

L'AQUILONE

I progressi dell'armamento

Abbiamo visto, in una precedente nota, come la specialità da caccia si sia complicata, moltiplicando i suoi compiti tipici; abbiamo anche affermato che una delle ragioni tecniche che ha portato a questa trasformazione era da ravvisarsi nella necessità di battere avversari sempre più duri da buttar giù. Dedicamo ora queste notarelle specificatamente a tale problema.

I bombardieri hanno progredito in questi ultimi tempi verso l'aumento, in qualche caso iper-veloce del loro tonnellaggio totale; ora se poniamo mente al fatto che alla corazzatura si dedica all'incirca il 5 per cento del peso totale, quando questo ascende a 20 o 30.000 kg. ci si può concedere di caricare 1500 kg. di corazze; il che vuol dire, con i moderni acciai speciali, una corazzatura degna del massimo rispetto. L'aumento del peso totale ha permesso inoltre di moltiplicare le postazioni di armi da difesa ed aumentarne il calibro, stечè certi moderni bombardieri hanno fino a 10 mitragliatrici di calibro fino a 12,7 disposte in tutti gli angoli. Se aggiungiamo ancora le alte velocità divenute normali per tutti i velivoli, avremo messo in evidenza come il contatto fra i combattenti dell'aria tenda a divenire fugace, cioè molto limitato nel tempo.

Ecco dunque i tre fattori che hanno influito sul progresso dell'armamento dei caccia: fugacità del contatto balistico dovuto alle alte velocità di volo; necessità di superare una forte reazione di fuoco; necessità di forare forti corazze.

Il primo di questi fattori consiglia intuitivamente di aumentare il volume di fuoco, cioè di mettersi in grado di sparare un grandissimo numero di colpi pur nel piccolo tempo in cui dura il contatto col nemico; con ciò si è venuti nella decisione di aumentare le armi installate, le quali, tirando contemporaneamente, sputano precisamente maggior numero di colpi nello stesso tempo; cosa tanto più necessaria in quanto la cadenza di tiro (cioè i colpi sparati al minuto) diminuisce con l'aumentare del calibro. Si è visto dunque il caccia passare dalle 2 mitragliatrici del 1936 alle 12 (prima versione «Hurricane») e perfino alle 22 di piccolo calibro (ultima versione «Hurricane»); poi adottare armamento misto di vari calibri, montando sia armi di piccolo calibro (da 6 a 8 mm.) che di medio (fino a 13) e grosso (i cosiddetti «canonici», che sono da 20 a 37 mm. per il momento). In tal modo pilota quando spara concentra sul bersaglio una notevole massa di proiettili, in modo da poter sperare di conseguire buoni risultati pur in un tempo brevissimo.

Il secondo fattore ha consigliato di sparare prima; il che vuol dire «mettersi a sparare da maggior distanza». E' chiaro, difatti, che quando ci si avvicina ad un tale armato allo stesso modo che noi stessi, il vantaggio si ottiene sparando prima; ma se l'avversario è nascosto, saremo costretti ad avvicinarci di più per essere sicuri di colpirlo, e resteremo dunque per un certo tempo in sua balia; è naturale pertanto migliorare il nostro armamento in modo da poter tirare da maggior distanza con eguale efficacia, neutralizzando il vantaggio avversario. Questo è stato il ragionamento che ha portato all'installazione di mitragliatrici di maggior calibro sul caccia; l'intento di ottenere un più grande raggio di efficacia, e quindi di tirare sul bombardiere prima di essere sotto il suo stesso tiro efficace. Il caccia ha cercato di tirare prima di entrare nella sfera di tiro del bombardiere; ma nello stesso tempo si è procurato il vantaggio di tenere l'avversario sotto il suo tiro per una maggior quantità di tempo. Difatti è chiaro che tirando da più lontano si dispone di più tempo, nella fase di avvicinamento, per tirare, e quindi si migliorano le probabilità di



UN NOSTRO INTERCETTATORE ATTACCA UN DISTRUTTORE AMERICANO TIPO "SEVERSKY CONVOY."

piazzare dei colpi a segno. Se uniamo a queste osservazioni sull'aumento dei calibri quelle che abbiamo fatto precedere sull'aumento del numero delle armi, vediamo che le probabilità di mettere un colpo buono sul bersaglio sono aumentate fortemente dalla parte del cacciatore.

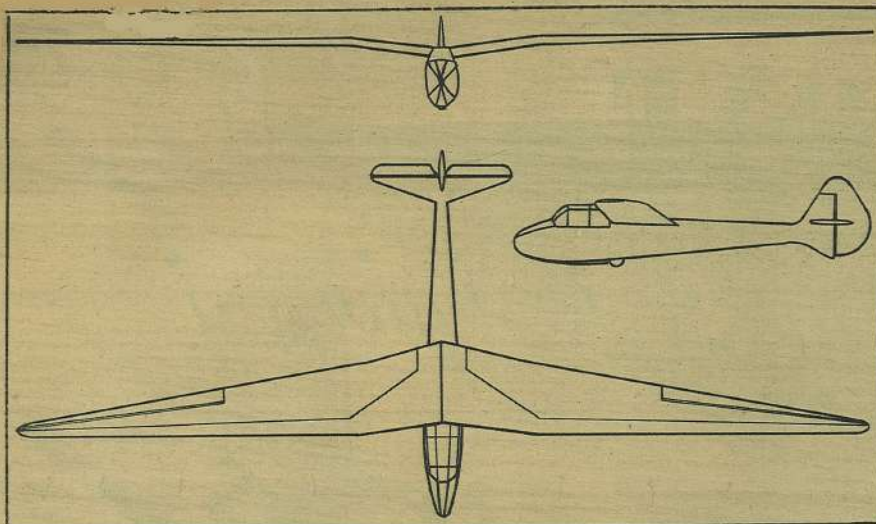
Il terzo fattore ha però neutralizzato, in certo qual modo, gli accorgimenti studiati per i due precedenti. Difatti la corazzatura ha messo senz'altro fuori uso tutto l'armamento di piccolo e medio calibro; inutile avere 12 mitragliatrici da 7,7 se nessuno dei loro proiettili era in grado di passare le corazze che proteggevano le parti vitali del bombardiere. Le mitragliatrici da 12,7 si trovavano in migliori condizioni con le loro pallottole perforanti, ma per riuscire a «spassare» occorreva portarle a sparare a poca distanza. Si dice, grosso modo, che un proiettile perfora una piastra d'acciaio che ha lo spessore del suo diametro se sparata a 100 m. di distanza; ora portare una mitragliatrice da 12,7 a 100 metri

da una piastra di corazza per passare 12,7 mm. è, per lo meno, un bel rischio, in quanto si annullano tutti i vantaggi che si volevano ottenere sotto il fuoco nemico per molti secondi prima di essere a distanza utile; il che vuol dire che c'è tutto il tempo ed il modo, prima di «impallinare», di restare impallinati. Il che, evidentemente, non è conveniente. Queste considerazioni hanno condotto all'aumento del calibro, cioè il diametro delle pallottole, ed è anche la velocità iniziale con la quale le pallottole di eguale calibro vengono sparate (cosa che si ottiene aumentando la carica di lancio). E' chiaro difatti che un proiettile più grosso o più veloce consegue migliori risultati che quello più piccolo o più lento, ossia può conseguire gli stessi risultati anche se tirato da maggior distanza dal bersaglio; si ritorna cioè a riavere la possibilità di tirare da lontano, pur avendo la certezza di bucare la corazza. Naturalmente dalla parte della difesa si è passati all'aumento degli spessori, e così oggi siamo, in aeronautica, in pieno duello fra

«corazza e cannone», che aumentano a sbalzi, prima una poi l'altra, spessori e calibri. Dalle 12,7 si è passati a 20 mm.; i russi usano cannoni da 23 mm. e si afferma che gli americani hanno montato su un loro caccia pesante un cannone da 37, del quale tuttavia non vi è ancora conferma; d'altra parte le corazze — che non solo sono di acciaio, ma anche di varie altre materie (ricordiamo per tutti i parabrezza trasparenti ed impermeabili perché spesso varie decine di cm.) — vanno aumentando i loro spessori, e dal 5 mm. degli «Hurricane» sono andate su verso 110 ed i 20 mm. attorno alle parti più delicate. E' chiaro che non vi è un punto di arrivo di questo progresso, e quindi vedremo andare sempre più oltre questa gara.

Ma a noi non interessavano i dati precisi, né le previsioni sull'avvenire; interessava esporre le ragioni, i principi che hanno dettato queste innovazioni; e questo speriamo di aver fatto con sufficiente chiarezza.

SILVAR



Un ALIANTE

PER STUDI METEOROLOGICI

L'ingegnere svizzero A. Hug, allo scopo di rendere possibili voli di studio meteorologico, ha progettato e fatto costruire alla «Segelflugzeugbau Zurich E. G.» un aliante di elevate caratteristiche. Si tratta dello Spyr V. L'aliante è biposto ed i posti di pilotaggio sono in tandem, decalati allo scopo di non rendere la sezione maestra troppo grande (per ragioni aerodinamiche) e per offrire al pilota posteriore una buona visibilità.

L'ala presenta una apertura di m. 18,40 ed è interamente a sbalzo. Presenta — vista di fronte — una forma ad M che ha lo scopo di assicurare una buona stabilità trasversale specialmente nelle virate strette quali si possono presentare nella utilizzazione di correnti termiche di piccolo diametro. L'ala vista in pianta è quasi simile allo Spyr IV ed è fortemente rastremata alle estremità. E' provvista di speciali freni da picchiata posti sull'intradosso ed estradosso dell'ala.

La fusoliera è poligonale e porta un pattino di atterraggio con ruota fissa allo scopo di facilitare il rullaggio durante il decollo.

I timoni sono del solito tipo a croce e cioè complesso stabilizzatore-timone di quota posto a metà altezza sul complesso deriva-timone di direzione. Essi sono compensati dinamicamente e staticamente. Lo stabilizzatore pol è regolabile in volo a mezzo di volantino a portata di mano dei due piloti in maniera tale da poter variare la deportanza della coda.

Una particolarità del timone di profondità è data dal ripiegamento laterale di esso sulla fusoliera. Dato che l'aliante è indicato per ricerche aerologiche il cruscotto è munito di modernissimi strumenti e comandi (vedi fotografia n. 2) che ora elenchiamo:

1 bussola, 2 altimetri di precisione, 2 anemometri, 1 variometro sino a + e - 5 m/sec, 1 variometro sino a + e - 10 m/sec, 1 variometro speciale a grande sensibilità, 1 indicatore di virata e sbandamento ordinario, 1 indicatore di virata elettrico, 1 inclinometro longitudinale, 1 termometro misurante la temperatura esterna, 1 igrometro molto sensibile, 1 cronografo, comando freno aerodinamico, comando rapido sgancio partenza e rimorchio, comando rapido sgancio capottina trasparente, comando incidenza stabilizzatore, scala di controllo posizione stabilizzatore.

I dati tecnici e le caratteristiche di volo sono:

Apertura alare m. 18,40, lunghezza totale m. 7,80, allungamento 16,8, peso a vuoto Kg. 275, carico utile 165 Kg., peso totale Kg. 440, superficie alare mq. 20,14, carico alare 22 Kg/mq, velocità di discesa 0,80 m/sec (0,60 con un pilota), rapporto di planata 1:24, velocità con angolo di pla-

- 1) Bussola;
- 2) Pedali comando timone direzione;
- 3) Barra di comando 2° pilota;
- 4) Seggiolino posteriore;
- 5) Inclinometro longitudinale;
- 6) Variometro;
- 7) Seggiolino del 1° pilota;
- b1) Anello sgancio rimorchio;
- a2) Maniglia comando freni da picchiata.

nata ottimo 75 Km/ora (68 con un pilota).

