

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

L'ORA dei QUADRIMOTORI

Quando si è scatenata la guerra mondiale l'aviazione — civile e militare — attraversava il momento che si potrebbe definire « del bimotore ». Soltanto i costruttori italiani non avevano ceduto completamente a questa « moda »; perchè infatti così ci conviene chiamare il fenomeno, in quanto i diversi vantaggi tecnici invocati dai costruttori esotici erano pur sempre accompagnati da un certo numero di svantaggi.

Ma tant'è: le flotte aeree erano costituite in prevalenza di bimotori. Tutti i bombardieri-base delle aviazioni belligeranti — tranne che per quella italiana — erano bimotori, e ben presto anche i caccia aumentarono il numero dei motori, passando da uno a due.

Fatalmente, però, doveva arrivare il momento in cui altre macchine più complesse sarebbero state richieste. E questo momento pare che sia l'anno 1942 che, dal punto di vista bellico, abbiamo cominciato a vivere. Quest'anno si potrà dire quello dell'avvento del quadrimotore; esso, probabilmente, prenderà il sopravvento nel prossimo futuro, senza intendere, con ciò, che soppianderà gli altri tipi di macchine.

In molte Nazioni aerei di così vasta mole, e di grande complessità, erano già stati costruiti. La Germania aveva creato molti di questi giganti, adibendoli a scopi civili; gli Stati Uniti ne avevano pure costruiti a scopi militari, anzi può dirsi che le famose « Fortezze volanti » siano stati i primi quadrimotori progettati per impiego militare; la Gran Bretagna aveva pure dei tipi civili in esperimento, e così la Francia; la Russia, con la sua mania del gigantismo, aveva in certo senso preceduti tutti su questa strada, con risultati non troppo pregevoli. Anche l'Italia non stava indietro, ed aveva in cantiere, già prima dell'iniziarsi della guerra, vari quadrimotori destinati ad impieghi esclusivamente civili. Ma tutto ciò veniva considerato come un'eccezione; qualcosa come delle iniziative azzardate e terribilmente in anticipo sugli avvenimenti.

Nella campagna di Polonia i qua-



LE « FOLGORI » ATTACCANO IN MARMARICA UNA SQUADRIGLIA DI « BREWSTER BUFFALO » (dis. di A. Guerri)

In questo numero:

AEROPLANI DEI PAESI IN GUERRA
SPACCATO E VEDUTE

Vickers
"Wellesley"

con descrizioni
e caratteristiche

drimotori non si sono visti, se non per qualche servizio di trasporto materiale e truppa. Lo stesso si può affermare per la campagna del Nord; per quella nell'Occidente circolavano dei quadrimotori, soprattutto gli « Short Sunderland » che oggi, dopo le molte disavventure subite nei cieli di tutti i mari, pare siano definitivamente tramontati. Poi fecero la loro preoccupante apparizione i « Condor » sulle rotte atlantiche dei convogli. Sotto questo punto di vista si possono ritenere i primi quadrimotori di impiego strettamente militare che siano entrati attivamente nella lotta.

Quale ragione ne ha suggerito

l'adozione? Una sola, e ben semplice: la necessità di portare una offesa ben consistente, massiccia, molto lontano dalle basi di partenza, per colpire là dove meno ci si poteva aspettarlo. Ora tutti i bombardieri in servizio avevano dei raggi d'azione utili intorno ai 1000, ed al massimo 2000 chilometri; a queste distanze massime potevano portare dei carichi bellici non eccezionalmente grandi. Invece occorreva colpire, e colpire forte, oltre i 2000 chilometri di distanza dalle basi. Così si impose l'impiego dei grossi velivoli, che iniziarono il loro lavoro sull'Atlantico.

Oggi la situazione torna a modificarsi, perchè non solo i bellige-

ranti sentono il bisogno di portare sempre più lontano la loro offesa, ma anche quello di aumentarne l'efficacia anche alle distanze normali; e per far ciò bisogna avere velivoli capaci di grandi carichi, ossia di grandissima potenza. A questa necessità rispondono egregiamente i quadrimotori, di cui poco alla volta vanno popolandosi i cieli della guerra.

Alle « Fortezze volanti » che l'America ha spedito agli affezionati amici di Gran Bretagna, gli inglesi stessi hanno fatto seguire dei tipi di loro costruzione. Nei cieli della Russia i quadrimotori non sono sconosciuti, ma là dove diventeranno più numerosi e micidiali

saranno certamente i cieli sconfinati dell'Estremo Oriente.

I tedeschi, già arrivati per i primi, continuano nell'impiego normale dei grossi velivoli, ma non lo fanno senza gridarlo a squarciagola, come invece fanno i nostri avversari — sempre con quello strano chiodo fisso in testa di spaventare i popoli dell'Asse —; e l'Italia, anche essa senza gridarlo a squarciagola, ma con quella severa preparazione che le è tipica, ha creato le sue squadriglie a grande raggio, che hanno già fatto parlare di sé in qualche occasione, e non mancheranno di rinnovare le loro brillanti gesta nel prossimo futuro.

L'ora dei quadrimotori è scoccata.

Cronache aneddotiche della guerra aerea

LA CORAZZA

— Papà, son belli i corazzieri?
— Sì, sono belli
— E sanno volare, come sai volare tu?

— Sì, che sanno volare. Qualche volta sì, qualche volta no.
— Papà, perché i corazzieri portano la corazza?

— La portano per non farsi male i nemici sparano. Pi. pa, pul E le palle urtano contro la corazza e scappano via. Ed i corazzieri si mettono a ridere e si soffianno il naso col fazzoletto.

— Sono bravi questi corazzieri? Sono bravi come te, papà?

— Sì, Piero.
— Papà, la corazza del mio corazziere non è buona.

— E perché?
— Perché è di carta argentata. Le palle ci passano.

— Allora ce la cambierò. Ce ne metteremo una di stagno. Una corazza di stagno lucente lucente.

— Papà, tu mi vendrai per scemo.
— No, Piero, no! Vendrai, sarà più bello il tuo corazziere. Con l'arma, tura luccicante.

— No, babbino lo voglio la corazza di ferro. Di ferro, ti dico. Se no le palle ci passano ed il corazziere si fa male.

L'aviatore guarda teneramente il figlio e gli dice con tono persuasivo:

— Vedi, Piero. Ce la faremo di ferro, sì. Ma adesso non è possibile. Non ho tempo. Quando verrò in lì, senza un'altra volta, ce ne faremo una di ferro duro duro.

— No, babbino. Adesso adesso! La rado a prendere io la corazza e tu ce la metterai.

E Piero corre e va a frugare in un ripostiglio. Ritorna dal padre giulivo e trionfante, tenendo fra le piccole mani il suo soldatino di pezza ed un portatovaglioli d'acciaio.

— Ecco, babbino. Qui c'è tutto quello che serve. Togli la carta inargentata. Così... Metti, metti la corazza al corazziere.

E l'aviatore accontenta il figlio. Infila il pupazzo nel grosso anello di metallo.

L'aspetto dell'armigero, in verità, è un po' buffo, ma il bimbo è felice.

— Tutto è a posto, Piero. Sei contento ora?

— Sì, babbino. No, babbino. Ci vuole un'altra cosa... Prendi uno spillo, questo è il mio fazzoletto. Attaccalo attaccato al petto. Così... Bravo. Il corazziere, quando il ne-

mico sparerà, potrà soffiarsi il naso. Anche tu, papà, ti raccomando, qu a n d o andrai a volare fatti dare da mamma un fazzoletto grande. Ci soffiarsi il naso e ti metterai a ridere.

Stamo nell'aeroporto Ab., tanto è tanto lontano dall'Africa Orientale, eppoi le baracche che sorgono qua e là dentro il bosco ed ai limiti arieggiavano nelle linee esterne la zerbina africana. Cio significa che nelle squadriglie accampate vi sono parecchi reduci dell'A. O.

Trasmigrano nei cieli e per le terre gli aviatori, accumulano le esperienze di guerra, assumono antiche e nuove consuetudini di vita e serbano intatto il ricordo dell'Africa immensa e dunque si soffermano creano d'intorno il loro ambiente, a cui danno un'impronta ed una fisionomia che sono i segni esteriori dei loro sentimenti e delle loro preferenze.

Non soltanto nella sistemazione delle improvvisate costruzioni, nello sturare delle tende e delle baracchette, alloggi, officine, refettori, cucine, nel dedalo mimetizzato dei sentieri, ma anche nell'interno dei singoli locali i combattenti azzurri imprimono una nota caratteristica e simpatica.

V'è, per esempio, il così detto bettolino della squadriglia. Ma che bettolino! Sala di ritrovo, bisogna dire. Dove gli ufficiali, nell'intermezzo delle azioni, mitragliamenti, bombardamenti, subissi di navi e di velivoli inglesi, trovano la giusta ora di svago e di riposo. Quella baracca, a forma di zerbina al di fuori, dentro è confortevole quanto mai. Casa di guerra, ma casa. Di parecchi padroni, i quali quando vanno in licenza non la dimenticano affatto, perché al ritorno portano con loro qualche oggetto che serve a rendere più comodo e gradevole l'asilo. Vanno in Italia i piloti, i cacciatori ed i mitragliatori e ciascuno tornando ha la sacca piena. «Chindate gli occhi, chi mette fuori la sorpresa! Guardate, ora!».

In tal modo, trascorrendo i giorni, la baracca ritrovo della 150^a squadriglia dell'aeroporto Ab. ha visto accostate la sua suppellettile utilitaria ed ornamentale. Anche le pareti hanno visto coperta la primitiva nudità.

Elenciamo. Ritratto del Duce, con firma autografa. Carte geografiche di ogni dimensione. Vedute panoramiche di città italiane. Due paesaggi ad acquerello. E poi, su una rozza ma aggraziata mensola, c'è un grammofono ed una pila di dischi, una fiammiferina, una chitarra, due vasi di porcellana, un lucido armadietto contenente bicchierini da liquore.

In un angolo c'è un tavolino a tre piedi ricoperto da un ricco tappeto. Sopra, un mucchio di fotografie. Ritratti di aviatori. Aviatori presenti e lontani. Lontani nel tempo, ma non già nel cuore dei camerati.

Rientra dalla licenza il capitano Del. Volto riposato, sereno, sorridente.

Gli ufficiali della 150, gli si affollano d'intorno.

— Oh, il nostro Del! Ben tornato! Tutti bene, in Italia, non è vero?

— Sì, tutti bene.

— Il tuo Piero sta una bellezza, no?

— Sì, una bellezza.

— La tua signora consorte?

— Lo stesso.

— Assodato la salute in famiglia, veniamo al secondo capitolo. Fuori il regalo! Speriamo che sia degno di te e di noi.

Il capitano Del, ha un momento di perplessità, poi dice:

— Sentite, camerati, voi mi dovete perdonare. La colpa non è mia, se non vi ho portato ciò che desideravate. La colpa è del mio pupo e poiché si tratta d'un bimbo potete perdonargli. Assolate, lo avevo comprato dodici dischi nuovi per portarveli e ne avevo fatto un bel pacchetto. Al momento della partenza stano per rinchiuderlo nella valigia, quando Piero mi salta addosso: «Papà, che fai?». Gli dico: «Porto un regalo ai miei camerati. Questi dischi...». E lui: «Bambino, no, i dischi non te li devi portare.

Ti devi portare invece questo», e mi consegna il suo soldatino. Rimango irresoluto. Sto per respingerlo, mi sembra una cosa irragionevole; e poi, d'improvviso, non vedo so spietato, mi decido a fare come vuole lui. Bambino anch'io. Mia moglie mi dà un fazzoletto di seta ed io mi avvolgo il corazziere. L'ho ora con me.

Gli aviatori ridono i ragorosamente e gridano.

— Ed allora fuori il corazziere!

Il capitano Del, pone mano alla tasca, trae il fazzoletto, svolge il fazzoletto ed il fantoccio diventa oggetto della generale attenzione. Attenzione ed ammirazione.

— La corazza è un poema — osserva il più anziano dei mitragliatori. — E il raccomandando, Del, domani mattina c'è decollo. Andiamo a mitragliare. Il tuo pupazzo portalo con te. Mettilo nella tasca di pertto della tuta.

— Sì, lo porterò con me.

