gli assi e un'ottima finezza. La costruzione è normale.

ALA. — S'innestano le semiali alla fusoliera mediante balonetta verticale in alluminio da 2 millimetri e uno spinotto in tondino \varnothing 4. Cen-

filo EIFFEL 338, bordi in tondino \varnothing 3 e longherone interno formato dalla penultima ordinata di fusoliera, in compensato di mm. 3.

FUSOLIERA. — Ordinate ovoidali, tenute insieme da due listelli laterali 3x7, dal pattino in compensato da 3 mm., da 3x5 (superiore e inferiore) e da otto 2x3. Musino (è piccolo) in sughero e cassetta tra la prima e la seconda ordinata, per la zavorra, in tranciato da 1 mm. Le or-

Piccolo Dizionario dell'Aeromodellista

ALA CONCAVO-CONVESSA — Ala in tutto o in gran parte con dorso convesso e ventre concavo.

ALA PIANO-CONVESSA — Ala in tutto o in gran parte con dorso convesso e ventre piano.

ALA RIPIEGABILE — Ala di aeromobile munita di dispositivi che consentono di ripiegarla in alto o indietro in modo da ridurre l'ingombro trasversale nel ricovero e nello stivamento.

ALA SEMI-SPESSA — Ala che, pur avendo un certo spessore, ha bisogno, per resistere agli sforzi aerodinamici, di qualche struttura di forza esterna.

ALA SIMMETRICA — Ala biconvessa con dorso e ventre simmetrici.

ALA SOTTILE — Ala che per il suo piccolo spessore non può contenere tutte le membrature resistenti e per sopportare gli sforzi aerodinamici ha bisogno di montanti, tiranti e crociera.

ALA SPESSA — Ala di spessore tale, da contenere al suo interno tutte le membrature resistenti del sistema portante.

ALA SVERGOLABILE — Ala irrigidita parzialmente con organi comandati dal pilota che ne consentono lo svergolamento in volo. In uso nei primordi dell'aviazione.

ALA TRAVERSANTE — Ala la cui struttura resistente è continua ed attraversa la fusoliera.

ALETTA DI COMPENSAZIONE — Piccola ala connessa con gli alettini e con l'equilibratore e destinata a diminuire lo sforzo per la manovra del comando relativo.

ALETTONI — Parti mobili delle semiali di un velivolo situate generalmente alle loro estremità nella parte posteriore, destinate a variare la posizione di equilibrio trasversale del velivolo modificando la portanza della semiala su cui agiscono.

ALIANTE — Aeromobile atto al volo a vela in genere.

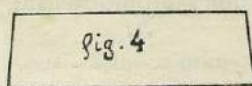
(Dalla pubblicazione "Terminologia Aeromodelistica", edita dal R.A.I.)

LA COSTRUZIONE DEI MODELLI VOLANTI

(3.^A PUNTATA)

ABBIAMO così finito le due semiali. Ora si tratta di unirle fra di loro: è ovvio che si tratterà di giuntare i vari elementi che tengono insieme l'ala. Principale fra questi elementi è il lungherone, ed alla unione dei lungheroni delle due semiali, si dovrà porre particolare cura, se non vorremo che il nostro modello chiuda le ali al primo traino. Infatti bisogna pensare che il bordo d'attacco e d'uscita danno ben poco contributo alla robustezza e flessione. Questo ragionamento non deve però portare a trascurare le giunte del bordo d'attacco e del bordo d'uscita, perchè questi elementi contribuiscono assai alla rigidità dell'ala, e assorbono buona parte del carico nel caso di urti, ecc. In più, pensate che proprio sul bordo d'attacco e di uscita si appoggeranno gli elastici con i quali legheremo l'ala alla fuseliera.

Per prima cosa penseremo a tagliare due piastrelle uguali di tranciato da 1,5 mm. secondo il disegno di fig. 4.