L'aliante è stato collaudato il 28 marzo u. s. sul campo di Belpmoos del pilota G. de Chambrier che eseguì varie prove ed essenzialmente:

Prova di maneggevolezza, prove di virate a differente raggio, prove di ricerca del miglior angolo di planata e vel. discesa, prove con differenti valori della posizione dello stabilizzatore, prove per determinare eventuali vibrazioni, prove per l'entrata ed uscita dalla vite, prove con freni da picchiata, prova per determinare la massima velocità in candela senza freni.

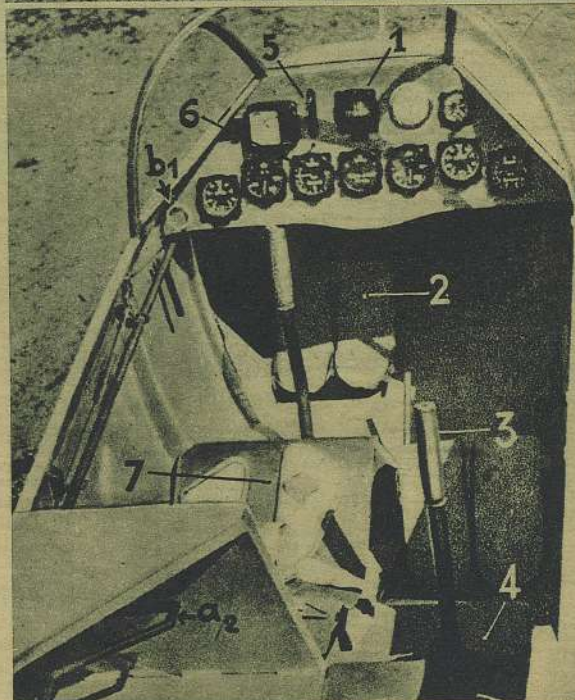
Lo Spyr V è destinato alla Stazione Centrale Svizzera di meteorologia allo scopo di effettuare voli di ricerche aerologiche al servizio del volo a vela.

L'aliante sarà munito anche di stazione radio trasmittente e ricevente.

Le buone prove in volo fanno prevedere che lo Spyr V sarà impiegato per voli di altissimo rendimento e particolarmente per voli di distanza — dato l'elevato carico alare — quando non sia impegnato in voli di studio. **GIORGIO CURELL**



Lo "Spyr V", con i freni aerodinamici aperti



sportivamente molto intensa è sulle pendici del famoso Fusijarna.

L'«Eife» è un veleggiatore svizzero di piccole dimensioni il cui peso a vuoto è di soli 47 Kg. L'apertura alare, come già pubblicato altra volta qui, è di soli 9 metri mentre la lunghezza totale è di m. 5,30. La costruzione è naturalmente in legno. Si, per il conseguimento del brevetto C occorre la preventiva visita psicofisiologica. Accontentato?

Falco, Trieste — I più recenti aliante biposti costruiti in Italia sono il «Borea» che abbiamo a suo tempo descritto nel N. 51 del dicembre '41 e che è stato studiato per l'alta quota, ed il «Canguro C.V.V. 6» progettato dal Preti del Centro Studi di Milano. A differenza del «Borea» i posti sono in tandem. L'apertura alare è di m. 19,20 la lunghezza di m. 8. Si tratta di una nitida macchina di grande finezza aerodinamica. L'ala posata sul dorso della fusoliera è a doppio trapezio ed è sbalzato interamente. L'allungamento è notevole, la rastremazione piuttosto pronunciata. Il peso a vuoto è di 280 kg. il carico utile di 180 kg. Velocità minima di discesa metri 0,60 secondo. I timoni sono del consueto tipo a croce, la fusoliera a sezione ellittica. Costruzione interamente in legno come struttura. Il «Borea» invece è a posti affiancati e presenta le seguenti caratteristiche: Apertura alare m. 21, lunghezza metri 8, peso a vuoto Kg. 350, totale 530. L'allungamento è superiore a quello del «Canguro». Infatti è di 21. Elevata l'efficienza che è dell'ordine di 34. La velocità minima di discesa è anche qui di m. 0,60 al secondo. No, il Cat. 28 è nato prima di questi due. Per i voli a rimorchio viene adoperato il solito Caproncino con motore «Colombo» (parlo dei voli sportivi civili) e qualche volta il Breda 25.

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

ANNO XIII

Direttore: Gastone Martini

Edito dall'
UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO
Via Ripense, n. 1 (Angolo Lungotevere Ripa) - Roma
Telefoni: 585341-585342-585343

ABBONAMENTI

Annuale L. 22

Semestrale abolito

Un numero centesimi 50
Gli abbonamenti non hanno decorrenza retroattiva.

Numeri arretrati il doppio
Abbonamenti e numeri isolati per l'estero il doppio

Per cambio indirizzo inviare la vecchia fascetta unitamente a lire 1.

Eseguire i versamenti a mezzo conto corrente postale N. 1/24718 intestato a: Ufficio Editor. Aeronautico.

PUBBLICITÀ

Per i contratti pubblicitari rivolgersi all'UNIONE PUBBLICITÀ ITALIANA - Piazza della Borsa n. 4 - Milano.

Tel. dal 12-451 al 12-457

Prezzo delle inserzioni pubblicitarie L. 2 per ogni mm. di colonna

COLLAUDO DI UN IDROMODELLO A SCAFO CENTRALE

Non ricordo più dove né quando, ma ho in compenso ben chiaro in mente di aver sentito tante volte dir male dell'idromodello a scafo centrale perché di più difficile realizzazione, perché lateralmente meno stabile in acqua, perché il suo disimpegno da questa, nella fase di arrivo, sarebbe difficile, e tante altre cose delle quali è bene fare grazia al lettore. Queste affermazioni che innegabilmente hanno un fondamento di verità, mi sono spesso venute alla mente per cui mi sono anche chiesto talvolta se non si trattasse però anche di un luogo comune, di una di quelle idee fisse che taluni aeromodellisti, specie se anziani ed empirici hanno nel loro repertorio... mentale. Perché esiste una categoria di essi che accetta come legge il sentito dire fatalisticamente, quando le difficoltà costruttive invece di affrontarle, e rimanendo così inevitabilmente al modello antidiavolano, senza mai progredire di un palmo. Sono pochi, ma ci sono; coll'andar del tempo anzi andranno per autogliminarsi, perché proprio in aeromodellismo riesce a qualcosa di buono chi sa spogliarsi di preconcetti e segue la strada maestra del progresso, senza pregiudizi. Che l'idromodello a scafo centrale possa decollare, volare, ammarare perfettamente, era già stato dimostrato esaurientemente, specie dopo le interessantissime prove del Dott. Forster che ne ha fatto anzi uno studio particolare, del maggiore Bowden, e di qualche altro, non parleremo quindi di una novità sensazionale illustrando le prime prove effettuate in questi giorni dal «Maestrale»: un interessantissimo modello su questa formula di recente costruzione. Ma varrà soprattutto a dimostrare che l'idromodello esiste ed è vivente e vitale, anche in Italia; che c'è chi ne affronta i problemi più delicati con serietà d'indimento per sola passione. Può darsi anzi che si tratti del primo scafo centrale italiano che abbia volato veramente, ma se non lo è in senso assoluto, certamente è uno dei primissimi. I costruttori sono due vecchie conoscenze dell'aeromodellismo a motore, che hanno al loro attivo una lunga serie di modelli ben riusciti veramente, e dei quali il «Maestrale» non è l'ultima creazione come si potrebbe credere a prima vista, perché in attesa della stagione propizia (mi dimenticavo di dirvi) che il modello è stato finito in pieno inverno) hanno trovato modo di costruirlo nel frattempo un altro interessantissimo terrestre, formidabile arrampicatore che ho visto volare in questi giorni.

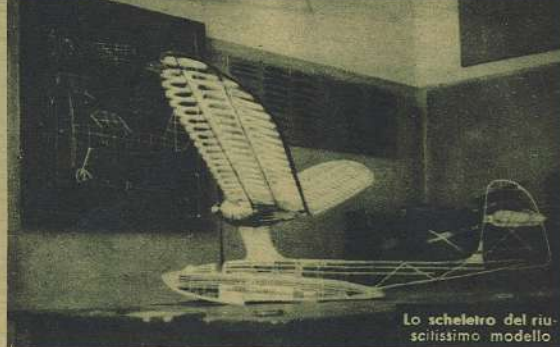
Il fotogenico idromodello che potrete vedere nella foto con accanto uno dei suoi autori, da tempo in grigioverde (perché non in grigioazzurro si chiederà qualcuno, ma sono cose che capitano agli aeromodellisti) fin infatti di mettere... le penne una limpida sera di dicembre, proprio una sera in cui le sirene d'allarme ci preannunciarono la visita (poi non avvenuta) della R.A.F. e ci fecero abbandonare piuttosto svelatamente lo stanzone della scuola di aeromodellismo dove stavamo ammirando la bella costruzione finita. Il «Maestrale» che ormai non attendeva più se non di librarsi da uno specchio di acqua tranquilla, per la molta neve caduta in seguito, e per la conseguente inaccessibilità del corso d'acqua, rimase ad attendere la primavera al calduccio della vecchia scuola dove aveva visto nascere l'altro «fratello» di cui ho accennato. E venne finalmente il giorno delle prove. Un'ansa tranquilla del vecchio fiume dal nome etrusco, a pochi chilometri di bicicletta dal cantiere, si popolò in un pomeriggio domenicale di strani esseri muniti del più disparati arnesi traghettati a fatica, e non senza acrobazie, in mezzo alla corrente. Recavano con la cura e la serietà di un rito un grande uccello dalle ali inerti, color caffelatte chiaro, e con una specie di corpo a scafo, la cui linea di immersione ed il fondo erano invece di un bel nero lucente, brillantissimo al sole. Sembrava una piccola tribù di nomadi in



Un perfetto decollo del «Maestrale SS».



Le prime prove di galleggibilità.



Lo scheletro del riuscolissimo modello.

cerca della posizione più propizia per piantare le tende. Ed i nomadi dell'aeromodellismo dopo uno scambio di idee si accordarono sulla scelta dello specchio d'acqua più placido osservando la direzione del vento, sfruttando perfino a tale scopo i magnifici voli «sul posto» di un gabbiano, piovuto il chissà di dove ed in evidenti frotte... annoniarci! Poi il sonoro ronzio del piccolo motore eruppe in pieno soverchiando il mormorio dell'acqua, e spaventando il gabbiano, fino a che il piccolo idrovolante tenuto a viva forza fermo in acqua dai due costruttori in braghette, non venne mollato. Chi scrive, armato di cinepresa e di macchina fotografica stava immerso fino alla cintola pronto a fissare il decollo. Il modello si slanciò velocemente colla prora quasi tutta emersa; l'acqua sotto il piccolo scafo aveva delle vibrazioni metalliche e sonore, mentre

i presenti col fiato sospeso erano rimasti nelle più impensate posizioni come se si trattasse di una fotovivente. Una scia perfettamente retta segnava il percorso velocissimo del «Maestrale» fino a che esso dopo pochi metri non si staccò di scatto dall'acqua e non fu in volo. Il decollo era avvenuto in perfetto stile, uno stile da fare invidia al più consumato dei piloti d'idrovolante, ed in brevissimi istanti. E fu proprio qui che invece di «girare» la partenza per poco non rimasi... girato a mia volta. La fulmineità di quel perfetto involo mi sorprese talmente che per una piccolissima frazione di tempo rimasi ammirato a guardare tanto da scordarmi la ripresa e da fare appena in tempo a scattare l'obiettivo per avere almeno una documentazione più immediata.