All'indomani, non più tardi delle dieci antimeridiane, l'apparecchio d'ovvero a bordo il capitano Del, parte atterrare sebbene con difficoltà nel suo campo. Dopo un violentissimo scontro con la caccia nemica. Tutti gli uomini dell'equipaggio feriti. Ferito anche Del, che al momento dell'atterraggio scende, perché aveva perduto troppo sangue. Fu portato a braccia nell'ambulanza ed il medico, nel medicarlo, dovette constatare che il proiettile nemico, urtando contro l'anello d'acciaio del fantoccio, non aveva reso mortale la ferita.

m. laneri

LA SETTIMANA ESTERA

Si sta scrivendo molto in questi tempi sul Giappone, in campo nemico, per cercare di spiegare più o meno empiricamente il suo spirito eroico. Il motivo più usato è quello religioso. Si vogliono difatti attribuire anche ai nipponici quelle stesse credenze comuni alla maggioranza dei popoli asiatici e africani, in altre parole, a quasi tutti i popoli di civiltà primitiva (pelli-rosse aggiunte), o di civiltà «miettata» (vedi cinesi, indiani, arabi, ecc.), per cui il guerriero che muore in battaglia va immediatamente a godersi la sua felicità intensa nel senso più pagano della parola.

Giustificare soltanto così le gesta meravigliose che stanno compiendo i valorosi soldati del Sol Levante ci sembra per lo meno superficiale. Non perché si voglia negare ai nipponici una concezione religiosa eroica, comune del resto a molte religioni le quali, per essere tali, è naturale che si fondino sul presupposto di premiare chi viva nello spirito della legge, legge che può anche contemplare il premio supremo a chi offra la vita per la Patria. Ma è precisamente perché ve ne sono molte di queste religioni e di questi popoli, che noi pensiamo a qualcosa di differente, di assolutamente particolare per comprendere l'anima eroica dei giapponesi, altrimenti ognuno dovrebbe equivalersi nell'azione e negli intenti. Dunque, ci dovessero qualche altro fattore, insieme a quello re-

ligioso, nella corda che tende l'arco di tanta volontà e di tanto ardimento, o per lo meno deve esistere una condizione morale straordinaria per far germogliare una mistica in tale misura. E quale sarà? Non certo il cieco fanatismo delle genti bolsceviche, e nemmeno il rassegnato e sterile sacrificio delle masse cinesi e delle povere razze negre dell'Africa Equatoriale, ma un germe di altissima spiritualità che il microscopio della psicologia sociale non è ancora riuscito a scoprire.

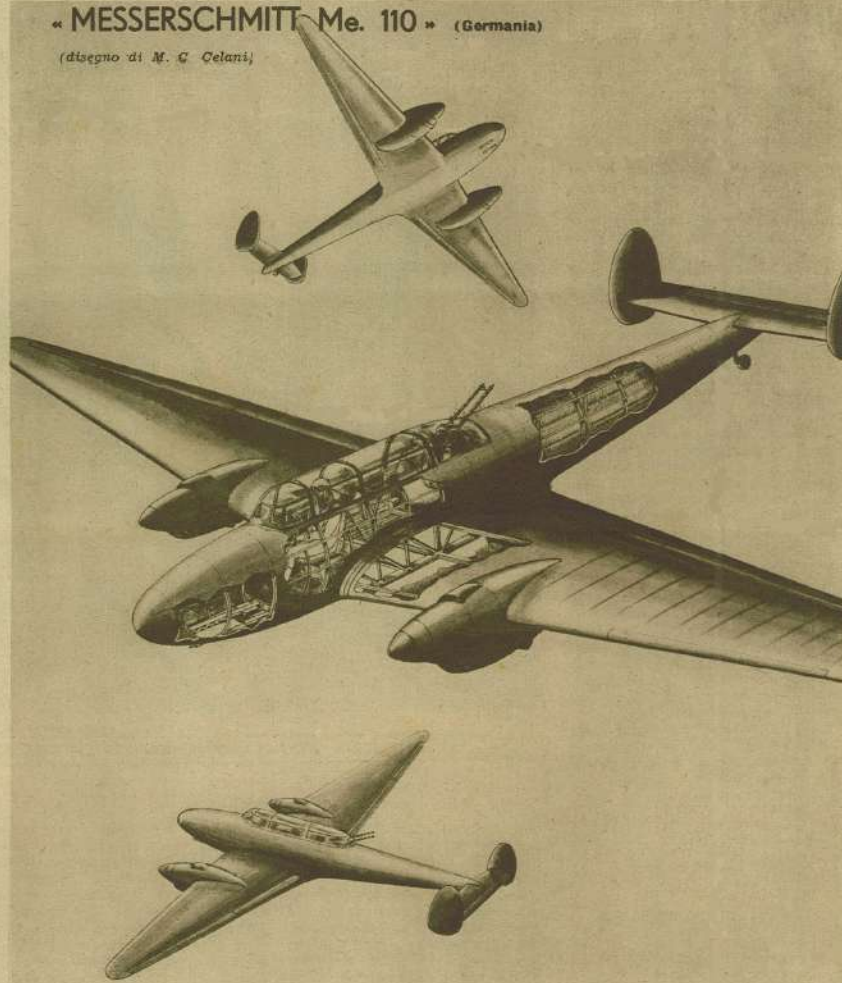
Giustamente ha scritto uno dei nostri più acuti corrispondenti da Tokio, che il grande vantaggio dei nipponici su ogni altro popolo è quello di non essere compresi. Non li ha compresi, difatti, Roosevelt quando credeva di giocare con loro la più bella partita diplomatica della sua vita e non si accorgeva il semplicità che quelli gli avevano già preparato il cartellone con la scritta «Pearl Harbour» da appuntargli dietro le spalle. Non li comprese Churchill quando credeva che sarebbero bastate due corazzate da 35.000, per andare a caccia di aerei, siluranti nel Mari del Sud. I due amici non li hanno compresi ancora una volta, quando hanno creduto che la girandola nipponica si sarebbe fermata a Singapore dopo due mesi di scoppi e di razzi.

Ed ora che le truppe del Sol Levante hanno avvicinato la loro ofesa all'Alaska, minacciando direttamente il continente americano, e Ducht Harbour è martellata senza sosta dagli aerei giapponesi, gli strateghi anglosassoni continuano a scuotere il capo.

GLI AEROPLANI DEI PAESI IN GUERRA

«MESSERSCHMITT Me. 110» (Germania)

(disegno di M. G. Celani)



Monoplano ad ala media a sbalzo, munito di due motori in linea da 1.360 cv. ciascuno (Daimler Benz 601), raffreddati a liquido che assicurano al velivolo una velocità massima superiore ai 600 Km. orari. Viene impiegato come velivolo da combattimento e «comando ala caccia». Sulla prua sono montate due mitragliatrici pesanti mentre un'altra mitragliatrice è a disposizione dell'osservatore, sistemato in tandem dietro il pilota. Data la forte capacità di carico, il velivolo ha un'autonomia che gli permette di accompagnare le missioni dei bombardieri anche su lunghi percorsi.

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: Gastone Martini

Edito dall'

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

Via Ripense, n. 1 - Roma

Telefoni: 588.268 - 585.341

ABBONAMENTI

Annuale L. 25 - Semestr. L. 14

un numero centesimi 60

numeri arretrati ed estero il doppio

PUBBLICITÀ

Per i contratti pubblicitari rivolgersi all'UNIONE PUBBLICITARIA ITALIANA - Piazza della Borsa n. 3-16 - Milano. Prezzo delle inserzioni pubblicitarie L. 2 per ogni mm. di colonna

Eseguite i versamenti sul conto corrente postale N. 1/24718

VIII° CONCORSO NAZIONALE

(Continuazione dal n. 24)

Allegato

Regolamento speciale per la Coppa Annuale Bonmartini.

Art. 1. — La «Coppa annuale Bonmartini» è tenuta in consegna, per la durata di un anno, dalla Sede periferica della R.U.N.A. prima classificata nel Concorso Nazionale per modelli volanti di ogni anno, a norma dell'apposito regolamento.

Art. 2. — La «Coppa annuale Bonmartini» è dotata di un capitale intangibile di L. 50.000 convertito in Titoli di Stato (L. 55.000 di buoni del Tesoro novennali 4 per cento scadenza 1934 oltre L. 100 di Consolidato 5 per cento) destinato come fondo perpetuo dal Conte Giovanni Bonmartini, con donazione del 22 settembre 1936-XIV.

Art. 3. — Il frutto annuo in lire 2.265, è diviso in premi come segue:

— alla Sede periferica della R. U. N. A. prima classificata L. 1.775,—

— alla squadra della Sede periferica prima classificata L. 450,—

Art. 4. — In conseguenza della dotazione di premi in danaro è abrogato l'art. 2 del regolamento speciale dell'anno 1936-XIV riguardante l'assegnazione definitiva della Coppa alla Sede periferica prima classificata per tre anni consecutivi.

Allegato 2

Regolamento speciale per la gara «allievi».

Art. 1. — La R.U.N.A. in seno al Concorso Nazionale, bandisce una gara per allievi.

Art. 2. — Possono partecipare a tale gara i giovani, soci della R. U. N. A., che risultano vincitori delle relative eliminatorie svolte tra gli allievi delle scuole di aeromodellismo della R.U.N.A. che hanno conseguito l'attestato negli anni XIX e XX.

— non siano notoriamente proprietari o facenti parte di aziende costruttrici di modelli volanti.

— non hanno mai partecipato a precedenti concorsi nazionali.

— non hanno svolto o svolgono mansioni di istruttore od aiut Istruttore.

Art. 3. — La gara comprende la sola categoria «Modelli volanti a fusoliera veleggiatori in pianura ed a di durata».

Art. 4. — Ogni Sede periferica può iscrivere alle gare un solo concorrente per la scuola, o più scuole istituite in uno stesso comune funzionanti precedentemente al 31 maggio 1942-XX e che nel periodo precedente a tale data abbia avuto almeno 15 allievi.

Art. 5. — I modelli presentati possono essere di qualunque tipo e devono rispondere alle seguenti prescrizioni:

a) devono essere provvisti di fusoliera interamente chiusa, esclusa la fusoliera a tubo, senza limitazioni di sezione maestra.

b) l'apertura alare non deve essere inferiore a metri 1 né superiore a metri 3,50.

c) il peso complessivo del modello in ordine di volo non deve essere inferiore ai seguenti valori: da cm. 100 a cm. 125 peso minimo gr. 175.

d) da cm. 126 a cm. 150 peso minimo gr. 250.

e) non è ammesso lo sgancio in volo di parti del modello.

Art. 6. — Il lancio avviene secondo le norme stabilite dal Codice Sportivo F.A.I. Regolamento sui primati della classe modelli volanti.

Il tempo di volo viene cronometrato dall'istante nel quale il modello si stacca dal sistema di sgancio fino al momento del ritorno al suolo, dell'urto contro un ostacolo o della scomparsa alla vista del commissario addetto al controllo e del cronometrista.

Art. 7. — Su ogni semiala dei modelli, deve essere applicato, a cura dei concorrenti, la sigla «C» seguita dal numero di gara che viene assegnato dalla Sede Centrale della R.U.N.A. e comunicato a mezzo della conferma d'iscrizione. La sigla non deve avere altezza minore di cm. 5 (cinque). Sulla fusoliera deve essere applicata la seguente dicitura: *Modello appartenente a Chi ne venisse in possesso è pregato di darne sollecita comunicazione alla R.U.N.A. Reale Unione Nazionale Aeronautica - Via Cesare Beccaria, 35 - Roma.* Tanto le sigle che la dicitura devono essere applicate con inchiostro indelebile.

Art. 8. — Per le eliminatorie svolte da parte delle Sedi periferiche e le modalità d'iscrizione, valgono le norme stabilite dagli articoli 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10 del capo II del Regolamento Particolare del Concorso Nazionale.

Art. 9. — Ogni concorrente deve effettuare una serie di 2 (due) lanci.

Sono classificati i lanci della durata minima di 30 (trenta) secondi.

I lanci della durata inferiore a 30 (trenta) secondi sono considerati lanci mancati e possono essere ripetuti; ogni due lanci mancati consecutivi equivalgono ad un volo classificato di durata nulla.



Questo è il portafortuna di una squadriglia da caccia. (Foto R. Aeronautica)

Computa la serie di due lanci, classificati o al massimo di quattro lanci mancati; il concorrente ha terminato la gara.

Art. 10. — La classifica viene stabilita in base alla media dei due migliori tempi ottenuti nei due lanci; i lanci non effettuati sono considerati di tempo nullo ed entrano nella media con valore zero.

Art. 11. — La R.U.N.A. assegna i seguenti premi:

1. classificato L. 100

2. classificato L. 75

3. classificato L. 50

4. classificato il volume «Il costruttore di aeromodelli»

5. e 6. classificato L'abbonamento per un anno ad uno dei seguenti periodici: *L'Aquilone* - *Atti di guerra*.