PIASTRE D'ATTACCO
al naturale

Poi prepareremo per l'unione le due semiali. Cominceremo con lo smussare, di sotto, il bordo d'uscita e il lungherone, all'incirca come è indicato nel disegno prospettico. Ciò si dovrà fare affinché il piano di montaggio risulti tangente al ventre delle due centine centrali.

Il bordo d'attacco invece si smuserà come indicato in fig. 5. Lo smusso si terrà lungo circa 10 millimetri e inizierà a filo della centina.



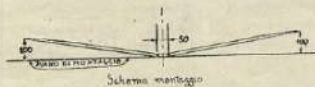
GIVNTA fig. 5

Si preparerà anche un pezzetto di 3x5, e uno di 7x7, lunghi circa 50 mm. che serviranno per giuntare bordo d'attacco e bordo d'uscita.

Ricordare che tutte le superfici da incollare do-

vranno essere rese rugose con la raspa per facilitare l'incollaggio.

Mettiamo ora su un piano le nostre semiali. Le fissiamo in centro con qualche pesotto, e rialzeremo le estremità di 10 cent. (vedi schema montaggio). Verifichiamo l'allineamento dei lungheroni e la distanza fra le semiali che — misurata fra gli spigoli interni inferiori delle centine centrali — deve essere di 48 mm. (questa operazione si farà con le piastrelle che sono già in misura esatta) fissiamo le semiali con qualche spillo. Le estremità dovranno essere sorrette da qualcosa. Ottime i libri.



Ora prendiamo le piastrelle di tranciato ed incolliamole sui lungheroni, in mezzo alle centine centrali, una davanti e una dietro. In questa incollatura non bisogna fare risparmio di collante. Stringere poi bene le piastrelle con morsetti, mollette da bucato o simili, e lasciare asciugare almeno per 3 ore anche se si è usato collante.

Intanto che si asciugano le giunte principali pensiamo alle altre. Prendo un pezzetto di tranciato da 2x7, di circa 50 mm. (quello preparato prima) aggiustiamolo per giuntare il bordo d'uscita. Dovremmo smussarlo agli estremi, provandolo e limitandolo — o meglio rasandolo — fin quando aderirà bene da ambo le parti. Quando è a posto, lo si incolla fermandolo con qualche spillo. Ugualmente lavoro si farà per giuntare il bordo d'attacco; solamente il listello sarà qui un 3x5, che verrà tenuto a posto da due mollette da bucato.

Al bordo d'uscita si sistemeranno subito due triangolini di irrobustimento, analoghi a quelli già messi dalla parte della semiala. Lo stesso si farà — quando la giunta sarà asciugata — per il bordo d'attacco. Otterremo così di collegare robustamente le centine centrali agli elementi formanti il contorno dell'ala.

Dopo circa 3 ore dalle ultime incollature si può togliere l'ala dallo scalo. Per facilitare ciò conviene mettere un foglio di carta sotto il tratto centrale dell'ala, per evitare che la struttura si incollasse al piano di montaggio. Se l'incollatura è fatta con caseina è bene aspettare almeno 3-10 ore.



Occorre calmierare i prezzi
del materiale di costruzione
degli aeromodelli!

Non è la prima volta che si tocca questo spinoso nodo, ma anche qui come nella famigerata "borsa nera" si fanno orecchie da mercante o si prospettano giustificazioni che dovrebbero convincerci a desistere in questa nostra campagna.

Non importa, sappiamo già di cercarci molti nemici ma forti dell'adesione di molti giovani che ci invitano a perorare questa loro giusta causa non esitiamo a dire più che alle ditte ai molti "professionisti" dell'aeromodellismo che occorre rivedano i loro prezzi pensando che la parola "propaganda" che figura in caratteri cubitali nelle loro circolari commerciali deve essere intesa nel suo giusto senso e non coll'esosità di "Susa l'ebreo"!