Il «Maestrale» dimostrò immediatamente di possedere anche ottime qua-

lità di salita: infatti raggiunte rapidamente una buona quota senz'allontanarsi molto; poi il volo divenne piuttosto movimentato per la aumentata intensità del vento, e per talune figure acrobatiche non in programma, ma talmente fedeli al vero che pareva di assistere effettivamente ad un collaudo in piena regola. Una virata imperiale perfetta ad una trentina di metri di quota, poi gran volta centrale, poi ancora una spirale sull'ala destra dovute forse allo staccarsi improvviso di un piccolo contrappeso fissato sul piano di coda orizzontale, e che vedemmo cadere in mare, finirono per provocare un ritorno in acqua piuttosto brusco, ma l'essenziale era comunque stato provato con successo. Tornato in cantiere un po' ammaccato il «Maestrale» è ora in attesa di più importanti prove dopo le necessarie riparazioni, dopo le quali sarà possibile descrivere il modello in tutti i suoi particolari costruttivi. Gli aeromodellisti che forse tale descrizione attendevano a conclusione di questa breve cronaca abbiano pazienza, dalle fotografie potranno già farsi un'idea; d'altra parte siamo sicuri che ne parleremo ancora molto presto.

GIO. FA.

LA SETTIMANA ESTERA

Inghesi ed americani sono da lungo tempo alla ricerca di qualsiasi espediente che possa assicurare al convogli la vigile, attissima e potrebbe dirsi indispensabile protezione degli aerei.

Il Sottosegretario di Stato all'Aeronautica, capitano Harold H. Balfour, ha recentemente annunciato ai Comuni che il Ministero dell'Aeronautica Inglese aveva acquistato un certo numero di giroplani da impiegare per la protezione dei convogli. Sembra si tratti dell'apparecchio ideato dall'ing. Sikorsky, già sperimentato fin dal 1941. Questi apparecchi sarebbero particolarmente impiegati nelle zone che non possono essere protette da aerei aventi basi terrestri.

I vantaggi che offre il giroplano per la lotta contro i sommergibili sono evidenti: un apparecchio di tale tipo può infatti decollare da navi di tutte le categorie anche senza catapulte, può mantenersi a lungo al disopra di un sommergibile in immersione, può ridiscendere sulla nave da cui ha preso l'involto senza gravi difficoltà. Ma i giroplani, a quel che sembra, non risolvono le preoccupazioni degli anglo-americani.

IL TRAINO DEI VELEGGIATORI

Per gli aeromodellisti che sogliono dedicare la loro attività alla costruzione e al lancio dei veleggiatori presentiamo qui sotto alcuni accorgimenti che torneranno loro assai utili.

Dal manuale di Horst Winkler sono tratte le prime due e la quarta figura: la 3 e la 5 dal Model Year Book di F. Zaie (Ediz. 1938). La fig. 1 mostra quale è la migliore posizione per il ganco al fine di una rapida e stabile salita in quota del modello durante il traino (occorre conoscere l'esatta posizione del baricentro del modello).

La fig. 2 mostra come un modello può essere trainato in quota con un cavo in parte elastico e in parte rigido.

La parte elastica (25% di tutta la lunghezza del cavo) viene tenuta in mano dal lanciatore e l'altro estremo è legato alla parte inestensibile del cavo (75%). Colui che sostiene il modello si allontana da chi tiene l'estremo della parte elastica del cavo per metterla in tensione; poi libera il modello ed il lancio è così eseguito. L'estremo della parte elastica anziché essere tenuto in mano da un aeromodellista, potrebbe essere legato a un piolo infisso a terra. In questo caso il lancio può essere eseguito anche da una sola persona.

La fig. 3 mostra un tamburo montato sul trapano per il rapido ricupero del cavo (anche per traino di modelli leggeri e piccoli).

La fig. 4 illustra un sistema di lancio a catapulte con cavo tutto estensibile. Bisognerà però stare attenti a lasciare libero al momento giusto l'elastico che si tiene in mano altrimenti il modello farà una brutta fine.

Per ultimo la fig. 5 ci mostra come un autosecchio di macchina fotografica può essere utilmente impiegato per far virare il modello dopo lo sgancio in modo da consentire il miglior sfruttamento delle termiche.

Il segretario per la Marina americana, colonnello Frank Knox, ha infatti recentemente annunciato in una riunione di giornalisti, che sono in costruzione negli U. S. A. portaerei ausiliarie in gran numero, per la lotta contro i sommergibili dell'Asse e che anzi una prima serie di queste unità già sarebbe entrata o starebbe per entrare in servizio. Si tratterebbe di navi da carico opportunamente attrezzate o adattate come portaerei, e appunto per ciò chiamate «portaerei ausiliarie» ovvero «portaerei di scorta» con riferimento, come ben si comprende, a quella che dovrebbe esser la loro specifica funzione.

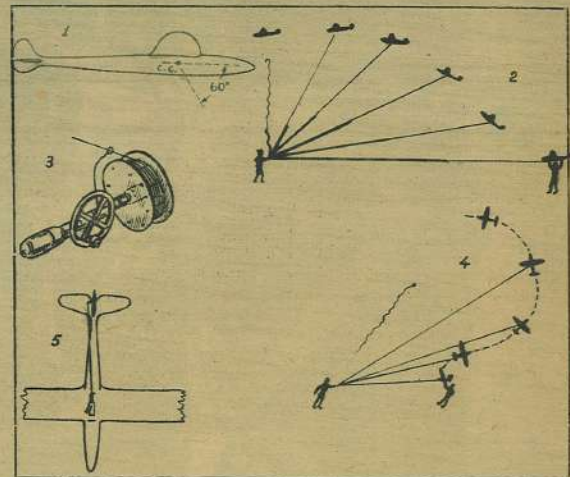
Si è saputo che alla fine dello scorso anno la produzione di aeroplani negli U. S. A. non aveva raggiunto le cifre preventive dal Presidente Roosevelt. Lo scarto era di circa 11.000 apparecchi.

Per quanto riguarda l'anno in corso, il Tenente Generale William Knudsen, capo della Produzione presso il Dipartimento della Guerra, ha dovuto recentemente ammettere che la produzione di apparecchi rimarrà di un quarto inferiore alle previsioni e diminuirà ancora se non saranno notevolmente aumentate le forniture mensili.

Infatti sulla base delle cifre per i mesi di gennaio, febbraio e marzo ufficialmente comunicate da Robert Porter Patterson, Sottosegretario di Stato al Dipartimento della Guerra, alla fine dell'anno in corso la produzione effettiva non supererebbe la metà di quella preannunciata.

Ed è ancora più interessante rilevare come il gettito mensile non sia aumentato nei primi mesi del 1943 da quello raggiunto nel dicembre 1942, che anzi nel gennaio si sarebbe persino registrato un regresso.

L'ing. Oskar Ursinus, fondatore ed editore del periodico tecnico tedesco «Flugsport», che si pubblica fin dal 1908, in occasione del 65° anniversario ha ricevuto dalla Presidenza della Lufthansa - Gesellschaft fuer Luftfahrtforschung, la medaglia Lilienthal.



CROMOCHELETTE

4

Gilbert trovò Sandy nella sua stanza, sdraiato sul letto. «Hallo — fece entrando rumorosamente e tirando una gran pipata che sbuffò quasi subito verso la finestra — ti si vede finalmente! Ti ho cercato da per tutto. Al bar, nella sala, alla mensa, al comando, sul campo, perfino nelle rimesse! Credevo te ne fossi andato senza salutarli!».

Sandy scrisse indolentemente ed abbandonò il giornale che stava leggendo; poi bevve un sorso da un bicchiere che si trovava sul comodino: «Niente di tutto questo amico mio — e la sua voce era lenta e grave — ho preparato la mia roba perché domani me la batto; del resto lo sai. Ed ho anche aiutato Weber a raccapezzarsi in quella baraccola in cui si agita sempre e che chiama la sua camera. Domani all'alba — e si volse a guardare il cielo facendo un segno vago con la mano — me ne vado; e veramente è ora; mi son proprio seccato dell'Africa e di volare e un poco di riposo mi farà bene, oggi ho l'ultimo volo; ma mi terrò in disparte in modo da non aver storie».

Gilbert, seduto sulla sponda del letto, continuava a fumare e guardava l'amico con aria sognante. «Beh — disse — dopo tutto te lo sei guadagnato questo mesetto. Hai lavorato abbastanza. Adesso tocca a noi».

Da fuori veniva il frastuono del campo. Le pesanti macchine partivano e scuotevano l'aria con l'ansito dei motori; un autocarro — assai vicino alla baracca e fece tremare i vetri mentre un trattore rotolava cupamente qualcosa di grosso. Gilbert e Sandy erano in silenzio e l'uno fumava e l'altro, sempre sdraiato, inseguiva chi sa quali sogni dorati. «Sai Gil — disse d'un tratto — voglio proprio divertirmi. C'è quella Margaret, ricordi, che ogni tanto mi scrive, e poi anche Madeline ed altre, ho messo via un bel gruzzoletto e con la divisa fiammante farò colpo...».

«Signor tenente, siete di volo!» esclamò l'attendente entrando nella stanza. Sandy si rizzò a sedere sul letto, pigramente mise i piedi a terra, ed allargò le braccia in un lungo sbadiglio. Baccolse da una segretaria il casco bianco ed un fazzoletto rosso di seta e si avviò seguito da Gilbert.

Il sole abbagliante li obbligò a socchiudere gli occhi. Sulla linea di volo era pronta la seconda ondata di quadrimotori; la prima aveva decollato da qualche minuto. I piloti stavano avviandosi insieme agli equipaggi verso le macchine gigantesche e le loro figure vestite di bianco formavano una vera folla in marcia. L'aria tremava per il rombo sordo dei motori al minimo. In pochi minuti tutti scomparvero dentro i ventri di acciaio e le eliche rotarono più velocemente. Poi, la prima macchina si mosse, lentamente, corse verso il limite del campo, eseguì un

brusco dietro front, il regime dei motori venne aumentato e lo strepito soverchiò ogni altro rumore. Il quadrimotore avanzava ora traballando sempre più veloce, aveva staccato le ruote, si era alzato. Gli altri lo seguirono ben presto e tutti furono in aria.