Inoltre la R.U.N.A. si riserva di



Passano le «Folgori» sul nemico abbattuto. (Foto R. Aeronautica)

Art. 14. — La R.U.N.A. non assume altro obbligo che l'assegnazione dei premi, secondo le classifiche stabilite dalla Commissione Sportiva e non assume alcuna responsabilità per qualsiasi danno possa derivare alle persone ed alle cose, sia dei concorrenti sia dei terzi in dipendenza alla gara.

Art. 15. — La gara si svolge in conformità del Codice Sportivo della F.A.I. per ogni controversia fa testo esclusivamente l'edizione del regolamento in opuscolo pubblicato dalla R.U.N.A.

Art. 16. — Per i viaggi, l'alloggio, il vitto e le assicurazioni dei concorrenti valgono le norme stabilite dagli articoli 1, 2, 3 del capo V del Regolamento Particolare del Concorso Nazionale.

Allegato 3

Regolamento speciale della Gara per Modelli con motore a scoppio.

Art. 1. — Possono partecipare alla gara solo i soci della R.U.N.A. in regola con la tessera dell'anno XX che abbiano conseguito l'attestato di aeromodellista e che non siano notoriamente proprietari, o facenti parte, di aziende commerciali costruttrici di modelli volanti.

Art. 2. — Possono essere iscritti alla gara:

a) i concorrenti del Concorso Nazionale

b) un concorrente per ogni scuola rappresentata al Concorso Nazionale, oltre i componenti le squadre delle Sedi periferiche.

Art. 3. — I modelli presentati possono essere di qualunque tipo e debbono rispondere alle seguenti prescrizioni:

a) debbono essere provvisti di fusoliera interamente chiusa, esclusa la fusoliera «a tubo», senza limitazioni di sezione maestra.

b) l'apertura non deve essere superiore a m. 3,50.

c) il peso complessivo del modello in ordine di volo non deve essere superiore a kg. 3 (tre).

d) la cilindrata del motore o complessiva dei motori non deve essere superiore a 10 (dieci) centimetri cubi.

e) non è ammesso lo sgancio in volo di parti del modello.

Su ogni semiala dei modelli deve essere applicata, a cura dei concorrenti, la sigla MS seguita dal numero di gara che viene assegnato dalla R.U.N.A. Sede Centrale e comunicato a mezzo della conferma d'iscrizione. La sigla non deve avere altezza inferiore a cm. 5 (cinque). Sulla fusoliera deve essere applicata la seguente dicitura: *Modello appartenente a Chi ne venisse in possesso è pregato di darne sollecita comunicazione alla R.U.N.A. Reale Unione Nazionale Aeronautica - Via Cesare Beccaria, 35 - Roma.*

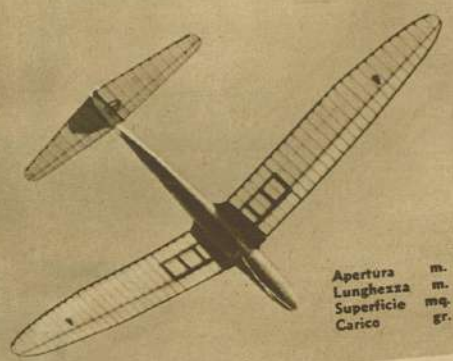
Tanto le sigle che la dicitura devono essere applicate con inchiostro indelebile.

Art. 4. — La gara è di durata, con funzionamento limitato del motore. Il lancio avviene da terra, esclusivamente per mezzo dell'elic, secondo le norme stabilite dal Codice Sportivo F.A.I. regolamento sui primati della classe modelli volanti.

Ogni modello deve essere provvisto, a cura del concorrente, di un autoscatto interruttore della corrente d'accensione, regolato per una durata di 30" (trenta secondi).

Art. 5. — Il tempo di volo viene calcolato dal momento della messa in azione dell'autoscatto fino al momento del ritorno al suolo dell'urto contro un ostacolo, della

Il « Turbine » dell'astigiano Luigi Preti, in volo.



Apertura m. 3,50
Lunghezza m. 1,82
Superficie mq. 1,22
Carico gr. 18

scomparsa dalla vista del commissario addetto al controllo e del cronometrista.

Art. 6. - L'arresto del motore e controllato da terra della Comper la durata di funzionamento, missione sportiva ed è ammesso, uno scarto di 3" (tre secondi) in più o in meno del 30" stabilito dal l'articolo 4; le durate di funzionamento del motore superiori od inferiori rispettivamente a 33" ed a 27" determinano l'invalidità della prova ed il concorrente è ammesso a compiere una seconda prova.

Art. 7. - Il tempo di volo delle prove valide agli effetti della classifica, viene determinato aggiungendo o detrando, dal tempo totale cronometrato come nell'articolo 5, un numero di secondi uguale al triplo del numero di secondi di funzionamento del motore in meno o in più del 30" (trenta secondi) stabilito dall'articolo 4, arrotondando le frazioni di secondo al secondo più prossimo.

Art. 8. - Ogni concorrente può effettuare 2 (due) prove valide secondo quanto è stabilito dall'articolo 6; due prove non valide, secondo quanto è stabilito dallo stesso articolo, sono considerate equivalenti ad una prova valida con tempo di volo nullo.

Art. 9. - La classifica è determinata in base al miglior tempo di volo ottenuto da ciascun concorrente con le prove valide.

Art. 10. - La R.U.N.A. assegna i seguenti premi:

- 1. classificato L. 600
2. " " " 400
3. " " " 200

Inoltre ai concorrenti i cui modelli presentano particolari accorgimenti, applicazioni ed innovazioni tecniche che si dimostrano, ad insindacabile giudizio della Commissione Sportiva, degni di rilievo, la Presidenza della R.U.N.A. si riserva la facoltà di concedere premi speciali a titolo d'incoraggiamento.

Art. 11. - Le mancanze contro il regolamento della gara portano, in casi gravi alla squalifica nelle altre rare alle quali i concorrenti trasgessi dovrebbero ancora partecipare.

Art. 12. - Gli eventuali reclami devono essere presentati entro una ora dalla fine della gara, ed essere indirizzati al presidente della Commissione sportiva accompagnati dal deposito di L. 25, che sarà restituito nel solo caso che il reclamo risulti fondato.

Art. 13. - Le iscrizioni alla gara debbono pervenire, tramite le Sedi periferiche, non oltre il giorno 15 agosto 1942-XX unendo le schede di iscrizione, riempite nelle parti A e B di tutte le indicazioni richieste, escluso il numero di gara che viene assegnato dalla Sede centrale.

Le parti B vengono restituite ai concorrenti, tramite le Sedi periferiche, e devono essere presentate dai concorrenti all'arrivo a Roma ed alla presentazione dei modelli.

Art. 14. - Le Sedi periferiche debbono provvedere alla spedizione dei modelli iscritti alla gara, confezionati nel collo contenente i modelli iscritti al Concorso Nazionale, ed in ogni modo in maniera tale che giungano a destinazione ai più tardi entro il giorno 25 agosto 1942-XX.

Ai termine delle gare i concorrenti sono tenuti a controllare che i modelli siano contenuti nei colli da consegnare all'incaricato della

R.U.N.A. Sede Centrale per la spedizione.

Art. 15. - I concorrenti devono presentarsi alla R.U.N.A. Sede Centrale Via Cesare Beccaria, 35, entro le ore 12 del giorno 28 agosto 1942, XX.

Art. 16. - La non integrale osservanza delle condizioni prescritte dal presente regolamento, per le iscrizioni e le spedizioni dei modelli e l'arrivo a Roma dei concorrenti, è causa inderogabile della non ammissione alla gara.

Art. 17. - La R.U.N.A. Sede Centrale concede ai concorrenti e alle Sedi periferiche che non fossero già partecipanti al Concorso Nazionale:

- a) rimborso del costo di viaggio in terza classe dal luogo di residenza a Roma e ritorno tenuto conto delle speciali tariffe e riduzioni concesse dalle Ferrovie dello Stato durante l'epoca della gara;
b) alloggio e vitto gratuito durante i giorni di permanenza a Roma (non più del giorno) di durata del Concorso Nazionale;
c) assicurazione per eventuali danni alla propria persona con i seguenti massimali:
L. 10 al giorno in caso di inabilità temporanea;
L. 10.000 in caso di morte;
L. 20.000 in caso di inabilità permanente.

Art. 18. - Le spese di spedizione dei modelli a Roma sono a carico delle Sedi periferiche; per le spedizioni di ritorno potrà provvedere la Sede Centrale, addebitandone le spese alle singole Sedi periferiche.

Art. 19. - La R.U.N.A. Sede Centrale ha facoltà, su proposta della Commissione sportiva, di non ammettere in gara ed escludere dai voli quei modelli che presentassero caratteri di particolare pericolosità.

Art. 20. - La gara si svolge in conformità del Codice Sportivo della F.A.I. Per ogni controversia in testo esclusivamente l'edizione del regolamento in opuscolo, pubblicato dalla R.U.N.A.

Allegato 1.

Regolamento speciale per la gara di modelli autocomandati.

Art. 1. - Possono partecipare alla gara i soci della R.U.N.A. in regola con la tessera dell'anno XX ed in possesso dell'attestato di aeromodellista.

Art. 2. - Possono essere iscritti alla gara modelli di qualsiasi categoria e di qualsiasi tipo. La loro apertura alare non deve essere superiore di m. 3,50.

La Commissione Sportiva si riserva la facoltà di escludere dalla gara stessa quei modelli che, a suo insindacabile giudizio, presentano caratteristiche tali da poter essere considerati pericolosi per i concorrenti e per il pubblico.

Art. 3. - Su ogni seminaia dei modelli deve essere applicata, a cura dei concorrenti, la sigla AC seguita dal numero di gara che viene assegnato dalla R.U.N.A. Sede Centrale e comunicato a mezzo della conferma d'iscrizione. La sigla deve avere l'altezza inferiore ai cm. 5.

Sulla fusoliera deve essere applicata la seguente dicitura: Modello appartenente a... Chi ne venisse in possesso è pregato di darne sollecita comunicazione alla R.U.N.A. Reale Unione Nazionale Aeronautica, Via Cesare Beccaria, 35, Roma.

Tanto le sigle che la dicitura devono essere applicate con tinte o mezzi indelebili.

REGOLAMENTO PER LA GARA DI MODELLI AEROMODELLISTICI CON MOTORE A SCOPPIO

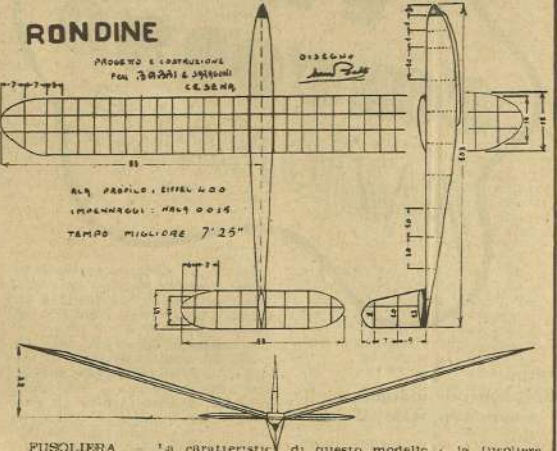
Questo modello da me progettato e costruito nella scorsa primavera con la collaborazione dell'aeromodellista Giorgio Saragoni non ha deluso le aspettative, per le ottime caratteristiche di volo e la semplicità del centraggio unendo inoltre ad un basso carico alare una robustezza veramente notevole. Il tempo massimo che ho ottenuto da questo modello è stato di 7"20" in piana con scomparsa alla vista.

Costruito da una buona parte di aeromodellisti locali, ha ottenuto sempre tempi non inferiori ai 2" ed in una prova non ufficiale ha volato in perdio all'aeromodellista Zoffoli Antonio oltre 8".

Come si vede, i precedenti di questo modello sono ottimi. Passo alle caratteristiche ed alla descrizione:

Apertura alare mm. 1.660; lunghezza f. l. mm. 1.030; superficie portante dmq. 25,32; carico in gr. per dmq. gr. 16,38; allungamento 9,3.

ALA. - E' costruita tutta in un pezzo e poggia con legature elastiche alla fusoliera. Le centine di profilo « Eiffel 400 » (il migliore) sono in tranciato di pino da mm. 1, salvo le centrali che, rese piatte, sono in betulla da mm. 2. L'ultima centina è di profilo piano convesso per diminuire le perdite marginali. Il bordo d'entrata è un listello 2 x 5, il longherone anteriore è composto da un listello interno di taglio di sezione mm. 4 x 10 ed il posteriore da cm. 3 x 6. Bordo d'uscita è il solito 3 x 12 e le terminali sono in betulla da mm. 2.