A tale proposito crediamo non sia male pubblicare una lettera inviata da Milano il 6 novembre scorso da un nostro caro lettore nella quale si dice:

Caro AQUILONE,

leggo continuamente sul vostro giornale l'invito agli aeromodellisti perchè cooperino alla propaganda dell'aeromodellismo inviando a voi i disegni ed argomenti aeronautici. Giustissima questa vostra iniziativa che ammiro molto ma non vi siete mai domandati dove andremo mai a finire di questo passo? Mi spiego subito; generalmente noi aeromodellisti, ma aeromodellisti sul serio, siamo operai, artigiani e simili e perciò abbiamo sempre sacrificato parte del nostro guadagno per questa passione e certe volte restando anche a bocca asciutta; ma non ne parliamo e veniamo al sodo; ogni materiale è scomparso dalla circolazione e quello rimasto ha raggiunto prezzi proibitivi. Ho detto prima scomparso, ma per modo di dire perchè talune ditte o privati avendo di questo materiale li riservano per le loro scatole montaggio e simili. Vi pare giusto? e così che si aiuta a diffondere l'aeromodellismo? ed è forse con questi pacchi o scatole che l'Italia ha raggiunto nel mondo quel posto che teniamo? Così l'aeromodellismo sta diventando sport per i « figli di papà ».

Vi sarei molto grato se pubblicaste questa lettera perchè sono molti gli aeromodellisti che la pensano così, ecc. ecc., segue la firma.

Dopo la lettera più sopra pubblicata riteniamo inutile fare ulteriori commenti, diciamo però che molto prossimamente ritorneremo sull'argomento, e, se occorre, pubblicheremo qualche circolare segnalando all'opinione pubblica ed a chi di dovere, l'esosità dei vari speculatori di "borsa" e di altri articoli che si servono del giovanile entusiasmo dei nostri aeromodellisti per sfruttare la passione a vantaggio dei loro fini più o meno esosi!

PINGUINO.

Giovani! frequentate le scuole di Aeromodellismo della U.N.A. se volete conseguire l'attestato.



I Fratelli Wright

Gli ostacoli, che sino a tutto il secolo scorso avevano inhibito il successo ai molti sperimentatori del volo meccanico, si riducevano sostanzialmente a due: la mancanza di una forza motrice d'elevato potenziale sprigionabile da un generatore di peso leggero e l'instabilità delle macchine volanti nel fluido atmosferico. Ora, sul finire del secolo scorso, l'una si prospettava facilmente neutralizzabile in seguito alle risultanze sperimentali dei voli veleggiati di Lilienthal e dei segnavi della sua scuola, l'altra era stata risolta dalla recente invenzione del motore « a scoppio », abbinante in sé le due discordi condizioni di forza elevata e di peso leggero.

Quanto sopra, i parziali successi conseguiti dalle macchine volanti dell'Ader e le discrete esperienze modellistiche del Langley costituirono altrettanti indizi che facevano presagire sull'alba del nostro secolo una non lontana soluzione del problema aviatorio.



L'apparecchio dei F.lli Wright in volo

Il passaggio dall'utopia alla realtà del volo meccanico avviene infatti in quei primi anni di secolo ad opera dei fratelli americani Orville e Wilbur Wright, proprietari d'una piccola officina per biciclette a Dayton, cittadina sulla costa atlantica degli Stati Uniti. La loro carriera aviatoria si inizia con una lunga serie di voli veleggiati su tipi di alianti ideati dal noto pioniere Ottavio Chanute, discepolo fervente del Lilienthal. Tali esperienze effettuate con intenti pratici più che sportivi, li conducono ad un primo grande successo concretatosi nella geniale trovata dello « svergolamento », sistema di manovra che, a mezzo di tiranti collegati ad una leva, consente la curvatura a volontà dei mobili settori estremi delle due superfici alari, con la conseguente possibilità di attuare deviazioni in volo e di correggere gli squilibri laterali della macchina. Ciò risolto, affrontano il problema capitale, quello della forza motrice, ricorrendo all'applicazione sull'apparecchio sperimentale di un motore a benzina azionato per mezzo di una doppia catena due eliche laterali affiancate. Le esperienze si susseguono per un lungo periodo nella deserta bughiera di Kill-Devil presso Kitty Hawks nel North Caro-