Fu una pattuglia di nostri caccia in crociera che, per prima, scorse la formazione nemica e diede l'allarme alla costa. La rotta faceva presumere una incursione su Messina. Segnalati gli aerei avversari, il capo pattuglia decise senz'altro di attaccarli. La sproporzione era enorme,

DOMANI SI PARTE

ma lui ed i suoi gregari non badavano a queste cose; d'altra parte contavano anche sulla sorpresa. La maggiore quota li favoriva ed avevano il sole alle spalle. L'ideale per un cacciatore. Attraverso il laringotono vennero stabilite le modalità dell'attacco. Ad un migliaio di metri sotto, i grossi quadrimotori avanzavano rapidamente. I caccia si portarono nella direzione più favorevole, poi piombarono contro gli ultimi apparecchi. Quando questi si avvidero della loro presenza — era già troppo tardi: i primi colpi erano grandinati a bordo come frustate di fuoco ed avevano già ferito e stroncato. Un motore aveva piantato seccamente e la macchina colpita strancava ora perdendo velocità. I tre caccia avevano richiamato velocemente e si preparavano al secondo passaggio. Sapevano che adesso l'incontro sarebbe stato più duro perché centinaia di armi avrebbero fatto fuoco contro di loro, ma non erano nuovi a queste battaglie e giurarono d'astuzia; con un rapido rovesciamento ed una affondata vertiginosa precipitarono davanti alle prue vetratte delle «fortezze» per attaccare d'improvviso al di sotto. Anche stavolta la sorpresa riuscì. Ebbene agio, nello spazio di poche frazioni di secondo, di mettere diversi proiettili a segno senza per altro essere colpiti. La segnalata sinistra di un quadrimotore esplose in una vampata gigantesca che ben presto avvolse tutto in un turbine di fuoco; la macchina si aprì, poi, facendo perno sull'ala ancora intatta, entrò in vite e sparì verso le immensità del mare. La formazione nemica aveva serrato gli intervalli e faceva adesso uno sbarramento infernale. Una rete fittissima, incandescente, l'avvolgeva tutta rendendo quanto mai pericoloso l'avvicinarsi. Il capo pattuglia si rivolse verso l'apparecchio menomato nel primo scontro e che era ormai rimasto indietro; gli altri

due caccia si tennero in disparte. Il grosso velivolo sembrava animare nella corsa pur sempre velocissima e sparava rabbiosamente per difendersi dall'attacco che riteneva imminente e decisivo. Il grosso della formazione però, allo scopo evidente di portare aiuto al sinistrato aveva ridotto la velocità in modo da incorporarlo e poterlo meglio difendere con il fuoco concentrico di tutte le armi. Ma i nostri non gli diedero tempo di scappare. Folgorarono su di lui in catena, una, due, tre volte fin tanto che non lo videro andar giù di schianto e seminare nel cielo, appesi al paracadute, i suoi uo-

mini. Poi lasciarono gli altri perché erano terminate le munizioni. Ma altri caccia sarebbero senza dubbio accorsi su allarme.

Sandy aveva seguito le varie fasi della lotta con il cuore stretto o un nero presentimento. Si era sorretto addosso al gregario di destra, si era stretto contro il velivolo che aveva davanti quasi a cercar protezione. Tragittatrici lo rassicuravano un poco. «Diavolo — andava ruminando mentre le mani convulse stringevano il volante — quei dannati proprio oggi dovevano incontrarsi? Ma non passeranno». E tendeva l'orecchio al frastuono fittissimo delle armi che tambureggiavano. Non voleva confessare a sé medesimo che cercava di illudersi, di infondersi coraggio; quel coraggio che oggi non aveva.

Domani devo partire, domani me ne vado, andava ripetendosi e cercava con gli occhi ansiosi il cielo nella tema di veder sbucare la saettante figura del caccia italiano. E il vide infatti: piombavano giù come folgori ed ebbe per un istante solo la visione rapida delle ali azzurrine e la fascia bianca sulla fusoliera. Per un attimo sperò, tanto fu facile la loro caduta, che precipitassero colpiti e ne ebbe l'animo sollevato; ma fu per un attimo solo che senti d'un tratto a bordo lo schiocco secco dei proiettili. I motori urlavano regolarmente e questo era confortevole e valeva ad infondergli quella calma che andava disperatamente cercando. Dannazione — Sembrava un pivello! Eppure non era la prima volta che eseguiva azioni di guerra e che si scontrava con il nemico. Tutto sarebbe andato bene! L'indomani doveva partire. E pensò alle delizie di un metsetto tra ragazze dagli occhi azzurri e fra le babeliche serate nei locali scintillanti e nei salotti dei suoi amici.

Le armi taquero infine ed il secondo pilota gli comunicò che «era stato respinto l'attacco italiano» ma gli disse pure che due velivoli se ne erano andati in mare. Sandy ritrovò il suo umore. Trasse dalla tasca della combinazione una bottiglietta schiacciata e curva di argento, ne svitò il tappacchio e sorseggiò un goccio di cognac. «Fa sempre bene» disse ridendo quasi a scusarsi con il secondo.

La costa siciliana era in vista. Adesso ci sarebbe stato ancora da ballare. La formazione aveva guadagnato una quota molto maggiore per cercare di annullare ogni altra minaccia di caccia. In basso, il mare segnava un marletto azzurro contro il bordo verdastro dell'Isola; la punta della bussola le andava incontro fin quasi a congiungersi. Là era Messina; la bisognava colpire. La superarono, scavalcarono la Sicilia, apparvero sull'altra costa, poi si lanciarono in picchiata per entrare sul territorio d'improvviso, bassi, dal nord. I porticcioli, le insenature, le mille frastagliature contro cui sbiancava e in cui tesseva il suo ricamo il nostro mare balzarono avanti, vennero segnate per la velocità, sformati per la rapida perdita di quota. Le strade irretivano, il terreno con cento e cento segnetti bianchi, le case sparse nel verde punteggiavano il suolo.

La formazione descrisse un breve arco di cerchio, si rimise in assetto e puntò ora velocissima e decisamente su Messina. Sandy cercava con l'occhio inquieto la città; aveva fretta di mollare il carico e svignarsela; ne aveva abbastanza dell'Italia e della guerra. Domani partiva. Avrebbe sganciato appena possibile, non importava dove, tanto per aver la coscienza a posto e dire di aver fatto anche quella sera il suo dovere.

La formazione si trovò d'un tratto dentro alla reazione antiaerea. Fu come se fosse scoppiata in una nuvola; d'intorno, ovunque, balenavano le esplosioni, da terra, in una ridda sempre crescente, salivano le traccianti dei mille e mille proiettili; erano gli sottili ma che portavano la morte e si intrecciavano e formavano una rete così stretta da cui non sarebbe stato possibile sfuggire. Una vampata sbalzò l'apparecchio di Sandy, un'altra gli scagliò addosso una manciata di schegge che grandinarono sulle ali e sulla fusoliera squarciando e forando.

Sandy piegò bruscamente il volante per uscir fuori da quell'interno. Anche gli altri apparecchi erano stati costretti a disperdersi e l'insieme ormai risultava scompaginato e disperso; qualche motore si mosse e Sandy pure le lasciò andare con senso di sollievo. Andassero pure al diavolo! cosa gliene importava ormai? Domani lui voleva partire e non aveva propria voglia di cacciarsi nei pasticci. Ma la reazione non gli dava tregua. Aveva già due feriti a bordo ed una mitragliatrice fuori uso. E intorno fiorivano sempre fittissimi gli scoppi delle granate. Una scheggia aprì nella fusoliera uno squarcio enorme e passò via frullando dall'altra parte. Sandy vide con senso di terrore prima uno e poi un secondo apparecchio andar giù rotando come fucilli nel turbine di una tempesta; uno di essi perse poi una semella in aria e piombò di colpo. Un terzo si allontanava sbavando il cielo di densa fuma nera. E l'altro da terra sempre venticentissimo e preciso. Una vampa rossa lo abbagliò e l'apparecchio picchiò bruscamente. Un motore borbottò ancora per qualche secondo poi l'elica si mise in croce. Sandy volse la prua al ritorno mentre anche gli altri apparecchi, sganciato il carico, si affrettavano sulla rotta di rientro. Il fuoco di sbarramento era cessato e, benché menomato, il quadrimotore tirava ancora bene. «Ce l'ho fatta anche questa volta! pensò Sandy tergendosi il sudore con il dorso della destra — Domani, taglio la corda».

Ma le armi in fusoliera gli annunziarono che non era ancora detta l'ultima parola. La caccia attaccava. Il grosso bestione, privato di un motore, e certamente colpito in altre parti, non rispondeva più ai comandi come avrebbe dovuto. Una raffica entrò dentro, schiantò un cristallo, fece saltare l'apparato R. T. aprì una serie rapida di fori su una parete, colpì un motore. E da questo venne via un filo di fumo, sottile come un dito ma che ben presto si slargò, si torse, sporcò il cielo di una pennellata larga e nera. Sandy tolse il contatto e al limite della disperazione cercò di reggere la macchina in volo con due motori. Ma non ce la fece e sporcò sull'acqua del Mediterraneo rimbalzando e strisciando come un gigantesco cetaceo sulla spiaggia.

Mentre verso di lui correvano alcuni soldati, una «Folgor» balenò sul cielo quasi rasente; il quadrimotore atterrato. L'indomani Sandy non sarebbe partito.



Angelo Saccon, vincitore del 32. Raduno veneziano.

VENEZIA

A Fusina, un consistente gruppo di aeromodellisti ha disputato il 15 maggio, il 32° Raduno, III dell'Anno XXI. I modelli erano tutti della categoria A, escluso il modello «Idro» di Saccon che diede un piccolo saggi delle sue buone doti. Nelle sue linee generali il Raduno è stato chiaro e nello svolgimento è riuscito bene. I risultati quindi non hanno deluso l'aspettativa.

L'inizio avvenne per merito del mestri, i quali, pur essendo in scarse numero, si misero tosto con impegno causando non lievi apprensioni per la squadra cittadina. Primo dei veneziani è Misato senior il quale lancia l'aeromodello vincitore del Raduno scorso. Ma non raggiunge un tempo di volo apprezzabile. Poi segue il volo di un altro aeromodellista di Mestre e così alternativamente nei limiti del possibile data la notevole disuguaglianza di numero tra i componenti delle due squadre. Poi è la volta di Galato e di Sperando con 3'20" e 3'15" 4/5 seguiti a distanza da Corbetto con 2'58".

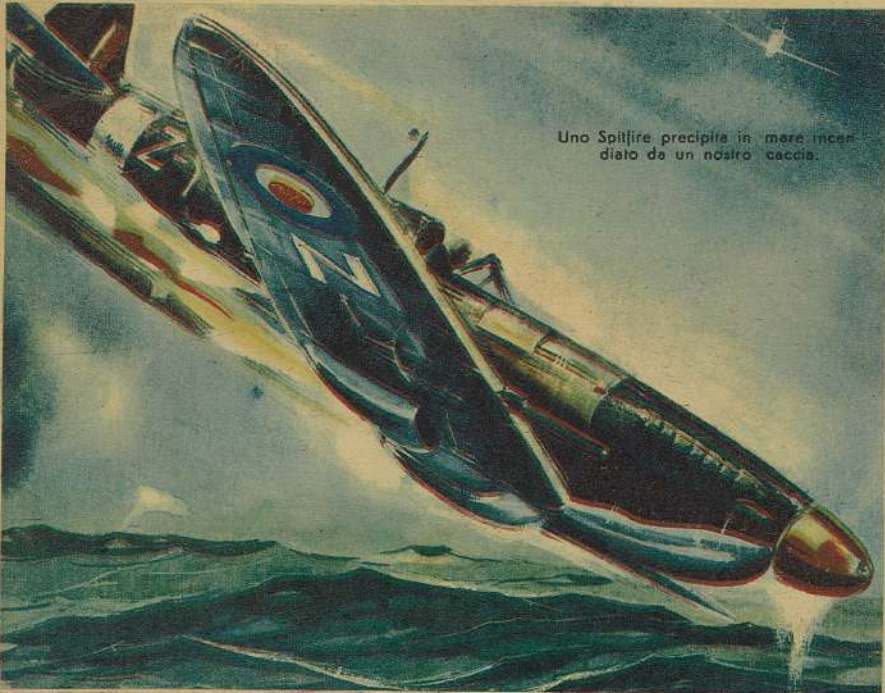
Balza ora in testa alla classifica l'encommiabile Saccon con 4'24" superato tosto da Danielli di Mestre con 4'25" 1/5 il quale è poco dopo superato da Crovato che tocca i 4'48" 2/5. Così finisce la mattinata che lascia un seguito di tempi piuttosto bassi aggirandosi sui 2'. Alla ripresa pomeridiana vedono molte corse e rotture sotto il sole bruciante e si segnano tempi medi o buoni, come per esempio 2'23" di Taveria; 2'54" di Sperando; 1'28" 4/5 di Nisato; 3'20" 4/5 di Danielli; 1'28" di Ferrara, ecc. finché alle 12 e 27 è stato lanciato il rosso modello di Saccon il quale è deciso di giocare un tiro al suo padrone e s'allontana spiralandolo molto più in alto del punto di sgancio. È seguito per 18'20". Sparisce molto alto tra la fischia verso Mirano. Succede sempre così, su tutti i campi: ecco che a volte si vede uno fare un volo lunghetto e tutti immaginano di farne uno lungo almeno altrettanto e lanciano e lanciano senza pensarci su troppo. Lanciarono così molti, ma solo Danielli riuscì ad ottenere un tempo considerevole (10'31") mentre altri sfasceranno in vani tentativi escluso Sperando che migliorerà con 4'24" 4/5. Il recupero di quest'ultimo modello però si presentò tanto difficoltoso tra le secche e le barene, da obbligare il costruttore a rinunciare al recupero.