FUSOLIERA. La caratteristica di questo modello è la fusoliera di forma triangolare in tondini di pino da 6/10. La sua costruzione sarà facile ed ultimata risulterà un cassone robustissimo leggero ed indeformabile. Il tappo è in sughero cavo e contiene la zavorra di centraggio. IMPENNAGGI. - Costruiti in croce con profilo biconvesso simmetrico (« Naca 0015 »), consistono di un bordo d'entrata in tondino di 3 mm.; bordo d'uscita è cm. 3 x 7 triangolare e per longherone cm. 3 x 6 interno. Essi vanno fissati con legature elastiche alla fusoliera ed incidono negativa di 1°. La copertura verrà eseguita in pergamina per l'ala e vergatina per i timoni, verniciata a spirito. La fusoliera sarà verniciata con due mani di nitro. Il primo esemplare aveva la fusoliera rossa ed impennaggi ed ala gialli. CENTRAGGIO. - Il centraggio di questo modello è abbastanza semplice. Centrato col baricentro al 30 per cento della fusoliera e coincidente circa al primo longherone alare si potranno iniziare i lanci a mano. Insistere sul regolamento per avere il migliore assetto di volo. Indi provare col cavo. Il modello salirà sicuro ed inizierà il volo librato o veleggiato.

CARLO BABBI - Cesena (Forlì) - Corso Cavour 47

Art. 4. - Il concorrente ha diritto di effettuare 2 (due) lanci e prima di ciascun lancio deve comunicare per iscritto, alla Commissione sportiva, le evoluzioni che il modello deve compiere.

Art. 5. - Per la classifica dei concorrenti viene tenuto conto: della perfetta rispondenza delle evoluzioni compiute dal modello a quanto dichiarato dal concorrente prima del lancio; del numero e della varietà delle evoluzioni; della regolarità e della precisione delle evoluzioni stesse.

Art. 6. - La R.U.N.A. assegna i seguenti premi: 1. classificato L. 500, 2. " " " 350, 3. " " " 200.

Art. 7. - Per le iscrizioni alla gara valgono le norme contenute negli articoli 13, 14, 15, 16, 18 del Regolamento speciale delle gare per modelli con motore a scoppio (Allegato 4).

Art. 8. - Per i viaggi, l'alloggio, il vitto e le assicurazioni dei concorrenti, valgono le norme stabilite dall'articolo 17 del Regolamento speciale delle gare per modelli volanti con motore a scoppio.

Allegato 5.

Regolamento speciale per i tentativi di primato.

Art. 1. - Sono ammessi a partecipare ai tentativi solo i soci della R.U.N.A. in regola con la tessera dell'anno XX, che abbiano conseguito l'attestato di aeromodellista, che siano in possesso della licenza sportiva F.A.I. di aeromodellista valida per l'anno 1942, che siano partecipanti al Concorso Nazionale, alla gara per modelli con motore a scoppio, od alla gara per modelli autocomandati. La licenza sportiva F.A.I. di aeromodellista deve essere richiesta, tramite la Sede periferica, insieme con la domanda di partecipazione, unendo il versamento di L. 10 (dieci) e due fotografie dell'interessato.

Art. 2. - L'esecuzione dei tentativi di primato ed il relativo controllo svolto dalla Commissione sportiva del Concorso Nazionale, sono effettuati a norma del codice sportivo F.A.I., regolamento sui primati della classe modelli volanti. Ad insindacabile giudizio della Commissione sportiva, possono essere esclusi dai tentativi quei modelli che, per qualsiasi ragione,

possano non dare affidamento di buona riuscita.

Art. 3. - I modelli presentati debbono corrispondere alle prescrizioni del codice sportivo F. A. I., regolamento sui primati della classe modelli volanti.

Art. 4. - I partecipanti ai tentativi di primato debbono presentare alla R.U.N.A. Sede Centrale i seguenti documenti: a) domanda in carta libera di partecipazione ai tentativi di primato che hanno luogo durante lo svolgimento delle gare del Concorso Nazionale; b) disegno schematico in scala del modello, eseguito sul modello che deve essere richiesto alla R. U. N. A. Sede Centrale, tramite le Sedi periferiche, in tempo utile perché possa essere allegato alla domanda di cui sopra, riempito di tutte le indicazioni in esso richieste; il disegno deve contenere la indicazione scritta di tutte le misure necessarie per il controllo della rispondenza con le norme tecniche del codice sportivo F. A. I., regolamento sui primati della classe modelli volanti.

Gli aspiranti ai tentativi di primato dichiarano implicitamente, in conseguenza della presentazione della domanda, di essere a conoscenza di tutte le norme imposte dal Codice Sportivo F. A. I., regolamento sui primati della classe modelli volanti.

Nella domanda deve essere specificato il numero della licenza sportiva F.A.I. di aeromodellista, lasciata dalla R.U.N.A. Sede Centrale per l'anno 1942, qualora l'aspirante ne sia già in possesso.

I partecipanti ai tentativi di altezza devono provvedere il barografo corrodato di relativa inattesa. Art. 5. - Su ogni seminaia dei modelli deve essere applicata, a cura dell'aspirante ai tentativi, una sigla di almeno 4 (quattro) lettere; sulla fusoliera deve essere applicata la seguente dicitura: Modello appartenente a... Chi ne venisse in possesso è pregato di darne sollecita comunicazione alla Reale Unione Nazionale Aeronautica, Via Cesare Beccaria, 35, Roma.

Tanto le sigle che la dicitura devono essere applicate con tinte o mezzi indelebili. Art. 6. - La presentazione delle domande di partecipazione e la spedizione dei modelli devono essere effettuate secondo quanto è prescritto per le iscrizioni e le spedizioni dei modelli partecipanti al Concorso Nazionale ed alle gare speciali.

Art. 7. - Ogni aspirante può eseguire un numero indeterminato di tentativi, fermo restando il diritto della Commissione sportiva di vietarne la prosecuzione a proprio insindacabile giudizio.

Art. 8. - Gli aspiranti che non si attennero alle disposizioni emanate dalla Commissione sportiva sono passibili di esclusione dalla prosecuzione dei tentativi, estesa, in caso grave, alle altre gare alle quali dovrebbero ancora partecipare.

Art. 9. - I tentativi di primato esclusi quelli con lancio a mano dei modelli con motore matassa elastica) concorrono all'assegnazione dei premi previsti per il Concorso Nazionale, per a gara per modelli con motore a scoppio, ed alla gara per modelli autocomandati se ed in quanto i modelli siano presentati anche per la partecipazione al Concorso Nazionale, alla gara per modelli con motore a scoppio, od alla gara per modelli autocomandati.

In questo caso, pur inteso continuare i tentativi come sopra è indicato nell'articolo 7, sono considerati validi, agli effetti delle classifiche del Concorso Nazionale della gara per modelli con motore a scoppio e della gara per modelli autocomandati, rispettivamente i primi tre, o due, lanci validi secondo quanto è prescritto nei relativi regolamenti precedenti.

Art. 10. - Anche per le prove del presente regolamento valgono le disposizioni relative alle assicurazioni specificate per il Concorso Nazionale, per la gara dei modelli con motore a scoppio e per la gara per i modelli autocomandati.

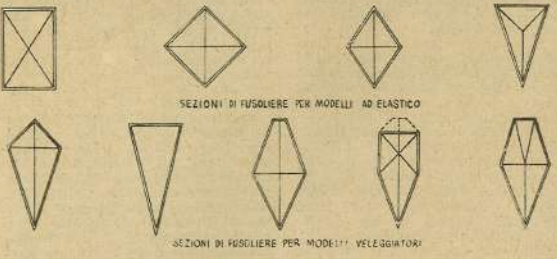
Allegato 6.

Premi speciali per le sedi periferiche e per le officine portatili.

Art. 1. - A quelle Sedi Provinciali le cui squadre hanno mantenuto, durante lo svolgimento delle gare, un ottimo comportamento sia dal lato sportivo che da quello disciplinare in Presidenza della R.U.N.A. si riserva di assegnare un premio speciale.

Art. 2. - A quelle Sedi Provinciali le cui squadre intervengono alle gare del Concorso munite di attrezzature per le riparazioni dei modelli, la Presidenza della R. U. N. A. si riserva di assegnare un premio a suo giudizio discrezionale.

FUSOLIERE



Ora che abbiamo spiegato quali sono le forze che agiscono sul modello inclinato da una causa esterna e abbiamo considerato come esso si riassume più o meno rapidamente in funzione della superficie freno laterale anteriore, vediamo quale differenza di comportamento hanno i modelli con fusoliera a scatola, cioè di sezione quadrata o rettangolare e quelli a fusoliera estremamente aerodinamica, di sezione rotonda o quasi.

Nei modelli con fusoliera a scatola abbiamo le superfici alte e spalte che offrono una forte resistenza alla rotazione del modello. Questi tipi di fusoliera sono dunque quanto di meglio si possa desiderare ai fini della stabilità del modello, quindi sarebbero da usarsi per tutti gli aeromodelli, anche se la loro forma non è proprio quella che consente di ridurre al minimo la resistenza all'avanzamento. Molti costruttori si preoccupano di ciò e quindi si nota fra i nostri aeromodellisti è più ancora fra quelli stranieri la tendenza a dare alla fusoliera una sagoma perfettamente aerodinamica, al fine di ridurre al minimo possibile la resistenza all'avanzamento della fusoliera stessa e di migliorarne così la finezza generale del modello. Ciò sembra una cosa assolutamente ottima in teoria, ma in realtà non è così. Un corpo di forma molto aerodinamica deve avere una sezione rotonda ed ellittica il cui due assi non siano troppo diseguali fra loro. Ora con una fusoliera a sezione rotonda o quasi, non esiste una larga e piatta superficie laterale che faccia da freno alla rotazione del modello e pertanto il modello inclinato potrà tornare alla posizione normale di volo con difficoltà assai maggiore. Si può cercare di diminuire l'azione picchiante del timone di direzione a modello inclinato, riducendo la superficie di questo innalzamento. Tuttavia resta la forza d'inerzia che tende a far continuare la rotazione del modello e non riusciremo ad avere una ripresa della linea di volo paragonabile a quella dei modelli con fusoliera a scatola.

Inoltre la fusoliera di sezione rotonda non ha una forte tendenza a mantenere la rotta iniziale il che invece avviene per una fusoliera a facce larghe e piatte) così che diminuendo considerevolmente la superficie del timone di direzione avremo un modello troppo sensibile, dal volo perennemente scomposto da piccoli continui spostamenti.

Per le due ragioni suesposte il modello con fusoliera estremamente aerodinamica di sezione rotonda o quasi, non rende in pratica quanto teoricamente dovrebbe dare.

E la conferma di quanto asserisco è data dai risultati delle gare sia nazionali che estere da cinque anni a questa parte. I modelli in esse presentati erano dei tipi più disparati, ma la vittoria ha sempre arriso a modelli ad elastico con fusoliera rettangolare o quasi e a veleggiatori con fusoliera a forte sviluppo di superficie laterale.

Passiamo ora ad esaminare dal punto di vista dei problemi costruttivi la differenza fra le due forme di sezione della fusoliera prese sin qui in esame.

Diciamo subito che la fusoliera a scatola risulta più leggera di qualsiasi altra di sezione rotonda o poligonale e ciò per una ragione molto semplice. La fusoliera a scatola necessita di soli quattro longheroni ai quattro spigoli mentre

le fusoliere a sezione rotonda ed ellittica (che in pratica, se coperte in carta o in seta, devono venire ridotte a poligonali, per evitare irregolarità della ricopertura) hanno bisogno di parecchi longheroni. Ora i 4 longheroni di una fusoliera a scatola sono per necessità costruttive di sezione abbastanza forte ed essi perciò sopporteranno benissimo la tensione della ricopertura. Di contro quelli di una fusoliera rotonda-poligonale essendo in numero molto maggiore, potrebbero avere una sezione molto ridotta, di modo che il loro peso complessivo non risulti sensibilmente superiore a quello complessivo dei 4 longheroni suddetti.

Ciò non è però possibile in pratica, perché vi è di mezzo la forza di tensione delle ricoperture e pertanto anche i longheroni di una fusoliera poligonale devono avere una sezione ragguardevole, a tutto discapito della leggerezza del modello.

A questo punto occorre fare una distinzione fra i requisiti richiesti per le strutture del modello ad elastico e per quelle del veleggiatore.

Le strutture del modello ad elastico devono essere molto leggere, al fine di poter montare un peso d'elastico maggiore possibile mantenendo il carico alare al minimo permesso dal regolamento.

La portanza della linea aerodinamica dev'essere un poco sacrificata alla leggerezza.