lina, avvolte dal più impenetrabile segreto, sino al 17 dicembre del 1903, nel qual giorno il biplano dei Wright, pilotato da Orville, riesce a compiere un volo continuo di 266 metri, percorsi in 59 secondi a poco più di un metro del suolo. La notizia del modesto volo a sola forza di motore viene resa pubblica ed in un baleno si diffonde nelle Americhe ed in Europa suscitando stupore, dubbio, polemiche ed incredulità.

La diffidenza ad accogliere come reale quanto di straordinario succede oltre Atlantico induce a ritenere una cosiddetta « americanata » quanto si vociferò dei Wright, specie in Francia dove lo sciovinistico orgoglio nazionale non può ammettere che un'invenzione di così enorme importanza sia stata conseguita fuori del territorio francese, che fu già culla dell'Aerostatica. Così nonostante l'autorevole testimonianza del Chanute, consigliere e maestro dei Wright, e nonostante la probatoria documentazione fotografica del volo, si preferisce considerare l'avvenimento quale una mistificazione. I due fratelli però, incuranti dell'opinione pubblica, proseguono le loro esperienze, che circondano del più assoluto mistero, e perfezionano apparecchio e motore, giungendo a quel tipo classico di biplano che trionferà poi nei cieli d'America e d'Europa. Il quasi rudimentale apparecchio del 1903, su cui il pilota manovrava disteso bocconi sul piano alare inferiore, cede il posto ad un tipo strutturalmente simile, ma più snello, più comodo e meglio manovrabile. Sono sue parti caratteristiche: il piano stabilizzatore ed il timone di quota, posti orizzontalmente all'estremo di una leggera travatura anteriore ai piani alari; il timone verticale di direzione, sorretto da due sostegni posteriori sporgenti dalla parte centrale dei due piani alari; due eliche propulsive collocate posteriormente a destra e a sinistra della parte centrale e collegate all'asse del motore da due catene, di cui una a giro normale e l'altra a giro incrociato; il seggiolino di pilotaggio affiancato dalle leve dello svergolamento e dei timoni ed il motore d'una ventina di cavalli-vapore, posti entrambi al centro fra i due piani alari; infine, due pattini di legno al posto delle ruote, per il decollo, effettuato collocando l'apparecchio su una rotata connessa ad un pilone di lancio a catapultaggio. Con un biplano di tal tipo i Wright effettuano voli sempre più lunghi e stabili, culminati il 5 ottobre del 1905 con un volo ininterrotto di km. 38 e 956 metri, percorsi in circuito nel tempo di 38 minuti primi e 4 secondi.

La notizia di tanto sorprendente risultato sbalordisce il mondo dei profani e degli studiosi del problema aviatorio, onde nuove polemiche e nuova incredulità, che avran fine soltanto tre anni dopo quando Wilbur Wright trionferà clamorosamente in Europa di tutti i suoi rivali.

PIERO BOITO.



E.P.I., Milano. — Caro Epi, se tu fai una corda di 30 cm. di corda, con l'S.L.I. secondo quanto tu ci dici, dovresti farla terminare spesso 2 millimetri; ti sembra esatto? Al massimo può darsi che in qualche tabella ci fosse $Y_s = 0,1-0,2$ per tenere conto dell'inevitabile spessore del bordo d'uscita. Ciao.

MOLINARI UMBERTO, Soraano. — Mandaci il « Nattola ». Possibilmente disegnato non uso i grafiti paleolitici. Che diavolo vuol dire S.A.S.? Ciao.

TALIANI WALTER. — Per avere l'attestato bisogna che tu faccia l'esame presso una Scuola della U.N.A., ammesso che tu non batta almeno sette primati internazionali compreso quello per girelicoplaniteri, Saluti.