Si ebbero, durante la gara, delle buone prove del modello Scuola presentato dagli allievi: De Stefani, Cantarini, Misato junior, Boscolo e Miori. Ecco adesso la classifica dei primi dieci:

1. Saccon Angelo (Ven) 12'25" p. 1105; 2. Danielli (Mest) 10'31" p. 631;
3. Crovato Aldo (Ven) 4'48" 2/5 p. 228;
4. Sperando Gino (id.) 4'24" p. 204;
5. Galato (id.) 3'20" p. 140; 6. Cor-

PERSEO





Uno Spitfire precipita in mare incendiato da un nostro caccia.

betto (Id.) p. 115; 7. Tavera Mario (Mest.) p. 83; 8. Cipriano (Ven) p. 37; 9. Nisato junior (Id.) p. 28; 10. Ferrari (Mest.) p. 28.

Il giorno 15 aprile 1943 ad ore 13 e 20' circa un veleggiatore dell'aeromodellista veneziano alle armi Allievi, Sergente Bonvicini Roberto, veniva lanciato dall'aeroporto di Camerl scorpando alla vista dopo circa 25' in direzione nord.

Dopo pochi giorni veniva comunicato all'interessato che l'intreppo

Enego, cioè di circa trenta chilometri.

La Runa ha interessato la sede di Rimini per gli accertamenti del caso. E' questa un'altra bella affermazione dell'aeromodellismo italiano, e sta anche a dimostrare le ottime condizioni atmosferiche del nostro altipiano di Asiago, luogo ideale per le competizioni aeromodellistiche e volovelistiche.

MODENA

Favorite da una giornata piena di sole, ma disturbate da un po' di

panti alla categoria D, hanno intiziato le prove. Tra i migliori di questa categoria sono stati Lugli Giorgio che, con il suo bel modello E. T. 159, finito in modo impeccabile, ha ottenuto nei tre lanci rispettivamente 1'30", 1'29" e 2'11"; Masetti Mario con 2'20", 58" e 25"; Castellani Tarabini Gian Battista con 1'4", 39" e 1'9". Il modello di Lugli nel secondo lancio, mentre era ancora in volo, andava a urtare contro la palazzina dell'aeroporto senza riportare danni; quello di Masetti durante il terzo lancio non si staccava dal cavo per cui precipitava al suolo scassandosi. Firpo Fernando realizzava un lancio di 4' fuori gara. Poca fortuna l'ottimo Fontanesi. Volenterosi Crotti, Roma e Salvadori.



Un gruppo di concorrenti al 32 Raduno di Venezia

modello si era sfasciato contro l'Istituto "Aloisiamini" di Gallarate alle ore 14 e 30' circa dello stesso giorno.

Il volo dell'aeromodello veneziano risultò così di km. 20 e 500 circa e di ore 1 e 10'.

RIMINI

E' giunta alla sede provinciale della Runa una comunicazione del Distaccamento della Milizia Forestale di Enego, sull'altipiano di Asiago, che dichiara di avere rinvenuto in località Compocavallo (Marcesina) in territorio del Comune di Enego a metri 1360 sul livello del mare, un modello volante appartenente a Giovanni Venerucci da Rimini.

In un primo momento si è creduto trattarsi di un volo eccezionale da Rimini ad Enego, ciò che avrebbe stabilito un importante primato; ma poi, si è dovuto scartare questa idea perché un volo simile avrebbe del fantastico, non tanto per la distanza, quanto per l'altezza raggiunta.

Molto probabilmente si tratta del modello di un concorrente di Rimini, classificatosi al quarto posto nel Concorso Nazionale di modelli volanti svoltosi ad Asiago nello scorso mese di settembre e scomparso alla vista dopo 18 minuti primi di volo. La distanza percorsa dal modello sarebbe dunque quella da Asiago a

vento, si sono svolte domenica 6 giugno, all'aeroporto «Guido Colli» di Modena, le eliminatorie per la partecipazione al IX Concorso Nazionale Modelli Volanti e per la «Coppa Bonmartini» cui hanno partecipato molti giovani ed anziani aeromodellisti, guidati dal loro valente istruttore.

In tale occasione, che si possono definire come la sagra dell'aeromodellismo provinciale, sono stati ammirati bellissimi ed interessanti aeromodelli, costruiti con cura e passione dai baldi aeromodellisti modenesi.

Le varie prove non hanno deluso i numerosi spettatori e i sostenitori, sebbene si aspettasse di più da qualche anziano aeromodellista. In complesso però sono stati conseguiti risultati soddisfacenti, quando si pensi che il modello del bravo Monelli ha eseguito un magnifico volo di oltre 21 minuti primi, mentre altri modelli hanno eseguito voli di 5 e 7 minuti primi. Ci sono state, naturalmente, alcune scassature. Cose inevitabili, del resto, nel campo dell'aeromodellismo, specialmente quando la velocità del vento è instabile, rendendo il centraggio dei minuscoli apparecchi più difficile.

Alle nove, dinanzi alla Commissione Sportiva, dopo le formalità prescritte, gli allievi, i giovanissimi allievi del penultimo corso, parteci-

POSTA AEREA

Vincenzo Pasero, Genova — Quello che mi dici è giusto e non giusto: Giusto in quanto è bene e logico che ci sia nell'«Aquilone» qualcosa dedicata ai principianti, ma poco giusto quando mi dici che non c'è nulla per voi. E' di pochi numeri addietro il semplicissimo e praticissimo «Corso di Aeromodellismo» dedicato proprio a chi di modelli volanti non sapeva nulla. Lo hai letto? Lo hai seguito attentamente? Se tu lo hai fatto devi essere in grado di comprendere gli articoli che pubblichiamo e di saper costruire, sia pure i modelli più semplici. Articoli divulgativi di forme semplici ne pubblichiamo continuamente, comunque posso dirti che ve ne sono già composti ed in attesa di un poco di spazio, degli altri. Per la RUNA rivolgiti alla tua sede provinciale. Non conosco adesso l'indirizzo preciso, ma cerca sul numero dell'«Aquilone» in cui era pubblicato «Questo benedetto attestato» troverai tutto quello che ti occorre. Se vuoi mandare battute per la Finestra fai pure; il disegno non serve. Per i facilissimi modellini volanti, proprio alla portata di tutti e che, comunque, danno ottimi risultati, perché non costruirli quelli pubblicati volta per volta negli Albi della collana «Aviatori Avventurosi». Nel n. 10 ce n'è uno molto grazioso e il n. 11 porterà un idromodellino che è un piccolo capolavoro. Certamente, usciranno altre tavole de «Il piccolo Costruttore aeronautico» i racconti devono essere scritti a macchina e su una sola facciata del foglio. Ciao amico.

Leonardo Oggiano, S. Teresa Gallura — Ho provveduto per quanto mi dici; spero che gli inconvenienti lamentati non si verifichino più. In merito alla tua barzelletta non so cosa dirti; me ne arrivano tante che non posso seguirle tutte; quelle buone le tengo da parte e man mano le pubblico, le altre... sai bene che fine facciano. Per il modellino da pubblicare su «Aviatori Avventuro-

Il modello di quest'ultimo nel terzo lancio lasciava il cielo dell'aeroporto e scompariva dietro un gruppo di case. Le prove di questa categoria finivano a mezzogiorno.

Nel pomeriggio gli aeromodellisti anziani, partecipanti alle altre categorie, iniziano le gare. I primi a lanciare sono quelli della categoria A. La lotta, a dispetto del vento, sarà serrata e appassionante, sia per i concorrenti che vi partecipano, sia per i modelli che vengono presentati. Vari di questi modelli verranno trasportati dal vento lungi dall'aeroporto e alcuni di essi andranno a finire contro ostacoli riportando avarie o scassandosi.

Ecco, il modello di Monelli eseguisce il primo volo restando in aria per 5'21". Nel secondo lancio però questo modello incontra una termica e sale in quota e va oltre il limitare dell'aeroporto finché laggiù, verso gli Appennini, scompare alla vista dei cronometristi. Il cronometro segna 21'32". Magnifico volo Bravo Monelli! Più tardi potrà recuperarlo ed eseguire il terzo lancio che risulterà di 2'12". Pure Tedeschi Riccardo, dopo un primo lancio molto regolare di 2'28" vedrà, dopo 710' di volo, il suo modello scomparire laggiù verso la montagna. Anche questo concorrente potrà recuperare il modello quasi intatto. Nel terzo lancio realizza 4.24".

Zagni Francesco ottiene nei tre lanci rispettivamente 2'44", 4'49" e 2'7". Il modello di Gervasi Manfredi vola per 40", poi nel secondo lancio realizza 7'21" e, come gli altri, anche questo modello lascia il cielo dell'aeroporto e va lontano lontano a scassarsi contro un filare di olmi. Peccato! Questo bel modello meritava una sorta migliore. Così Gervasi non avendo il modello di riserva, dovrà rinunciare al terzo lancio.

Il sergente maggiore Tedeschi Geo non ha avuto fortuna con il suo modello auto comandato.

Nella categoria B venivano presentati alcuni ottimi modelli che realizzavano tempi discreti.

L'organizzazione delle gare curata dagli attivi e bravi dirigenti della locale sede provinciale della R.U.N.A. è stata ottima.

Eccò le classifiche:

- Categoria A. 1) Monelli Valter; 2) Tedeschi Riccardo; 3) Zagni Francesco. Categoria B. 1) Tedeschi Enzo; 2) Pezzuoli Vittorio.
- Categoria C. 1) Pezzuoli Vittorio. Categoria D. (Allievi). 1) Lugli Giorgio; 2) Masetti Mario; 3) Castellani Tarabini Gian Battista. Seguono altri.