Nel caso invece del modello veleggiatore, non esistendo il peso dovuto all'elastico e potendosi benissimo caricare le sue ali fino a 18 grammi per decimetro quadrato, si dovrà invece avere la massima cura nel dare a tutte le strutture la migliore forma aerodinamica.

Concludendo, per i modelli ad elastico, useremo fusoliere di sezione rettangolare o quadrata (con una diagonale verticale e l'altra orizzontale) oppure addirittura romboidale. Per ottenere un muso di fusoliera di buona forma aerodinamica, basta modificare la sezione fra la seconda e la prima ordinata in modo che quest'ultima sia circolare onde ben ricordare l'ogiva dell'elica. Avremo così ottenuto una fusoliera leggera, robusta, dotata di una buona penetrazione e della necessaria superficie laterale piana, indispensabile per una buona stabilità del modello volante.

Per i modelli veleggiatori potremo invece usare sezioni ellittiche oppure ovali, piuttosto schiacciate o meglio quelle altre rappresentate nella figura, che se sono leggermente meno aerodinamiche delle due precedenti, sono tuttavia meglio rispondenti ai requisiti richiesti per la fusoliera di un aeromodello. Occorre infatti sempre ricordare che se la linea aerodinamica è scelta alla stabilità, occorre sacrificarla a quest'ultima tenendo anche conto delle basse velocità di volo dei modelli volanti e dei conseguenti piccoli valori delle resistenze all'avanzamento.

Mettetevi dunque bene in testa che un naso a spigoli ben smussati, delle superfici ben lisce e senza avvallamenti e di curvatura ricavata da un buon profilo simmetrico sono quanto è necessario e sufficiente perché la fusoliera di un aeromodello abbia una piccola resistenza all'avanzamento. Korda, il primatista mondiale dei modelli ad elastico, è perpendiale dello stesso parere.

CARLO TIONE

Esaminiamo i diagrammi dell'elica famiglia N. 23, con passo uniforme (adotta 39), supponendo di adottare il rapporto p/D = 0,7, dal quale risulta il diametro D = 0,47 m. Si ottiene il valore del rapporto di funzionamento:

$$8) \gamma = \frac{5}{15 \times 0,47} = 0,70$$

per il quale valore il rendimento è inferiore al massimo, che si ha per $\gamma = 0,63$.

Con il rapporto p/D = 1 con diametro D = 0,33, si ottiene in maniera analoga:

$$9) \gamma = \frac{5}{15 \times 0,33} = 1$$

per il quale valore si ha una diminuzione di rendimento relativamente al massimo, minore che nel primo caso.

Con n/D = 0,7 e D = 0,47 m, occorre, per ottenere il massimo rendimento, variare il numero di giri fino a che i risultati di valore 0,63; con n = 17 giri al secondo si ottiene il valore di γ voluto. Dal diagramma si ottiene 100 t = 4,9 e 100 k = 0,62 con i quali valori, applicando le formule 5) e 8) si ottiene:

trazione sviluppata dall'elica con

n = 17, con d = 1/8 e con D = 0,47 m.

$$10) T = \frac{0,049 \times 17^2 \times 0,47^3}{8} = 0,087 \text{ kg.}$$

momento resistente assorbito dall'elica:

$$0,0062 \times 17^2 \times 0,47^3$$

$$11) C = \frac{0,005}{8}$$

NOZIONI ELEMENTARI DI AERODINAMICA

Con p/D = 1 e D = 0,33 m, si ottiene che, per ottenere il massimo rendimento, corrispondente a $\gamma = 0,92$, deve essere n = 16 giri al secondo, ed essendo 100 t = 5 e 100 k = 0,66, risulta la trazione:

$$12) T = \frac{0,05 \times 16^2 \times 0,33^3}{8} = 0,019 \text{ kg.}$$

ed il momento resistente:

$$13) C = \frac{0,0036 \times 16^2 \times 0,33^3}{8}$$

0,001 kg

Si vede agevolmente che l'elica di diametro minore dà un momento resistente pari al 20% circa di quello dell'elica di diametro maggiore, mentre la trazione sviluppata è pari al 22% di quella sviluppata dall'elica di diametro maggiore.

Essendo, proporzionalmente, diminuita di meno la trazione di quanto sia diminuito il momento resistente, sarebbe preferibile l'elica di diametro minore, dato che la trazione sviluppata, di kg. 0,019, sia sufficiente a vincere la resistenza opposta dall'intero apparecchio, che sarà stata determinata in base ad altre considerazioni svolte nei capitoli IV e V e secondo la formula 2) del capitolo I, nella quale per

coefficiente di resistenza si deve assumere quello complessivo dell'apparecchio.

Proseguendo per tentativi, con diversi valori del passo p, di p/D e di n, e per diverse eliche, si troveranno le condizioni; e l'elica con la quale si ottiene la trazione necessaria ed un valore abbastanza piccolo del momento resistente. Infine, costruita l'elica, si potrà determinare praticamente la sezione di matassa necessaria ad imprimere la velocità di rotazione voluta, aggiungendo o togliendo dei secondi l'opportunità.

(Continua)

GIORGIO BACCHELLI

AEROMODELLISTI alla SBARRA

In questa rubrica presentiamo i tipi di aeromodellisti più bizzarri e noti nel mondo dei costruttori di modelli volanti. Un aeromodellista, insomma, verrà portato di peso in un immaginario tribunale e verrà «processato». Speriamo che anche questa iniziativa incontri il favore dei nostri amici lettori. Incominciamo con il famoso e famigerato Tosaroni che fu celebrato alcuni anni or sono e che si vede anche oggi — quasi trentenne e richiamato alle armi — spadroneggiare sui campi di gara fra l'ammirazione dei vecchi discepoli e lo stupore degli aeromodellisti novellini.

Nell'aula del Tribunale ci sono tutti: manca però l'imputato. Il Signor Presidente è seccatissimo e se la piglia con il Pubblico Ministero il quale inveisce contro i giurati, che giurano di non saper nulla. Effettivamente loro non c'entrano. La polizia indaga. Il pubblico rumoreggia, mangia bruscolini e sputa le bucce in faccia a un commendatario il quale, molto indignato, chiede se janno sul serio o per scherzo.

Un usciere entra trafelato e dice una parola all'orecchio del Presidente. Questi scampana, o meglio scampanella, impone il silenzio ed impartisce ordini. Il pubblico viene separato dai carabinieri, che lasciano libero un vasto corridoio tra la folla.

Vengono stesi preziosi tappeti di Smirne e l'aria è profumata di incenso Flabelli di piume candidissime mosse.

Il Presidente, commosso, si alza in piedi, si schiarisce la voce e chiama:

— Elbio Tosaroni!

I battenti della porta in fondo si aprono lentamente e biondo Tosaroni, preceduto, attorniato e seguito da una moltitudine di piccoli schiavi, o «schiavetti».

Il pubblico dà in escandescenze e dice che è tutta una porcheria. Grida di «venduto!» all'indirizzo del Signor Presidente. Intanto vengono lanciati ruggi dal solito ignoto, che poi fugge in qualità di velocipedista.

Tosaroni procede sputando graziosamente qua e là. Un sorriso malizioso gli illumina il volto.

Gli schiavetti recano chi un'ala, chi gli impennaggi, chi la fusoliera, chi l'elica; e il collante, e la matassa elastica e il trapano, e la valigetta. Tosaroni ha una macchina fotografica e tracolla e una sigaretta in mano. Il suo aspetto è molto dignitoso, pur essendo affabile. Numerose serve stengono per l'emozione.

La folla travolge i carabinieri e i pochi rossi e blu vengono dati al vento, mentre un tale, salito sulla testa di un grasso signore, correbbe declamare un'ode sull'or-

ma benemerita. «Usa obbedire facendo e facendo morire». Ma anche lui scompare misteriosamente, calpestando e impastato fra le mattonelle del pavimento. Si dice che prima di spirare gorgogliasse: Non cominciamo a spingere!

Il Pubblico Ministero fa suonare una tromba e inizia l'arringa. La solita vecchietta che non ha capito dice di volersene andare perché per lei l'arringa è troppo indigesta. E poi è troppo salata. Scompare.

I giurati giocano a morra cinese e vengono schiaffati dentro dal Signor Presidente che spacca il campanello per imporre silenzio e dice che il Tribunale è una cosa seria.

Il Pubblico Ministero beve e poi parla:

«Elbio Tosaroni, romano, baffetti biondi (dice lui, ma sono sporchi di nicotina). Si presenta alle gare attorniato da turbe innumerevoli di schiavetti che egli assolda ovunque».

Gli schiavetti fischiano, fanno sberleffi e motteggiano Tosaroni in fa lacere a pedatori e ne uccide uno, così, per distrarsi. L'arringa è interrotta dalla cerimonia del «bucchiapade», compiuta dagli schiavetti. Si pentiti. Il pubblico seccatissimo di questa storia chiede Maccario e Topolino.

«Tutti gli anni si presenta alle gare con il solito modello a carrello triciclo, tiene lunghe e asfissianti conferenze su argomenti tecnici aerodinamici e costruttivi. E' colpevole di aver trapiantato i fratelli Calza ed Ercolino Arseni...».

A questo punto il Pubblico Ministero sale sulla sedia per dare maggiore forza al discorso, ma questa si sfonda ed egli comincia ad urlare come un dannato, impossibilitato ad uscire fuori. Il Presidente si fa venire il singhiozzo dalle risate. Poi, improvvisamente, assume un aspetto severissimo, chiede parucconi e baffi, si fa portare occhiali neri, i carabinieri danno di piglio alla tromba per far tuocere la folla. Il trombettiere però sbaglia e suona l'adunata per il pranzo, così che il Presidente è costretto a distribuire cibarie e rinvia, mentre la folla esulta ed egli ma-

realte Tosaroni. Questo, inconsuetamente, tira su col naso e sospira. Un vecchietto chiede in qual modo Tosaroni abbia trattato i Calza e Arseni, al che il Pubblico Ministero si fa rosso, si confonde, guarda in terra, e dice che son cose che non sta bene dire forte. Il vecchietto ride con aria furba e si piglia da un lato per sussurrare ad una signora che, anche lui, ci vuol tempo...

Ma il processo seguita tra schiamazzi infernali.

Il Pubblico Ministero, con la seggiola intorno al collo, chiede la condanna. I giurati si riuniscono seriosissimi a parlare di trippa al sugo e spaghetti alla matriciana. Poi dicono di sì, che va bene. Il Presidente piagnucola perché nessuno gli dice niente e vuol sapere qualcosa. Tosaroni ride megliofelico e seguita a sputare con disinvolture occhieggiando numerose serve che stengono ancora per l'emozione.

Finalmente viene letta la condanna.

«Elbio Tosaroni è condannato a tagliarsi i baffi a non portare più macchina fotografica, a non fare più modelli tritici a licenziare gli schiavetti».

Quindi viene inviato in penitenza a Reggio Emilia dove che l'intera appollaiato su una altissima torre.

PICK





MODENA

Domenica 17 maggio si è svolta la prima gara in rancio degli aeromodellisti modenesi.

Dopo assidue ricerche si è dimostrato ottimo sotto tutti gli aspetti il pendio trovato dal bravo allievo Vittorio Pezzuoli sul Monte Sasso.

Partiti alle 7.30 da Modena con un tempo poco promettente, che ha influito anche sul numero dei concorrenti, con due ore l'allegria brigata accompagnata dall'istruttore è giunta sul luogo del raduno.

Fatta la rituale fotografia, si sono iniziati i lanci.

Dapprima nessuno degno di rilievo, poi, verso le 10.30, spuntato il sole, si sono notate forti correnti dinamiche.

Lancia Monelli ed ottiene dal suo modello un bel 243".

Si susseguono altri voli superiori ai 2' dei veleggiatori di Tedeschi, Messerotti e Gervasi.

Prattanto Pezzuoli scassa strimbratamente e viene così a trovarsi fuori gara.

Ecco il modello di Riccardo Tedeschi, presa una forte dinamica, salire ad una quota rilevante e compiere così un bel volo di 4'55".

Lancia Castellani Tarabini, ma senza l'aiuto di dinamiche, riesce ad ottenere solo 1'10", 1'16", 1'22", e, forse, il fatidico ricorder del modello, non farà più in tempo a lanciare ancora.

Verso le 11.15 arriva Luigi col suo TE 140 e ottiene da questo un magnifico volo di 6'10", ma la paura di rompere tutto lo lascia al secondo posto. In classifica, Pure Zanni, senza una scissatura, non riesce a migliorare il suo tempo.

Così si chiude, alle 12.30 riprendendo per Modena, il 1° raduno in pendio e dai tempi ottenuti si possono constatare le eccezionali doti del suddetto monte.