MILVIO GIANFRANCO, Ponte Valtellina. — Non per sapere i fatti altrui, ma dove va il piano orizzontale del tuo modello? Nel disegno non c'è traccia di attacco. Oltre a ciò mancano un po' troppe quote. In ogni modo congratulazioni, non sapevamo che costà si facessero modelli. Ciao, costruttore di modelli-serpente.

ZOTTOLA FRANCO, Robbio. — Il disegno è fatto troppo male. Notevole il disegnetto prospettico, nonché la correzione a penna del timone. Cerca di far meglio e non ti arrabbiare con noi. Saluti.

FORZANI GIANCARLO, Borgomanero. — Il progetto che hai mandato ha tre difetti principali: 1°) Disegno incompleto (manca la vista di fianco) ed errato (la fusoliera termina tronca). — 2°) Progetto sbagliato (in lunghezza dell'ala non tiene e altre piacevolezze). — 3°) Il modello non è stato mai costruito (ciò risulta sia da quanto sopra, sia dalla mancanza di parecchi dati). Saluti quindi, e consigliati fare modelli, non solo disegnarli, a male per dipiti.

MACCHI CARLO, Varese. — Il disegno è tirato via da matti. Fra l'altro ti sei dimenticato di mettere l'ala nella vista di fianco. Ciao.

DE RENZIO VITTORIO, S. Floriano. — Mi dispiace, ma noi pubblichiamo soltanto modelli « volati » e volati bene. Ricambia gli auguri, indirizzandoli alle tue future costruzioni.

BRUGNOLA GIULIO, Novara. — La cosa è molto interessante, però, presentemente, è assai difficile avere il permesso di costruire una trasmissione. Ti faccio notare poi che il peso non è piccolo, tenuto conto delle batterie necessarie a bordo. Un tentativo del genere richiede la costruzione di un modello di 5 m. di apertura. La cosa più opportuna sarebbe che — una volta avuto il permesso che non credo si riesca ad avere — tu stesso ti metessi in collaborazione con qualche aeromodellista di Novara. Ciò in quanto il difficile non sta nella costruzione ma nella messa a punto del comando. Saluti e auguri.

VICENTINI SILVIO, Bozzeto. — Manda pure il disegno: se vale pubblicheremo. Ciao.

TROILO MARCO, Milano. — Non abbiamo tavolo del Kraftmeier P. Per il motorino potrai rivolgerti direttamente alla U.N.A. in Via Ugo Foscolo 3, che potrà darti informazioni al riguardo. Caso contrario se vorrai fare un annuncio dovrai rivolgerti all'U.P.I., Milano, Piazza della

Borsa 3 — che provvederà a farti l'inserzione richiesta. Ciao.

GHIARA GIANFRANCO, Genova. — Quanto ci fai sapere per la diffusione dell'« Aquilone » a Genova gradiremmo che tu lo scrivessi alla S. A. Diffusione Stampa, Milano, Via degli Arditi 8 — che si occupa della diffusione del nostro giornale. A te forse ci crederà, a noi no! Per quanto riguarda gli abbonati gradiremmo avere qualche nome di coloro che non hanno ricevuto il N. 1 e 2. Certo è che la posta va come Dio vuole, specie con Genova. Collaborate pure pel nostro Giornale anche senza timbri e visti della vostra Sede di Genova. Circa i tuoi suggerimenti per migliorare « Aquilone » tutto sarebbe facile e semplice se non si dovessero fare i conti col costo edierno della carta, della stampa e dei cliché. Bada i costi come sono mutati dal 1943 (settembre) ad oggi. Se a questo aggiungi che la diffusione di una volta non è quella di oggi ridotta per la sola Italia Settentrionale, lascio a te ed ai tuoi amici ogni considerazione al riguardo! Certo che a noi la volontà di migliorare non manca, mancano solo i... quattrini e questa non è cosa trascurabile!...