La Finestra dei LETTORI



EQVI PAGGIATISSIMI
-DI' UN POCO, GIGI, HO ANCHE L'APPARECCHIO INDOSSO O NO?
TALIARDA DI ROMA



-ECCO COSA SUCCDE. QUANDO LE ELICHE SONO DI LEGNO! APPENA ARRIVA LA PRIMAVERA.....
LIVI DI SOLZANO



-COME FA IL PALLONE A SOLLEVARSI?
-GETTA LA ZAVORRA!
-E PER SCENDERE?
-OH, BELLA! CE LA RIMETTE.
CUCURACHI DI CAPARRICA DI IECCE

IL MODERNO AEROMODELLO A ELASTICO

CAPITOLO VII

Ogni incastro sarà della profondità a mezzo corrente, affinché il corrente stesso possa sporgere per metà sul contorno dell'ordinata in modo che la ricopertura non presenti quelle antestetiche avvallature così nocive al rendimento aerodinamico, ma che possa generare una struttura poligonale come quelle dei dirigibili.

Nell'alleggerimento delle ordinate si cercherà di mantenere una cornice della larghezza di mm. 4, o 5 (fig. 22).

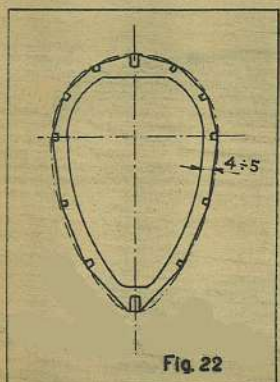


Fig. 22

Le ordinate si possono costruire pure in balsa. E' certo però che la loro realizzazione viene ad essere un po' lunga e complicata.

Intiziando, bisognerà tagliare, da usarsi come sagome, tutte le ordinate in compensato da mm. 1,5. Con listelli di balsa nella misura generalizzata di 1,5x10 mm., adoperati sempre per la lunghezza della vena, si realizzerà sul disegno di ogni ordinata una figura poligonale (Fig. n. 23). Applicando sopra la corrispondente sagoma in compensato, si ricaverà a mezzo di una lametta da rasolo l'ordinata, e in questo modo tutte le altre.

Preparati i listelli, se in pino da mm. 2x2 o se in balsa 3x3, si procederà al montaggio.

Il montaggio dovrà essere possibilmente eseguito con gli scali in numero minimo di tre, ma generalmente di cinque. (Fig. 24).

Sulla linea di fede (Fig. 25) si incolleranno con due listelli la prima ordinata e l'ultima, quando poi si sarà asciugata la colla si monteranno le altre ordinate con i relativi listelli.

Constatato che ogni parte sia assestata e ben squadrate si incolleranno tutti i listelli alle ordinate. Una raccomandazione importante: nel disegno delle ordinate della fusoliera si cercherà di mantenere il foro d'incastro della prima e dell'ultima ordinata, dove dovrà passare la ma-

tassa, in un diametro di mm. 30/40 affinché quando la si dovrà alloggiare nell'interno della fusoliera non venga danneggiata per lo sfregamento contro l'ordinata, e in secondo tempo che, nello sciogliersi, non crei nodi in coda o a prua squilibrando in tal modo l'assetto del modello.

In tema di fusoliera accenneremo alle costruzioni a semiguscio e a quelle ricavate dal blocco.

Per la struttura a semiguscio il procedimento di realizzazione è uguale all'usuale fusoliera a ordinate. I correnti saranno sostituiti da strisce di balsa dello spessore

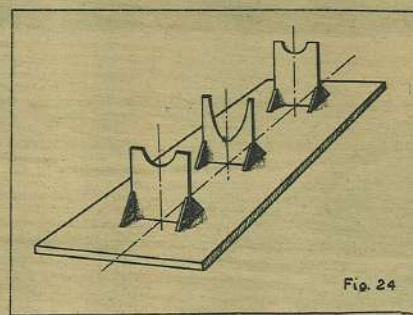


Fig. 24

nendo, se fatta con attenzione, una costruzione molto precisa e robusta (fig. 26).

Per le fusoliere ricavate dal bloc-

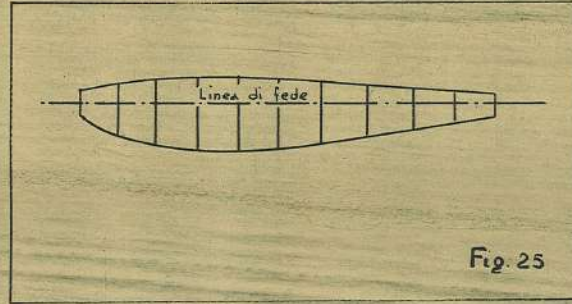


Fig. 25

di mm. 1,5 e larghe mm. 16. Queste strisce saranno disposte in modo che al montaggio risulteranno alternate

co il procedimento è il seguente: si squadra il blocco nelle dimensioni volute dividendolo poi a metà, le parti segnate si ripialano e quando le due facce saranno ben squadrate si uniranno mediante una leggera applicazione di collante. Preparate le sagome, circa 8/10 mm. per una fusoliera di cm. 80/100 di lunghezza, e come rappresentato nella (fig. 27) si inizierà con uno scalpello molto affilato a dare la sagomatura esteri e interna preoccupandosi di controllare ogni tanto con le sagome, se il lavoro procede regolarmente o non si

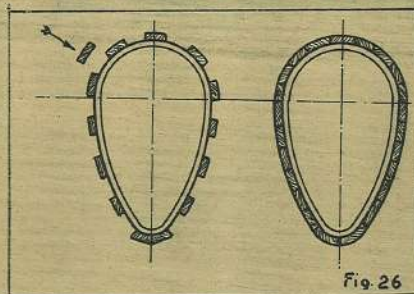


Fig. 26

ciò una sì e una no, come se fossero dei normali correnti. I vuoti poi verranno colmati con strisce adatte a seconda della necessità otte-

è esagerato nel togliere del materiale come spesso e facilmente capita. Rifinita con esattezza la forma esterna riscontrandola per maggiore pre-

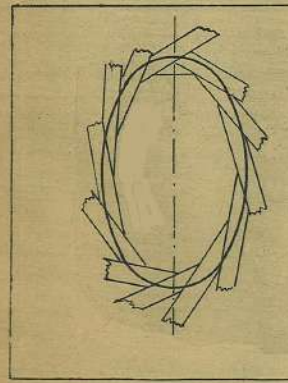


Fig. 23

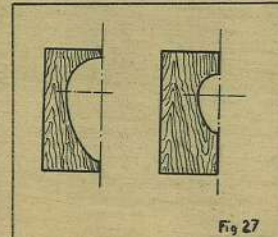


Fig. 27

cauzione con le sagome, si liscierà con carta vetrata fine lucidando poi con tre mani di collante. Eseguite le operazioni sopradescritte si dividerà la fusoliera a metà e con una «gorbia» si toglierà il balsa internamente lasciando uno spessore massimo di due o tre mm. (Fig. 28). A lavoro ultimato si uniranno di nuovo le

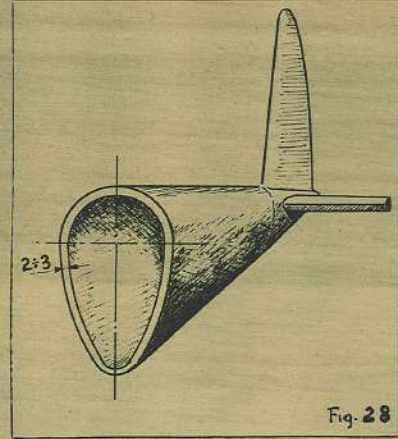


Fig. 28

due semifusoliere, incollando sopra le giunture una striscia di seta di un cm. di larghezza come pure si incolleranno due ordinate in compensato da mm. 1. Gli attacchi delle ali e del carrello saranno rinforzati con compensato da mm. 0,5.

(continua) ADRIANO CASTELLANI

Testa DELL'AEROMODELLISTA

Renzo Fontanesi, Modena, Viale Umberto I, n. 36 — Ho passato per la pubblicazione la tua replica a Terzagio in merito al standem.

Renato Gina, Firenze, Via Lambruschini, n. 18 — Mi spiace, ma non pubblichiamo più modelli tranne i pochi già accettati da tempo — che sono in turno ad esaurimento.

Paolo Zona, Bologna, Via Loderingo degli Andati, n. 2 — Mi sono interessato subito presso l'Aviominiima ove però mi hanno confermato che a causa le attuali difficoltà nell'approvvigionamento delle materie prime bisogna che ti rassegni ad attendere il tuo turno per avere l'Antares 4.

Grazzini, Firenze — Carlo Tione, Viale Eritrea, 72. Roma desidera ti metta in relazione con lui per il tuo Diesel. Credo che ciò ti potrebbe essere utile.

Sergio Lelli, Roma, Via Andrea Dario, 64 — Presentati in redazione e chiedi ad Arsenti la tavola del veleggiatore di Perini.

Enrico Gambini, Ripa Ticeina — No, se non aspiri a battere un primato. Come avrai potuto notare, il Regolamento del Concorso Nazionale, p. esempio, non richiede una determinata sezione di fusoliera. Non conosco i volumi che chiedi. Grazie in ritardo degli auguri che ricambio di cuore.

Libero Laboratore, Arezzo, Via G. Monaco, n. 38 — Le alette in testa e nella sezione superiore del cilindro servono per il raffreddamento del cilindro stesso. E' ovvio che esponendo all'aria una superficie maggiore di metallo il raffreddamento è maggiore. Queste alette possono essere di varia sezione. Per il disegno di un buon motorino a scoppio rivolgiti all'Aviominiima, Via S. Basilio 50 A, Roma. Chiedi i disegni del motorino «Dinamite»: mi pare costino L. 25.

Luigi Illich, Sori (Genova), Via F. Crispi, n. 5 — I numeri arretrati costano L. 1,20 caduno. Puoi chiederli all'Amministrazione del giornale.

Domenico Ceravolo, Bovalino (Reggio C.) — Ti devi rivolgere al Comando Federale Gil. Leva dell'aria, Reggio C.

Pietro Di Mattia, Terni, Piazza Dalmazia, n. 10 — Il blocco potrà avere le dimensioni seguenti: cm. 40x5. Lo spessore del blocco sarà di cm. 4. Hanno alla metà di ciascuna pala; da questo punto decrescerà fino a divenire circa cm. 2 all'estremità. Per il tenditore puoi usare una molla a spirale in filo d'acciaio da 5/10 di diametro (6 o 5 spiri).

W. A. Gordinou De Gouberville, Sarnano, Via Sacchello, 3 — Perché nel primo caso si parla di veleggiatori veri di carico alare assai più elevato rispetto ai modelli volanti veleggiatori. La differenza è dovuta al fatto che mentre da noi si costruiscono quasi esclusivamente modelli per volo veleggiato termico di carico alare non troppo elevato, in Germania si costruiscono in genere modelli da pendio piuttosto pesanti. Ora in un modello pesante, per non avere una forte velocità di traslazione

e quindi avere una forte velocità di discesa occorre mettere un profilo sensibilmente spesso e concavo. Lo spessore è anche necessario, con i forti carichi alari, per poter dare al longherone, con il sufficiente sviluppo in altezza, la robustezza richiesta. Un modello leggero con profilo assai spesso e concavo si comporterebbe in volo come un farfallone. Il ragionamento che fai per l'ala o incidenza variabile non è esatto perché tanto si guadagna sulla semiala esterna, tanto si perde su quella interna alla curva. Non ti pare? Scrivi pure con lettera.

Ottorino Sacrini, Milano, Via Stresa, 18 — La tua idea è buona e spero che tutti gli aeromodelisti milanesi ti scrivano in modo che sia possibile indire una riunione di voi tutti per prendere decisioni in merito alla futura vostra attività. Per il carrello resto in attesa; non mandare i disegni del modello.

Giovanni Recon, S. Giustina (Belluno) — Puoi trovare tutto il materiale necessario alla costruzione dell'Aquilone (T. 41 ter.) presso la S. A. Aviominiima, Roma, Via San Basilio 50 A.