Ecco la classifica:

1. Tedeschi Riccardo 2'28" (media dei 3 lanci), 2. Luigi Giorgio, 2'37" id. id., 3. Monelli Walter, in 1'57" id. id., 4. Gervasi, Manfredo, 1'52" id. id., 5. Castellani Tarabini G. Batt. 6. Zanni 7. Messerotti Giorgio.

VENEZIA

Quali gara di Punta Sabbioni a Venezia non finì o non cominciò col vento.

Nessuna. Non certo si tolse dal numero di queste l'ultima disputata il 24 maggio scorso.

Era il 25 Raduno 36 modelli. Si scisse bene Benicse Mestre si presentasse la formazione ridotta, senza Gallo che era il factotum, pure si lotto non poco per i posti, almeno nella seconda fase della gara.

Eccoci allo svolgimento per capi principali.

Il primo a lanciare fu Saccon, un voiletto molto bello regolare e sufficiente: 4'19"1/5 e fu seguito subito da tutta la squadra di Mestre che cercava di fare il giuoco dell'altra volta, ma non ci riuscì, fece qualcosa 2'2" Benetti, 1'57" Bertassolo, 1'45" Danieli, 2'37"3/5 Laito, 2'52" Giordano, ma non avanzò oltre, non c'era anima.

Poi altri lanci, tanti altri lanci ed ancora lanci.

Gajo 2'58" 2'34", Alletto 2'25" e 1'5, Garlato 1'41"5, Sperandio 2'30"4/5, D'Alpaos 2'51"5, Populin 2'10".

Dopo la sostanziale necessaria della colazione si riprese a lanciare con un vigore che parve eccessivo, primo fu D'Alpaos seguito da Sabbadin e da Bonvicini, che volle far vedere qualcosa del suo BR30 del quale abbiamo visti gli schizzi su L'Aquilone.

Ma nonostante l'ardore non si procedi nei risultati se non alle 15 circa, quando per primo Gajo pacificandosi, colla sua sfortunata segno 4'35"4/5. Allora iniziò la corsa al tempo.

Bonvicini è deciso a finire il modello che, dopo qualche atterraggio fuori classe, non era ancora completamente scassato, e lancia e segna 4'45" e poi, e la volta di Sabbadin Mario che avulse la gara più

regolare della giornata e seguì 4'9"3/5.

Poi, qualche voiletto ad elastico, con tempi scarsi, dovuti forse dalla paura di rovinare la matassa e di rovinare il modello con elastici vecchi, non quanto si poteva fare ma, di necessità virtù, si ripresero allora e si continuò la gara dei veleggiatori.

Con un magnifico balzo Saccon, che non poteva vedere superato il suo tempo, si portò in testa, imbattevole con 5'47"3/5 seguito però da Gajo con 5'21"5 e forse anche da Soncini, il cui bellissimo volo non fu notato cronometrate, per mancanza di cronometri.

Difatti, fu questa la parte più vivace della giornata, si ebbe una vera frenesia di lanci, senza ordine, per vedere di superare almeno se stessi e di approfittare delle ultime termiche afferrabili, dato che s'era alzato un venticello, che rinfrescava sempre più gli aereatori concorrenti.

Ma più di 5 modelli non potevano star in volo contemporanea mente ed essere cronometrati, il 6 fu lo sfortunato.

Poi sacco in isola si fece ritorno felici di aver trovato una giornata abbastanza buona, così come

Il ragazzo dalle 101 VITTORIE

Il 23 aprile 1942 il capitano Herbert Ihlefeld è stato decorato dal Fuehrer con le Fronde di Quercia con Spada sul cavaliere della Croce di Ferro. Questa altissima distinzione militare è stata assegnata fino ad oggi soltanto ad otto combattenti fra i più valorosi dell'esercito tedesco.

Il capitano Ihlefeld ha ottenuto quest'alta onorificenza perché ha raggiunto le cento e una vittoria aerea.

Gli altri aviatori tedeschi che hanno superato le cento vittorie sono il colonnello Moelders, il tenente colonnello Lutnow, il maggiore Oeser e il capitano Philip.

Il capitano Herbert Ihlefeld è giovanissimo (ha ancora compiuto 28 anni) ed è nato da una famiglia di rurali. Fu dapprima

comunoverano ancora tutti i cuori.

Anche per Ihlefeld fu dato un giudizio negativo e sul suo libretto militare fu segnato « inadatto al volo ». Bisognava rassegnarsi, ma il giovane non abbandonò la sua idea e attese.

Non potendo fare l'aviatore, chiese di entrare per lo meno nella scuola tecnica d'aviazione, studiò e si perfezionò in modo che il suo orecchio riusciva a percepire la più lieve irregolarità dei motori.

Col grado di caporale entra come apprendista nelle fabbriche di aeroplani Heinkel. Montatore di aeroplani e profondo studioso di tutti i problemi dell'aeronautica, acquisì una invidiabile bravura nella tecnica aviatoria. Diviene l'idolo degli ufficiali, che lo portano spesso in volo con loro. L'Ihlefeld apprende di questi voli, e mentre il pilota resta ad osservare egli riesce a decollare ed atterrare con la massima facilità.

Per la seconda volta fu domanda di entrare tra gli aviatori e per la seconda volta gli ufficiali medici lo respingono. Egli allora si rivolge al suo capitano, al colonnello e perfino al generale Udet, che, in considerazione della grande passione del giovane per l'aviazione, si assume la responsabilità di fare entrare l'Ihlefeld in una scuola di pilotaggio. In brevissimo tempo il giovane consegue il brevetto d'aviatore superando tutti gli altri allievi.

Il sergente Ihlefeld è felice. Ha pianto di disperazione e di rabbia, ma finalmente ha vinto. Ora potrà mostrare a tutti, e in particolare agli ufficiali medici, se egli è abile o inabile al volo.

Moelders lo vuole nella sua squadriglia, la « Condor », destinata alla Spagna. Durante la guerra spagnola egli abbatte nove apparecchi «rossi» e guadagna la Croce d'Oro spagnola. Nel pressi di Salamanca, in un campo d'aviazione italiano, egli, sempre pronto ad apprendere ed a perfezionarsi, vi trascorre lunghe ore e trae utili insegnamenti dai piloti da caccia e da acrobazia dell'Italia.

A Brüssel, in un concorso di acrobazia internazionale, riporta una strepitosa vittoria sbatagliando « Spitfire » e « Hurricane ».

Meraviglia e stupore generali. Questo era il giovane non adatto al volo. Ma ad ogni nuova visita di controllo i medici militari lo scartano ogni volta. Il generale Udet si oppone e grida: « Ma se vedi meglio di me! ». E lo trattiene nell'aviazione.

Scoppia la guerra. Finalmente riscono le visite di controllo ed ora il sottotenente Ihlefeld (dal 20 agosto 1939 egli infatti è stato nominato sottotenente in premio delle alte virtù militari) è sicuro che più nessuno lo mancherà via dall'aviazione.

Durante la campagna di Francia abbatte ventuno apparecchi nemici. Ma nel cielo di Abbeville egli passa il momento più tragico della sua vita. Avendo avvistato due « Bristol Bienheim », egli si lancia disperatamente contro i nemici e riesce a colpire uno dei due apparecchi britannici, che sta per precipitare, quando, improvviso e molesto, un « Hurricane » sbucca da una grossa nuvola e lo investe di proiettili. La battaglia aerea diviene febbrile e tumultuosa, mentre con mille acrobazie si salta di nuvola in nuvola, finché il « Hurricane » precipita in fiamme.

Ma in questo stesso attimo il motore del « Messerschmidt » del nostro eroico e ardito aviatore cessa di battere e una fiamma avvolge l'apparecchio. E la morte sicura gli significa la fine della sua vita e della sua lunga avventura in aereo. Battuto trenta apparecchi, ventuno in Francia e nove nella Spagna ha affrontato sulla Manica decine di « Spitfire » e di « Hurricane » ed ogni volta ne è uscito vittorioso e illeso, ma ora è la fine e non potrà più abbattere altri apparecchi nemici.

La coda arde come una torcia e il motore è fermo, ma Ihlefeld plana velocemente e va a finire in un campo di grano. Egli è sano e salvo, non ha riportato nemmeno una graffiatura. La serie di vittorie dunque potrà continuare.

Il 1° luglio 1940 il valoroso asso di guerra viene promosso tenente,

DUE ANNI DI GUERRA AEREA

RISULTATI CONSEGUITI DALL'AVIAZIONE ITALIANA NEI PRIMI DUE ANNI DI GUERRA

Azioni di guerra effettuate	70.050
Numero di bombe lanciate	344.614
Ore di volo compiute	298.557
Apparecchi sicuramente distrutti in combattimenti	1.280
Apparecchi sicuramente distrutti al suolo	449
Apparecchi sicuramente distrutti dalla reazione contraerea	784
Apparecchi probabilmente distrutti in combattimenti	518
Apparecchi probabilmente distrutti al suolo	275
Apparecchi probabilmente distrutti dalla reazione contraerea	16
Navi da guerra affondate con bombe e siluri	34
Navi da guerra danneggiate con bombe e siluri	15
(181 colpi a segno)	
Navi mercantili affondate con bombe e siluri	65
Navi mercantili danneggiate con bombe e siluri	21
(107 colpi a segno)	

ATTIVITA' TRASPORTI AEREI

Viaggi compiuti	37.452
Chilometri volati	28.810.414
Persone trasportate	345.975
Materiale trasportato (in Kg.)	23.726.419

« soffocata » al vento abitudine che martirizza a Punta Sabbioni.

Ecco la classifica:

1. Saccon Angelo (Venezia) 5'47" 3/5 punti 170; 2. Gajo Bernardo (Venezia) 5'22"1/5 punti 125; 3. Sabbadin Mario (Venezia) 4'49"3/5 punti 112; 4. Bonvicini Roberto (Venezia) 4'45"1/5 punti 108; 5. Soncini (Venezia) 3'36"4/5 punti 39; 6. Galletto (Venezia) 3'24"3/5 punti 27; 7. Sabbadin Sergio 3'11" e 2/5 punti 14; 8. Giordano (Mestre) 2'52" punti 2; 9. Lolitto (Mestre) 2'37" punti 2; 10. D'Alpaos (Venezia) 2'34"2/5 punti 2; 11. Sperandio (Venezia) 2'30"4/5 punti 2; 12. Garlato (Venezia) 2'25" punti 1; 13. Populin (Venezia) 2'22" punti 1; 14. Benetti (Mestre) 2'22" punti 1; 15. Bertassolo (Venezia) 1'57"3/5.

Categ. elastico: 1. Sabbadin Mariotto (Venezia) 1'8"; 2. Sabbadin Sergio (Venezia) 50"; 3. Soncini 45".

garzone di fabbro ferraro noi apprendista della lavorazione del ferro, e infine passò in un'officina meccanica di motori.

Chiamato alle armi fu assegnato alla fanteria per una piccola imperfezione fisica. Ihlefeld invece aveva pensato fin da ragazzo di fare l'aviatore ed ora il suo sogno cadeva miseramente.

Volare è l'ideale di molti e specialmente dei giovani. Invece Ihlefeld non era che un semplice fanciullo e bisognava che camminasse a piedi, mentre fino a pochi giorni prima aveva sognato di volare a 600 all'ora.

Quando Giuseppe Verdi si presentò al giudizio di un'assemblea di maestri di musica fu dato il verdetto che Verdi era negato alla musica e invece il cigno di Busseto meravigliò il mondo con le sue opere immortali e con le sue melodie che hanno commosso e

Il 20 settembre, dopo l'abbattimento del ventesimo apparecchio, ottiene la Croce di Ferro e il brevetto di capitano. Passa poi al fronte russo, ove raccoglie nuove strepitose vittorie. Il 26 marzo 1942 abbatte cinque avversari nella medesima giornata e il 31 marzo sette, un vero primato per il numero e per il tempo.

Il 9 aprile abbatte da solo quattro nuovi velivoli sovietici e il giorno dopo ne abbatte altri sette e il 22 aprile ancora altri quattro. Le sue vittorie così si moltiplicano di giorno in giorno e raggiunge così la centesimaprima vittoria aerea.

Dal 26 marzo al 23 aprile egli è stato citato cinque volte nei bollettini di guerra. Nello stesso periodo di tempo, vale a dire in meno di un mese, ha abbattuto trentadue aerei russi, un vero primato che non è stato raggiunto da nessun altro pilota.