REBIZZI FRANCO, Milano — PERATICO FRANCO, Leate. — Ho ricevuto il vaglia di L. 9 per l'invio del « Pilota Preaeronautico ». Bada però che questa pubblicazione è esaurita per cui gradiremmo sapere se dovremo provvedere a restituire la somma inviata o se invece hai qualche preferenza. Ciao.

SECCHI MARIO, Genova. — Abbiamo avuto il tuo vaglia di L. 3, ma ti avvertiamo che il « Volo Librato » è completamente esaurito. Teniamo quindi a tua disposizione L. 9 in attesa di tuoi ordini. Ti salutiamo.

FUMAROLA BRUNO, Milano. — Grazie dei consigli, ma ti sarai anche accorto che il dizionario segue un ordine alfabetico e con un po' di pazienza arriveremo anche ai vocaboli con spiegazioni che ti interessano, quello che però non riusciamo a comprendere perché trovandoti a Milano ti sia così difficile frequentare la U.N.A. che è all'ombra della Madonna. Sei così indaffarato anche alla domenica mattina? Come avrai visto in altra parte del giornale presto si inizieranno dei corsi presso la Scuola della U.N.A. di Milano. Frequentali e vedrai che troverai degli ottimi istruttori e delle care conoscenze.

ROTONDI GIANFRANCO, Gorla Minore. — Il collega « Eeci », sta esaminando il tuo nuovo disegno e si riserverà di darti notizie prossimamente. Per ora Della Torre non si fa vivo con noi malgrado lo avessimo interpellato per una eventuale collaborazione.... È uomo che si rende prezioso e noi non possiamo pregarlo in ginocchio, malgrado abbia dato alla luce il veleggiatore « S. Ambrogio ». Prova a scrivere al Centro di Volo a Vela Librato De Amici — Milano — presso Politecnico. Ciao!

GIARELLA.

Una simpatica lettera!!

« Presto sarò in possesso di un regolare attestato d'aeromodellista che coronerà anni di serio lavoro che ho fatto sotto la guida dell'AQUILONE. Per tanto tempo, forse per troppo, fui il solo a Intra ad interessarmi e svolgere questa attività, ma oggi ho vinto, giacché ho intorno a me cinque fratelli infiammati in un'unica passione, che attendono ogni quindici giorni con trepida attesa quel giornale che ho loro insegnato ad apprezzare ad amare e che è stato per me maestro, guida e stimolo, specialmente nei giorni "neri", quando tutto sembrava dovesse andare alla catastrofe.

Ora anche l'aeromodellismo si è ripreso e io coi miei fratelli persevereremo perché solo così sentiamo di poter essere degni un giorno di entrare nella grande famiglia azzurra..

LUIGI MARCHIORI
VARESE

BOLLETTINO DI INFORMAZIONI

DELL'UNIONE NAZIONALE AERONAUTICA

Comunicazioni Ufficiali della U.N.A.

SCIoglimento DEI CONSIGLI DIRETTIVI DELLE SEDI PROVINCIALI E DELLE SEZIONI AUTONOME (Direzioni 1°).

In seguito allo scioglimento del Consiglio di Presidenza, in data odierna ho disposto lo scioglimento dei Consigli Direttivi delle Sedi, ciò in ottemperanza all'art. 55 dello Statuto Sociale. Il Presidente ed il Segretario delle singole Sedi Provinciali e Sezioni autonome rimarranno in carica, sino a nuovo ordine, pel disbrigo dell'ordinaria amministrazione.

Colgo pertanto l'occasione per esprimere a tutti i dirigenti delle Sedi dipendenti il mio vivo ringraziamento per l'opera fatta ed entusiasta da essi svolta per assicurare al Sodalizio, in momenti particolarmente difficili, la sua migliore efficienza per l'assolvimento dei compiti statuari e propagandistici.

NOMINE.

In data odierna riconfermo in carica i seguenti Commissari Straordinari:

Sede di Genova: Dott. Piero Ravano.
Sede di Venezia: Rag. Raffaele Pisani.
Sede di Belluno: Sig. Attilio Lise.