Bendini Alberto, Via Monache, 1, Brescia — Le proporzioni della miscela per un due tempi variano a seconda del tipo e della densità dell'olio usato. Come norma generale si può dire che la miscela deve essere composta di 85 parti di benzina e di 15 parti di olio. Le proporzioni possono leggermente variare. Usare olio denso d'estate e semidensod'inverno. Come profilo puoi usare l'Eliffel 385; l'Eliffel 400; il Raf. 32; il Göttinga 497.

Alfredo Boiano, Via S. Felice, 62, Afragola — Il modello M-q ha la fusoliera troppo corta. Allungandola otterrai migliori risultati di volo. Quanto alla durata di volo indicata... La durata di volo dipende da tante cose, non ultima la maniera nella quale il modello viene costruito. Comunque — per quel modello — è esagerata quella indicata che potrà riferirsi, se mai, a uno dei migliori tempi effettuati. Tanto per la serietà e la verità.

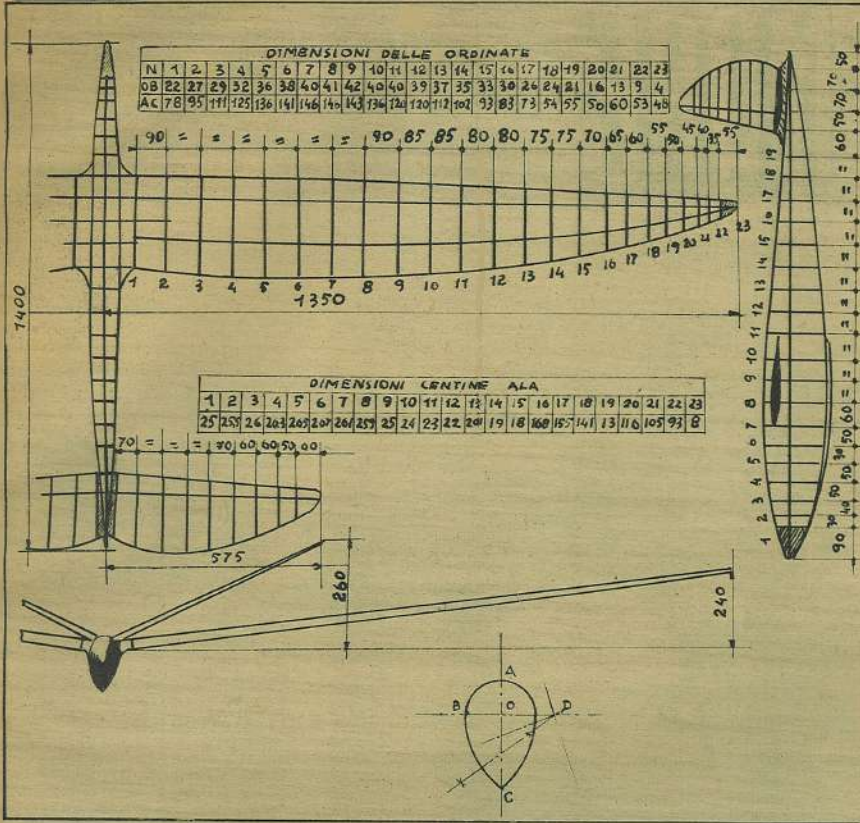
Aeromodelisti napoletani della zona Secondigliano-Caivano — Alfredo Boiano, Via S. Felice 62, Afragola vi prega scrivergli o andarlo a trovare per accordi circa l'attività da svolgere nei prossimi mesi.

Tuccio Carrubba, Via A. Maiorana, 46, Milietto — Credo che difficilmente il lavoro possa essere spedito i volumetti. Prova a scrivere direttamente alla Sede Centrale della Runa, Via Cesare Beccaria, 35, Roma. Della serie ti consiglio ad ogni modo i volumetti 1, 3 e 4. Il secondo non interessa gli aeromodelisti.

Mario Marengo, Piazza Garibaldi 5, Gallarate — Elastico da mm. 1x3 puoi trovarlo presso la S. A. Aviominiima, Via S. Basilio 50A, Roma. Ti preveggo che la qualità è quella che è (d'altrio canto oggi di migliore non se ne produce). L'elica dell'F. M. 8 ha il diametro di cm. 26. Ma non hai dal quale devi ricavare la pala sono segnate sul disegno? Credi che io abbia tempo da perdere?

Enzo Mancini, Via del Ponte, 1, Varese — Lo sapevo. Sono tutte buone ragioni, ma io ritengo che con sacrificio e con buona volontà, mettendosi al lavoro con energia e senza troppo chiacchierare, si riesce anche da noi a fare qualcosa di ottimo nel campo dei motorini. Sono sicuro che tu, per esempio, riuscirai. E resto in attesa di ricevere un saggio della tua opera letteraria e di quella meccanica. Saluti cordiali.

Pietro Trevisan, Merano — Per matassa di grosse proporzioni deve intendersi matassa composta di molti fili; dal ragionamento fatto da Tione nel «Modello a elastico 1943» si può dedurre che la matassa deve essere appunto formata da pochi fili. Naturalmente una matassa lunga avrà un numero di giri maggiore e quindi una durata di scarica più lunga; una matassa corta avrà un numero di giri minore. Pertanto vedi che il senza coda a elastico è per questo solo fatto un grande svantaggio rispetto al modello normale. C'è poi la difficoltà quasi insormontabile della messa a punto. Il senza coda è solo usabile come veleggiatore, almeno allo stato attuale della tecnica aeromodelistica.



SPARVIERO 36

Lo «SPARVIERO BIS» è un perfezionamento dello «SPARVIERO» pubblicato nell'Aquilone N. 27 di questo anno: ho aumentato la sup. alare, e adottato i timoni a «V». Ciò ha portato un miglioramento delle caratteristiche di veleggiamento e di stabilità come spiegherò nella descrizione: ho ottenuto medie di volo sul 3 minuti, e nel maggio di quest'anno, durante un lancio di prova, è scomparso di vista dopo 15 minuti e non è stato più ritrovato.

Le sue caratteristiche sono:
Apertura alare m. 3,50; Superficie alare dm. quad. 75; Lunghezza fusoliera m. 1,40; Allungamento alare 10; Carico alare gr./dm. quad. 20.

ALA.
Il profilo è il Grant X 6, che al centro e all'estremità si trasforma in N.A.C.A. 0013. Le centine sono in tranciato di pioppo da 1 mm; le prime due sono in compensato betulla 3 mm.

Il longerone anteriore è in pioppo di 3 mm.; quello posteriore è costituito da un listello 3x3.
Il bordo d'entrata è un tondino da mm. 3, quello d'uscita un listello triangolare 3x12. L'attacco con la fusoliera è realizzato con balonette verticali in alluminio che s'infilano in apposite cassettoni costruite a ridosso del longerone e delle ordinate (vedere schema).

FUSOLIERA.
Le ordinate sono in pioppo da 3 mm., eccettuate le ultime che sono in betulla da 2 mm. I listelli sono: 22 secondari di mm. 3x3 e 2 principali di mm. 3x5. Il muso è in sughero scavato internamente per alloggiare il piombo di centrimento. Il pattino è in compensato di betulla da 3 mm.

Un raccordo tra ala e fusoliera è realizzato con le ordinate che portano l'attacco dell'ala, collegate da una coppia di centine (vedere schema)

Nel punti di maggior curvatura sono incrociati blocchetti di sughero.

TIMONI.
In questa versione dello «Sparviero» ho adottato i timoni a «V» perché li ho riconosciuti migliori dei soliti a croce: infatti, a parità di proiezione verticale e orizzontale hanno minor sup. di quelli a «V» e quindi minor peso pur avendo la stessa stabilità; inoltre essi formano con la fusoliera 3 angoli di 120° men-

tre quelli a «T» ne formano 4 a 90°; da ciò deriva una diminuzione di vortici e cioè di resistenza. Inoltre ho constatato che la stabilità sotto trarre è assai migliore.

Sono costituiti da centine in tranci di pioppo da 1 mm. prof. EFFEL 338; le prime due sono in betulla da 1,5. L'attacco è realizzato, come si vede dal disegno, con baionette orizzontali in comp. betulla mm. 2. In caso d'urto i timoni si staccano dolcemente evitando rotture.

RIVESTIMENTO.
Il bordo d'entrata dell'ala è rivestito in cartoncino, il resto dell'ala e i timoni in carta pergamina sottile.

ELICA a passo variabile

Nel numero 12 dell'«Aquilone» del 1943 ho letto l'ingegnoso sistema trovato da Benedetto Colajanni di Palermo, per il funzionamento di un'elica a passo variabile in volo. Il sistema mi è sembrato un po' complesso, e io credo che il metodo usato spesso volte da me e con grande vantaggio sia un po' più semplice, benché si basi pure sulla forza centrifuga. Il pezzo principale è un tubetto cilindrico (n. 1) con una scanalatura (n. 2) trasversale nel senso della lunghezza. Entro il tubetto scorre una asticciola (n. 3) con un perno (n. 4), il quale perno s'innesta nella scanalatura (n. 2). Il contrappeso (n. 5) dell'elica, serve come regolatore, mentre una molla (n. 6) posta fra la pala dell'elica (n. 7) e l'ogiva serve da oppositrice. Per il tubetto (n. 1), io mi sono servito di una vecchia penna stilografica, di quelle che ritraggono il pennino, debitamente accorciato. Il resto è semplice. In questo sistema la pala dell'elica ha un leggerissimo raccomiatore che non influisce per nulla durante il volo.

FRANCESCO FRONTINI
Via Oberdan, n. 35 - Bologna
1. Tubetto cilindrico; 2. Scanalatura trasversale; 3. Asta con perno; 4. Perno dell'asta; 5. Contrappeso; 6. Molla; 7. Pala dell'elica; 8. Ogiva; 9. Asta del contrappeso; 10. Forma del cilindro con scanalatura.

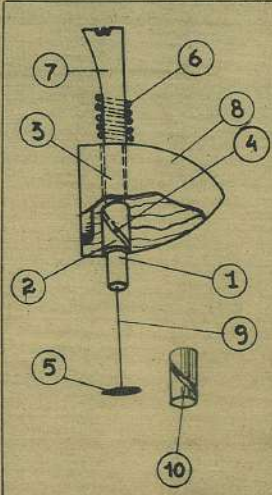
La fusoliera, nella parte inferiore per tutta la lunghezza del pattino, è rivestita in piallaccio di noce da mm. 0,6. Il resto è rivestito con 2 strati di pergamina; con questo sistema potete star sicuri che la fusoliera non si scasserà mai.

Il modello è verniciato completamente con «Flatting».

Il centro di gravità deve trovarsi a 3 o 4 cm. posteriormente al 1° longerone.

Chi desidera maggiori informazioni si rivolga al mio indirizzo.

Vi saluto e vi auguro buon lavoro.
ANGIONE ANGINO
Via San Rocco N. 11 Vicenza



BARACCA

ANTONINO FOSCHINI

Le imprese degli aviatori da caccia in questa guerra non offuscano ma illuminano di nuova luce Francesco Baracca, Asso degli Assi cacciatore nella guerra 1914-18, allorché i velivoli erano di più difficile pilotaggio e di minor robustezza, le armi di più incerto funzionamento e di minore efficienza, nessuna corazzatura proteggeva il pilota dai colpi nemici e non v'era il paracadute a costituire conforto nella lotta ed ultima speranza nella caduta.