In tal modo il capitano Ihlefeld ha superato le cento e una vittorie e si è avvicinato all'eroe popolare della Germania, Moelders, il quale ne ha abbattuti 115. Aggiungendo però i nove apparecchi che Ihlefeld ha abbattuti nella Spagna, si ha un totale di 116 vittorie aeree, che hanno portato il giovane ardimentoso nel novero dei grandi assi dell'aviazione tedesca.

Dal primo dell'aprile 1942 il capitano Ihlefeld vola su un nuovo caccia, il « Focke Wulf 190 », ideato e costruito dall'ing. Tank, il celebrato costruttore dei « Condor ».

Il recentissimo caccia tedesco, che somiglia, nella sagoma, al nostro « Macchi 202 » e fornito di motore BMW a stella doppia, ed è armato di molte mitragliatrici e di due potentissimi cannoncini di tipo nuovissimo, il « F W 190 » è costruito con caratteristiche quasi di piante: esso infatti è corto di carina, ma grande per la superficie alare, e ciò per facilitare il decollo e l'atterraggio in terreni ristretti.

Il nuovissimo caccia germanico è inoltre velocissimo e può ritenersi veramente prodigioso il capitano Ihlefeld ha, con questo nuovo caccia, riportato strepitose vittorie e altre certamente ne raccoglierà ancora in avvenire.

TEODOSIO CAPALOZZA

Storia DELL'AEROMODELLISTA

Primo Valentini, Peramo — Rivolgi alla Ditta Aviomodelli in via S. Bastia 50-A Roma.

Pratto Giacomo, Arona — Niente da fare per una buona trasformazione di quel modello.

Carlo Manzoni, Brescia — Non mi sono diagrammi dei profili. Il né sulla tavola né sul costruttore. Vi sono apposite raccolte che però costano assai care e nelle quali non sono compresi i migliori profili usati in aeromodellismo? Un alettonico si dice e mi pensate aereodinamicamente quando una porzione della sua superficie si trova anteriormente all'asse attorno al quale esso ruota. Infatti la pressione dell'aria su questa porzione di superficie, agendo in senso contrario a quella esercitata sulla rimanente (che, per il suo asse di rotazione) rende meno faticosa la manovra del pilota.

Enrico Barzetti, Livorno — Come istruttore e Delegato all'aeromodellismo sei tenuto ad essere più preciso degli altri e ad attendere scrupolosamente a quanto è stato pubblicato in merito all'invio dei disegni. Ora che hai inviato le dimensioni delle varie ordinate, il tuo modello è stato immediatamente passato per la pubblicazione.

Ugo d'Innocenzo, Pineta di Pescara — Lascia stare il libratore e dedicati al greco e al latino. Quando avrai in mano il diploma di licenza liceale potrai entrare nella Accademia Aeronautica di Caserta e il tuo sogno potrà così realizzarsi nel più brillante dei modi. Il profilo « Eiffel 338 » è stato pubblicato sul n. 27 dello scorso anno. Ho riferito a Zio Falcone la faccenda della cronachetta.

Errore Scawzo, Palermo — Non so perché perché ti sia fissato di costruire quel modello quando ce ne sono di migliori e di più semplici. Non posso mandarti per ora quei profili ma spero di poter pubblicare presto una piccola raccolta. Il centro di pressione si trovava in un punto equidistante dalle due estremità dell'ala e a circa il 33 per cento della corda alare. Può avere un equilibrio stabile del modello occorre che centro di pressione e baricentro si trovino sulla stessa verticale e che il primo sia sopra al secondo.



Renato Botta, Aigle. — Sta bene. Rifaremo i disegni e pubblicheremo il pezzetto; ma bada tu, trattandosi di un pezzetto molto etto, anzi mo, il compenso sarà mosto, anzi etto, anzi mo. Il compenso lo spediremo, come tuo desiderio, a tuo fratello Alberto. Conto sulla tua opera di diffusione del tuo giornale. Eroole Arseni, l'aeromo-

chiedere ad altri. Per esempio, vuoi che ti dica se è cresciuto di prezzo il materiale occorrente alla costruzione dell'M. 3 ed il prezzo dell'M 9 in vendita presso la ditta milanese. E via! Scrivi alla ditta milanese (il cui indirizzo è sempre riprodotto nell'inserzione pubblicitaria che compare in tutti i numeri del giornale).

Annunzio Gandolfi, Bologna. — Ho passato la battuta a Crivello (affinché la metta nel suo staccio) e il tuo reclamo all'amministrazione. Qualche cosa, forse, succederà.

ZIO FALCONE

LA PERNA AL SEGRETARIO

Aquila Bianca, Vicenza. — Mi sembra piuttosto spennacchiata, cara la mia Aquila, almeno a giudicare dalle battute che ci hai mandato. La battuta n. 1 è scappata da una identica di Agi, illustrata dal medesimo, e comparsa su L'Aquilonello dello scorso anno; la 2. è uguale ad almeno altre quat-

sat dove cominciarà è quello che ci vuole per te! Poiché siete in diversi ragazzi, potete mettere una piccola somma ciascuno e comparire in società se non hai le 50 lire, ti pare?

Germano Cortiana, Schio. — Eh, Pìck, vieni qua che c'è altra roba per te! Tu vedessi come si diverte, caro Germano! Eh, già, perché anche la tua lettera con le battute è andata a finire tra le zampette del gatto che ha sbattuto adesso una zuccata formidabile contro la mia scrivania. Ve l'ho detto, ragazzi, oggi proprio non va. Peccato perché avrei fatto anche i disegni in inchiostro di China che non erano nemmeno troppo brutti. Sarà per un'altra volta, no?

«L'Ala d'Italia» ha bandito un concorso con un premio di lire 10 mila per onorare la memoria del collega Maria Massai. Tale concorso, riservato a giornalisti e a pubblicitari iscritti al P.N.F. e ai rispettivi sindacati, che doveva chiudersi il maggio scorso, rimarrà aperto sino al 31 agosto prossimo. I colleghi, che intendono parteciparvi, spediscano all'«Ala» (Via Ripense n. 1, Roma) copia degli articoli di guerra aerea pubblicati su giornali e riviste dall'inizio delle ostilità a tutto il 1941.

Candido Marcoli, Brescia. — Questa è bella. Ti rivolgi a Zio Falcone perché hai soggezione di me. E chi sono io? Di solito si ha soggezione delle persone altolocate, dei cosiddetti pezzi grossi, ed ora, in questo caso, dovrei aver soggezione di Zio Falcone piuttosto che del suo segretario; ti pare? Ma questo non conta, come disse quel tale al maestro di aritmetica che aveva chiesto a suo figlio quanto facesse 2 più 2 (ammappela quanto è scema!). Tu vuoi conoscere la modalità necessaria per abbonarsi al «caro incomparabile Aquilone». Bene, ragazzo mio, tu prendi 25 lire, vai in un ufficio postale, fai un vaglia sul conto corrente numero 124718 specificando bene cosa vuoi e lo spedisce all'Amministrazione de L'Editoriale Aeronautico, Via Ripense 1, Roma. Semplice no? La tua battuta va bene per «Prote Armate» «Il Mare» o roba del genere. Noi si parla d'aeroplani, caro mio, non di sommergibili!

GRIVELLO II

Ufficio Editoriale Aeronautico
GASTONE MARTINI, Direttore resp.
Stab. Rotorcalco Vecchioni-Guadagno
Roma - Via San Michele, n. 22
Telefono 580-680

A. CASTELLANI
CREMONA
Via G. Grandi, n. 25
Le migliori tavole costruttive
italiane e straniere. Catalogo
illustrato L. 2.

MOVÒ MODELLI VOLANTI
PARTI STAOCATE
La più completa organizzazione italiana per
l'Aeromodellismo
Richiedete il listino
prezzi 1942
MILANO - Via S. Spirito, 14
Telefono 70-666

«Non farete nessun altro modello, una volta che...»
«Sarebbe... ha un'uscita grande, installa un motore...»

BANCA COMMERCIALE ITALIANA

CAPITALE L. 700.000.000
RISERVA L. 170.000.000

COMPAGNIA NAZ. AERONAUTICA R. AEROPORTO DI ROMA



Apparecchio da turismo Cn. A. PM.

Caratteristiche			
Apertura alare	in 10,50	Peso a vuoto	Kg. 190
Lunghezza	7,07	Carico utile	220
Altezza	2,00	Velocità massima	Km. 180
		Velocità minima	55
		Salita a 1000 m.	9'30"
		Consumo orario di benzina a 150 Km.	litri 15
		Motore	CN A D N 60 HP

BREDA



COSTRUZIONI AERONAUTICHE

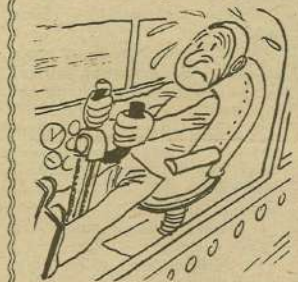
ANCHE se lo sai...

Superfici di compensazione. Le trovate realizzate, in varia forma, nei piani di governo degli aeroplani sono delle speciali appendici sul timone di direzione, di quota, sugli alettoni, aventi lo scopo di alleggerire al pilota la fatica del governo del velivolo. Specie nei grossi aeroplani, il manovrare per lunghe ore i piani di governo richiede uno sforzo fisico non indifferente. Per alleviarlo si è ricorso alle superfici di compensazione le quali, mosse col piano di governo di cui fanno parte integrante, vengono investite dal vento del volo, che tende ad accentuare automaticamente lo spostamento impresso dal pilota. Talvolta le superfici di compensazione sugli alettoni sono realizzate mediante un pianetto rigidamente collegato agli alettoni stessi e collocato più in alto o più in basso. Il funzionamento è analogo a quello già descritto.



Naca. — «E' pronto l'aeroplano?». — «Subito, signor tenente. Non manca che di mettere la Naca ai motori e tutto è a posto». — «I velivoli nazionali, come segni distintivi, oltre la croce bianca sul timone di direzione e la fascia bianca sulle fusoliera, hanno anche la Naca colorata in giallo». Che razza di parte è dell'aeroplano?

Su taluni aeroplani veloci si usano anche masse di compensazione costituite da pesi portati da un braccio rigido collegato ai piani di governo e risultanti, come le superfici di compensazione, dalla parte opposta rispetto all'asse di rotazione dei piani. Le masse o pesi servono per assorbire eventuali vibrazioni manifestantisi nei piani di governo.



dellista detto Ercolino, o Arsenico, desidera sapere se hai ricevuto la sua lettera.
Marcello Bentivoglio, Roma. — Quel tuo amico ti ha indirizzato bene, mandandoti al chiosco di via delle Terme: il accettiamo abbonamenti alle pubblicazioni dell'Editoriale Aeronautico. Ad ogni modo, visto che hai voluto rivolgermi a me (e ciò mi fa piacere), ti dico che puoi anche spedire un vaglia (l'abbonamento annuo costa lire 25) oppure puoi iscriverti alla R. U. N. A. (18 lire compreso L'Aquilone per un anno al Balilla; 25 lire compreso L'Aquilone per un anno agli avanguardisti; 35 lire compreso L'Aquilone per un anno agli altri soci). Per i materiali puoi rivolgerti a Milano, alla Ditta Movò, a Bologna alla Aeromodelli e accessori, a Roma in via S. Basilio. Spero di averti accontentato in tutto.
Francesco Marcuzzo, Stracusa. — Caro amico, tu sei certamente un bravo ragazzo, ma scrivi in un modo veramente deplorabile, e poi chiedi a me delle cose che dovrei

tro arrivate da altre parti d'Italia (non dico con questo che tu l'abbia copiato... ma per non far torto a nessuno, sai come si fa); una uasi uguale alla 5. è apparsa poco fa su L'Aquilone e le altre sono piuttosto giù di giri... ne devi convenire. Spremiti ancora bello mio se vuoi che te ne pubblichiamo qualcuna!

Aldo Tarantini, Bari. — Anche per te giornata nera oggi! Le tue cinque battute sono finite nel cestino dove Pìck (Pìck è la gattina di redazione, per chi non lo sa) sta combinando un pasticcio del diavolo sparpagliando le carte per tutta la stanza. Manda roba migliore.

Marcello Palmili, Roma. — Cosa intendi per la casa dell'aeromodellismo? Vuoi sapere l'indirizzo della RUNA? Via Cesare Beccaria 35 Roma. Se intendi invece le scuole di aeromodellismo ti dirò che c'è una alla Ruggero Bonghi, una al Tasso, al Collegio S. Maria, e credo anche altrove. Certo che ti consiglio di comprarti il «Costruttore». Se vuoi costruire i modelli e non

Un PILOTA AL CAMPO



lipo e voi mi dovete credere non c'è nessuno che abbia un geranio così...