In data odierna nomino Commissari Straordinari per le Sedi a fianco indicate i seguenti camerati:

Dott. Sistani Bernardo, Sede di Bergamo.
Lombardi Francis, Sede di Vercelli.
Dalle Mole Sergio, Sede di Vicenza.
Conte Ferretti di Castelferretto Corrado, Sede di Novara.
Loiara Mario, Sede di Cremona.
Dott. Prof. Bozzoli Alessandro, Sede di Treviso.

Rabboni Abdou, Sede di Ferrara.
Tesini Giuseppe, Sede di Rovigo.
Degli Esposti Giovanni, Sede di Varese.
Marinelli Paolo Artus, Sede autonoma di Crema.
Pasquini Gaetano, per la Sezione autonoma di Monza.

Galimberti Federico, per la Sede Prov. di Como.
Benassati Carlo, Sede di Modena.
Lanza Mario, Sede di Brescia.

Ho nominato Delegato per l'Aeromodellismo presso la Sede Provinciale di Como il camerata Mosca Giuseppe.

Il Commissario Straordinario

Ten. Col. Pil. O. VIMERCATI SANSEVERINO.

ATTESTATI DI AEROMODELLISMO RILASCIATI NEL 1944.

Monza: Fedeli Giovanni - Monti Carlo - Casati Ezio - Cattaneo Angelo - Cogliati Alessandro - Goj Valentino - Grandi Anlo - Lattuada Giancarlo - Marcon Angelo - Biagi Cesarino - Ceratti Beniamino - Collina Giancarlo - Ghezzi Giorgio - Valentini Giorgio - Berretta Carlo - Galli Augusto - Lucci Ugo - Paradisi Cesare - Ratti Giorgio.

Venezia: Brotto Gianfranco - Cadamuro Gino - Cadamuro Giorgio - Checchin Andrea - Ciciello Armando - Fort Gianfranco - Di Biasio Gastone - Lardinelli Giorgio - Zauforlin Aldo - Zanni Giancarlo - Bozzato Aldo - Cardinali Vito - Pellegriotti Alberto - Tamberlini Vincenzo - Androoli Francesco - Battistello Guido - Caronni Enrico - Ciriello Mario - Pastore Angelo - Berto Antonio.

Verona: Castagna Nereo - Agostinelli Francesco - Ambrosi Carlo - Bartolasi Dario - Campara Walter - Ruffato Armando - Valenti Giorgio - Bonato Angelo - Turrini Tranquillo.

NOTIZIARIO DALLE SEDI

..... Milano

Esami per l'attestato

Si avverte che il 25 Novembre p. v. alle ore 14,30 si terrà presso la U.N.A. di Milano, Via Ugo Foscolo N. 3, una seduta di esami per il conseguimento dell'attestato di aeromodellista. Gli interessati rechino con se due fotografie formato tessera e la ricevuta 1944 di iscrizione alla U.N.A. Milanese.

Corsi di Aeromodellismo

Con il prossimo dicembre avranno inizio per gli iscritti alla U.N.A. presso la Sede di Milano, in via Ugo Foscolo 3, due corsi di aeromodellismo. Il primo corso — o corso iniziale — tratterà della costruzione di un modello scuola. Agli allievi sarà fornito il relativo materiale. Il secondo corso — o corso di perfezionamento — è riservato a chi è già in possesso dell'attestato; esso tratterà del progetto dei modelli volanti. Gli allievi del secondo corso dovranno presentare entro l'aprile prossimo — un progetto di modello. Se il progetto sarà approvato sarà dato un contributo per la costruzione nella misura del 30%. A voli effettuati sarà rimborsato il restante 70% (con un massimo di L. 100). Le lezioni saranno precedute da una riunione il 3 dicembre prossimo alla U.N.A. di Milano alle ore 10 precise.

Presso la Sede della U.N.A. sono aperte già sin d'ora le iscrizioni a detti corsi, che si svolgeranno nel sabato pomeriggio e alla domenica mattina.

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