— Lo credo, lo credo — rise Franco — certo non avrei immaginato di trovare un fiore qui.

— ...e se a voi non dispiace, lo lascio in camera vostra perché se lo porto con me i compagni me lo fanno morire. Sono zoticioni, signor tenente, non capiscono queste finanze e mi prendono in giro.

— Va bene, Pasquale, va bene tienilo pure dove vuoi; a me non dà fastidio.

— Comandate, signor tenente! — Tira fuori la mia roba e mettila in ordine, ché tra poco vengo io. Eccoti le chiavi!

E Franco, pedalando, gli gettò un mazzo di chiavi che aveva in tasca.

— Certo, c'è una bella differenza da dove venite. Ci sono stato due mesi io e so che si sta bene: una vita da signori laggiù — e, ad un lieve cenno di protesta da parte di Franco, soggiunse — non che ci sia da stare con le mani in mano o che non si faccia la guerra; questo non l'ho neppure pensato; ma le comodità di laggiù non le troverete davvero qui: i vostri alloggi sono in legno e ci fa caldo di giorno e freddo di notte; l'acqua è razionata e non è permesso sciuparne; il vitto è quello che è e oltre a questo, poiché siamo in pochi si lavora molto e siamo i più bersagliati dal nemico. E' una trincea avanzata questa — disse sorridente — e per questo ci vogliono uomini come voi...

aver preso qualche deposito di munizioni o roba del genere perché ho visto una gran fiammata; troppo grossa per essere quella della bomba; ma queste sigarette arrivano o no?... — gridò rivolto al gruppo da cui sbucò il suo attendente che gli porse il pacchetto con fare premuroso. — Tu dormi chi... dormi, dormi poi vedrai che scherzo ti combino uno di questi giorni...

L'altro farfugliò qualcosa e parlò nuovamente tra gli avieri che ridevano.

— Non le porto mai con me — spiegò rivolto a Franco e accennando alle sigarette — altrimenti in volo è una tentazione e una sofferenza continua; ma appena scendo se non ne fumo subito una, crepo; e quel bestione lì — e cercò con gli occhi il

I
Da alcuni giorni il nemico manifestava segni di maggiore attività; la ricognizione aveva scovato tra le pieghe e le zigrinature della sabbia automezzi, colonne in marcia, attendamenti accuratamente mimetizzati tra i cespugli radi e riarati, simulati negli « uadi » pietrosi. Anche la caccia era dovuta intervenire con maggiore frequenza del solito a respingere apparecchi da bombardamento o qualche ricognitore ostinato che cercava di ficcare un po' troppo il naso nelle cose italiane.

Franco Balleri era stato destinato da poco ad un campo avanzato che godeva fama di una incessante attività e anche di essere oggetto di frequenti visite britanniche. Era stato prescelto tre giorni prima tra altri ufficiali per le sue qualità di pilota arditissimo e vecchio combattente di due guerre: l'etiopica e la spagnola. Il colonnello gli aveva fatto un simpatico discorsetto e i colleghi, alla mensa, gli avevano offerto da bere; un piccolo rinfresco, insomma, fatto con mezzi di fortuna. A tutti dispiaceva che Franco lasciasse il campo ed anche lui era un po' triste. Diamine! Vi aveva ormai trascorso sette mesi ed era uno dei più anziani del luogo; il comandante lo aveva tenuto con sé fino a che gli era stato possibile; ora però la richiesta era giunta troppo dall'alto e non aveva potuto rifiutarsi ancora. Era stato Franco a compiere il bombardamento di Alessandria e di Marsa Matruh, e quella splendida azione di spezzamento sulle fanterie britanniche che era un vanto della squadriglia e che a lui aveva procurato una medaglia d'argento. Ma gli ordini sono ordini ed appunto per questo non restava altro al Colonnello e al tenente Franco Balleri che di obbedire.

Così, lui era capitato al campo Z in una mattina fredda e trasparente, in cui tutte le cose assumevano una tinta strana, come fossero immerse nell'acqua. Piloti non ce n'erano; si trovavano tutti in volo; anche il comandante se n'era andato. Lo ricevette l'aiutante maggiore che gli spiegò brevemente dove poteva trovar l'alloggio, dove era la mensa e gli indicò l'apparecchio a lui assegnato. Poi si congedò da lui scusandosi:

— Sapete, c'è molto da fare; stancate son venuti ancora hanno sfioracchiato il campo e ci hanno pizzicato un apparecchio e una baracchetta se n'è andata al diavolo. Lì c'è una bicicletta; era del vostro predecessore: la potete prendere e farvi un giro; il vostro attendente è fuori ad aspettarvi. Arrivederci.

E Franco salutò e uscì un po' deluso. Beh, cominciava mica tanto bene. Vita dura, quassù, pensò, e rimpianse il suo vecchio campo, ampio e attrezzatissimo, con ogni comodità. Scendendo i due gradini della baracca del Comando vide un aviario salutarlo tutto impettito;

— Pasquale Corriello ai vostri ordini, signor tenente! Franco la guardò un poco; che razza di tipo! Napoletano spaccato: bastava vederlo prima di sentirlo. Due occhi neri e lucidi, furbi che sembrava ammiccasse-

ro sempre, un naso diritto, una bocca larga e tumida con due pieghe ai lati che davano l'impressione che stesse sempre ridendo e invece lui stava serio, serissimo anzi.

— Tu sei Pasquale, allora? — ripeté Franco — il mio attendente?

— Signorsì, per servirvi — rispose quello, ed era accigliato e pareva ridesse.

— Bene, e dov'è la bicicletta? — Quale bicicletta, signor tenente? Io non tengo bicicletta!...

— Quella dell'ufficiale che era prima di me. Comincia a non capire.

Franco era seccato. Il trasferimento, il viaggio in autocarro durante la notte, l'arrivo in quel buco del diavolo dove non aveva trovato nessuno, lo avevano reso nervoso! L'aiutante maggiore che lo aveva piantato lì, solo, con uno scemo come quello e l'appetito che aveva contribuivano a metterlo di malumore.

Ma Corriello aveva finalmente compreso ed era corso via come una lepre.

Franco si guardò intorno. In fondo, a sinistra, un porticato fatto di reti e di frasche — certo il ricovero per gli apparecchi — un mucchio di fusti di benzina, due o tre carrelli per le bombe, qualche cassa con le « gelatiere » degli spezzini; più in là una tettoia di legno, grande, sotto cui era sistemata l'officina. Di là venivano colpi di martello squilanti come rintocchi di campane. Nei pressi era un apparecchio a cui mancava il motore centrale; probabilmente quello che si trovava in riparazione. Ancora più lontano, ai margini quasi del campo, lo scheletro di un aereo fracassato: certo quello « pizzicato » nella notte. Squadre di uomini lavoravano a colmare, in mezzo al campo, i buchi prodotti dalle bombe nemiche. A destra erano poche baracche di legno distanti le une dalle altre; gli alloggi e la mensa, pensò Franco.

Pasquale Corriello giungeva con la bicicletta.

— Eccola, signor tenente.

— Di chi era questa macchina? — chiese l'ufficiale.

— Del tenente Ezio Righi.

— E dov'è ora?

— E chi lo sa? — rispose Pasquale stringendosi nelle spalle e allargando le braccia. — Non è più tornato, signor tenente. Era andato via quattro giorni fa e ancora si deve vedere.

Franco rimase in silenzio e salì sul sellino, ma l'attendente, proseguì:

— Voi credete che sia morto? Ma non è così, signor tenente. Quello è una pellaccia: ha la pelle dura assai. Ci scommetterei la testa che lui e l'equipaggio e Cie cillo stanno bene e sono vivi; quello ritorna, signor tenente, ve lo dico io.

E si batteva una mano sul petto a garantire quanto diceva.

— E chi è Cicillo?

— Cicillo è l'apparecchio, signor tenente; lo chiamo io così perché gli voglio bene; sono due anni che stiamo insieme.

— E la mia camera dov'è?

— E' quella laggiù, con le tendine verdi. Ho già portato dentro la roba vostra. Sul davanzale c'è un geranio rosso che è una bellezza; signor tenente. L'ho coltivato io, l'ho portato da Posi-



Verso le 11, mentre Franco era in camera sua a sistemare la propria roba, entrò Pasquale Corriello.

— Signor tenente, ritornano — disse piantandosi sull'attenti.

Franco lasciò sul letto un paio di pantaloni che aveva in mano e uscì fuori sul campo; l'attendente lo seguì e gli indicò un punto lontano.

— Eccoli laggiù, signor tenente.

Bassi, sulla linea dell'orizzonte che tremava per l'alto caldo che saliva dalla terra, una fila di puntini scuri macchiava la lastra incandescente del cielo; anche gli altri li avevano scorti ed avevano sospeso i lavori e guardavano laggiù sforzandosi di contare gli apparecchi; dall'officina il martellare sonoro era cessato e i meccanici, a torso nudo, eran sulla soglia, con gli attrezzi nella destra e la sinistra sugli occhi a riparare il sole.

Un gruppo di avieri si allontanava con le zappe e le vanghe dal centro del campo mentre gli specialisti, venuti fuori dalle loro baracche, attendevano ognuno il proprio apparecchio bisognoso di cure: le armi sarebbero state ripassate ed avrebbero avuto altri proiettili, i motori revisionati, un nuovo carico di bombe avrebbe empito le fusoliere capaci, e, forse, qualche squarcio sul corpo dei bestioni avrebbe dovuto essere tamponato. Anche gli attendenti eran pronti sulla linea di atterraggio.

— Che ve ne pare del campo? Franco si riscosse dalla immobilità attenta e assorta in cui si trovava per voltarsi indietro: era l'aiutante maggiore che, appoggiato alla bicicletta, gli aveva rivolto la parola ed ora continuava:

Franco sorrise e mormorò qualche parola.

Gli apparecchi erano vicini ormai. I due ufficiali li seguirono con lo sguardo nel giro che essi stavano compiendo sul campo.

Il primo batté le ali.

— E' andata bene! — disse l'aiutante maggiore — il comandante Bezzi è contento. E son tornati tutti — aggiunse.

Gli « Sparvieri » passarono sulle loro teste bassissimi e andarono ad atterrare laggiù, tra fumate di polvere che si stendevano in aria come un velo.

— Questa sabbia è una maledizione! — gridò l'altro rivolto a Franco mentre dava il primo colpo di pedale — venite anche voi! — e si avviò.

Pasquale Corriello era lì, a mezzo metro, con la bicicletta pronta, e Franco vi saltò su e seguì l'aiutante maggiore verso il limite del campo.

Intorno al primo apparecchio si era già formata una piccola folla di avieri ansiosi di notizie.

Franco e il capitano Carelli — l'aiutante — giunsero mentre ne scendeva l'equipaggio.

Incontro festoso come sempre al ritorno da un volo di guerra. Strette di mano; breve presentazione del nuovo pilota ai camerati anziani.

— E come è andata? — chiese Carelli.

— Bene — rispose il comandante Bezzi, slacciandosi la combinazione. — Fa caldo — soggiunse — bene è andata. Siamo arrivati sopra che forse neanche se l'aspettavano ed abbiamo mollato tutto a segno, vero Ferri? — chiese rivolto al secondo pilota che assentì col capo. Era un tizio jungo e magro e abbrustolito dal sole. — Credo di

suo attendente — lo dovrebbe sapere...

Intanto anche gli altri equipaggi erano scesi e stavano a far crocchio e a parlare dell'azione.

— Beh, tutti sani? — chiese Bezzi.

— Tutti comandante — rispose uno. — Ora scende anche Torre che deve aver avuto noie ad un motore.

Il gruppo si sciolse per andare incontro all'aereo che toccava allora con le ruote il terreno. Il maronista saltò a terra per il primo e urlò:

— La barella! il maresciallo Pellati è ferito.

Poi aiutò gli altri a calarlo giù dall'apparecchio.

Pellati, il secondo pilota, era stato colpito ad un fianco ed aveva la combinazione arrossata di sangue; ma sorrise debolmente nello scorgere il comandante Bezzi chinarsi premuroso su di lui.

— E' roba da niente, comandante — mormorò mentre lo adagiavano sulla barella — passerà presto. E' stata una bella azione quella di oggi... — proseguì in un soffio. Poi socchiuse gli occhi e lo portarono via.

Il gruppo si sciolse in silenzio. Franco si trovò vicino a Ferri e ad un altro di cui non ricordava il nome.

— E' una vitaccia qui, caro mio — disse questi — te ne accorgerai, ma ci si fa il callò, Vieni, pagaci da bere: sei il nuovo arrivato.

E tutti e tre si allontanarono verso le baracche.

MARGUS

(Continua).