Questo studio è completo, scrupolosamente documentato ed oltre ad essere una biografia definitiva dell'Eroe è anche un preciso contributo alla storia dell'aviazione italiana nel suo complesso, dai primi voli fino al termine della prima guerra mondiale.

Volume di 464 pagg. del formato di cm. 16x22 illustrato da 24 tavole fuori testo contenenti rare fotografie inedite.

Prezzo in broccura L. 15,75 rilegato L. 26,25, extra lusso in carta Fabriano copie numerate e firmate dall'Autore, rilegato in pelle (formato cm. 19,5x27,5). Prezzo L. 50.

EDITORIALE AERONAUTICO
Ufficio dipendente dal Ministero dell'Aeronautica

Via Ripense, n. 1 (Angolo Lungotevere Ripa) Tel. 585.341
Conto corrente postale 1-24718

A INCHIOSTRO VISIBILE
NOVITÀ - LANCIO A META PREZZO
13.95
INVIARE VAGLIA
A STILO EVEREST
VIA CARD. MAURIZIO 14 - TORINO
APPROFITARE SUBITO



CONSTRUZIONI AERONAUTICHE



SAVOIA-MARCHETTI



SAVOIA-MARCHETTI

UN'ALA NEL CIELO

Tullo Morgagni,
giornalista aviatore

ORAZIO MARCHESELLI

Prima, durante e subito dopo la guerra 1914-18 l'aviazione fanciulla aveva estremi sostenitori che urtavano contro l'incomprensione di una folla di scettici. In quegli anni il giornalismo aviatorio svolge una preziosa opera di incitamento, esaltazione e divulgazione, contribuendo notevolmente a formare la coscienza aeronautica della Nazione. L'Editoriale Aeronautico, organismo in cui aviatori schietti svolgono opera giornalistica e culturale a favore dell'aviazione, ha ritenuto doveroso rievocare quegli anni e quell'opera, celebrandoli nel nome di Colui che fu davvero un pioniere del giornalismo aviatore, attuandolo con animo fervido e con integerrimo carattere.

Volume di 328 pagg. del formato di cm. 16x21 con illustrazioni. Prezzo L. 18.

EDITORIALE AERONAUTICO
Ufficio dipendente dal Ministero dell'Aeronautica
Via Ripense, n. 1 (Angolo Lungotevere Ripa) Tel. 585.341
Conto corrente postale 1-24718

E. PERINI Roma - Via Principe Amedeo, 21.
Tavole costruttive - Materiali - Collante - Vernici, colle - pezzi lavorati - scatole di montaggio - Listino prezzi inviando L. 2 a mezzo vaglia.

MOVÒ Modelli volanti e parti staccate
La più completa organizzazione italiana per l'aeromodellismo
LISTINO PREZZI GRATUITO
GUIDA GENERALE ILLUSTRATA Lire SEI
Milano, via S. Spirito 14, tel. 70666

A. CASTELLANI CREMONA
Via G. Grassi 26
Tavole costruttive nazionali e straniere. Nuovissime tavole - I migliori materiali, eliche, pacchi materiali, scatole montaggio, modelli in ordine di volo - BALSÀ.
Catalogo illustrato e listino prezzi inviando L. 5 a mezzo vaglia.

VINCERE!

apparecchi FIAT

SPARVIERI sul MARE

In prossimità delle coste dell'Algeria una formazione di bombardieri italiani ha compiuto un'efficace azione contro un forte convoglio navale nemico. Effettuato lo sgancio, interviene la caccia inglese numerosa preponderante accanita, che vuole vendicarsi dei gravi danni prodotti alle navi. L'attacco ai nostri è violentissimo. Il tenente C. si accosta per quanto può all'apparecchio del capo della formazione, e per la vicendevole difesa. A tutto spiano sparano le mitragliatrici dorsali. I proiettili grandinano d'ogni parte. Il velivolo del tenente C. ne riceve parecchi. La caccia è attiva quanto mai. La raffondata e le raffiche e poi è in alto, a seicento, a settecento metri, sulla testa degli italiani. Il tenente C. concentra la sua attenzione: mantenere serrata la formazione ed evitare il pericolo della collisione col capopattuglia. I due Sparvieri tengono a bada i potenti caccia. A bordo del velivolo di C. stretto alla mitragliatrice dorsale c'è l'aviere scotto marconista M. capace e valeroso, avendo all'attivo l'abbattimento di un apparecchio avversario in una precedente azione. Ed è pronto a non lasciarsi sfuggire l'occasione propizia. Ecco, infatti, che il secondo imprudente caccia precipita colpito dal suo infallibile tiro. Il bombardiere di C. trovatisi a pelo d'acqua ed ha in coda un caccia inglese. Il marconista M. è al suo terzo colpo, centra il caccia e lo mette in fuga. D'improvviso l'arma tace e C. si volge a guardare, il marconista sparatore è stato colpito da un proiettile. Anche il secondo bombardiere cessa il fuoco. I caccia si sono allontanati. Il tenente C. avverte un puzzo di fumo; principio d'incendio a bordo certamente. Il pilota si accorge che le fiamme cominciano a partire dal bordo d'uscita dell'ala destra accanto al serbatoio inferiore alare. Bisogna ammarare, altrimenti si brucia. Ridotti al minimo i motori, il tenente C. cerca di sfruttare la residua velocità e completare la manovra. Frattanto il secondo pilota, lambito di fianco dalle fiamme, sfonda il tetto della cabina e si pone in piedi sul seggiolino. C. credendo che il suo secondo si voglia gettare in mare lo trattiene per la caviglia con la mano sinistra. Troppo bassa era la quota per poter lanciare. L'ammarrage è compiuto. Il fuoco dell'ala coperto dall'acqua si spegne. Il carburante non s'incendia. C. si preoccupa dell'equipaggio. L'aviere scelto fotografato Ch. ha riportato una ferita non grave ad una gamba. Il marconista M. è rimasto immobile, tal quale era caduto. Ustonati e con qualche leggera ferita sono i motoristi ed il secondo pilota. L'acqua è penetrata nella fusoliera e a poco a poco la riempie. E' necessario ricorrere subito ai mezzi di fortuna. Il ca-

notto pneumatico è fatto passare dalla porticciola dell'apparecchio ed è tirato sull'ala sinistra. Presto lo si gonfia e si cala in acqua. Il mare agitato ostacola molto l'imbarco dei feriti ma alla fine vi si riesce. Il secondo pilota ed il motorista, dimenticando le proprie ferite ed il sangue gocciolante dalle loro tute, hanno provveduto per i camerati più sfortunati.

Nel frattempo il tenente C. cerca febbrilmente di recuperare nella solitaria tutte quelle cose indispensabili per il salvataggio dell'equipaggio in balia del mare. Egli riesce a recuperare soltanto tre scatole di viveri, la bussola, le carte e le fumate di segnalazione, perchè le trova nell'alto della carlinga. Le altre provviste di viveri e la pistola di segnalazione collocate nel casco sono imprevedibili a causa dei soffocanti vapori di benzina compressi dall'acqua. Per la stessa causa è imprevedibile anche la salma dell'eroico marconista. Il tenente C. fa un ultimo tentativo di recupero. E' impossibile! Stordito, col respiro mozzo, egli deve desistere dalla vana fatica.

Un'altra ondata ed il velivolo sta per sparire in fondo al mare, tenendo con sé in custodia le spoglie del l'aviere scelto M. Ultimo a lasciare il bombardiere ed a salire sul battellino è il tenente C. il quale ora rema per tenere scostato il leggero canotto dalla parte anteriore del velivolo che sta per andare in fondo e per metterlo in coda, ad evitarne il capovolgimento per effetto del risucchio conseguente all'inabissarsi della macchina. Ancora un'enorme ondata si scaglia ed ecco che il mare ha tutto coperto. Il velivolo è scomparso. Un addio ed una preghiera mormorano le pallide labbra dei naufraghi laceri e sanguinanti, mentre il vento uria e sbalotta il guscio di gomma a cui essi sono aggrappati.

Un giorno ed una notte in mare. Un aereo italiano li avvista, segnala il punto per il soccorso. E' inutile; le onde furiose portano lontano la minuscola imbarcazione, che non è rintracciata. Il tenente C. si affida alla bussola. Egli spera di avvicinarsi a terra. A sessanta miglia c'è un'isola, Zambra. «Forza ai remi, ragazzi, ci arriveremo!» Ma la costa è sempre lontana ed il canotto è sconquassato, fa acqua. Il bruciore delle ferite è insopportabile e le bende sono fradiche di acqua e di sangue. I naufraghi stanno per perdere le ultime speranze, quando il rombo di un motore li rianima: è un velivolo tedesco che li salva, gettando un altro canotto e pacchi di viveri. Mezz'ora dopo un idro di soccorso completa l'opera di salvataggio, traendo gli aviatori italiani a bordo.

MERCURIO

gero nello stesso tempo (o adoperando il cosiddetto «Bristol» ma credo che in commercio ve ne siano dei più adatti) o anche di impiaccatura, e stabilita la lunghezza ed il diametro che deve avere la capsula (dati che, come la carica e quindi la potenza del razzo, può sapere soltanto il progettista di ogni singolo modello, conoscendo il peso, le dimensioni, le doti di volo dell'apparecchio e quindi la forza di propulsione necessaria per il volo) arrotolare il materiale più volte, a tu-

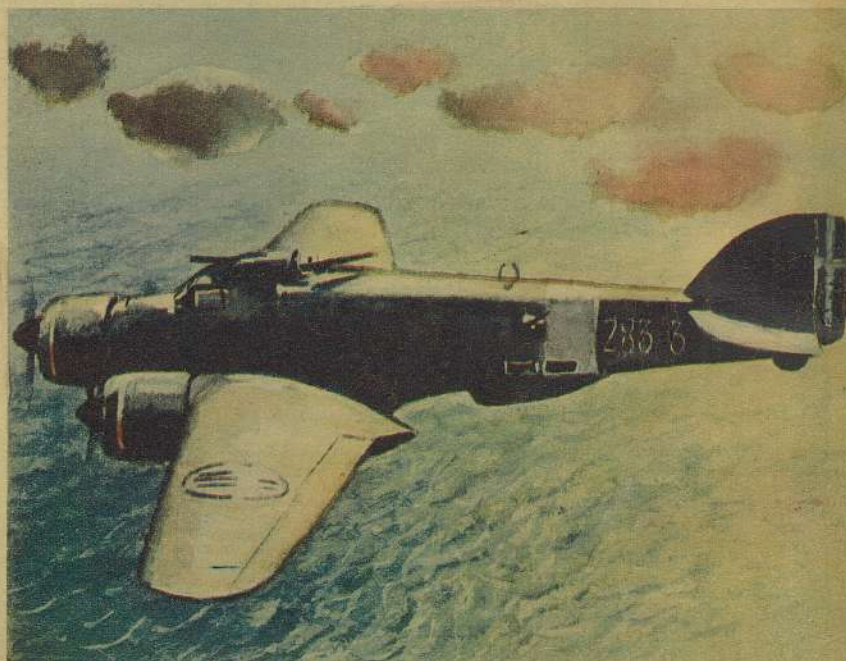
pieta di un alloggiamento nell'interno della fusoliera le sistemazioni sono innumerevoli, specialmente nel caso di un modello bifusoliera.

Buona precauzione sarà quella di rivestire di materiale solido la parte infero-centrale degli impennaggi, ad evitare eventuali pericoli d'incendio.

Credo di aver dato tutti i consigli necessari; buon lavoro, colleghi! E... occhio alla testa!

CARLO TURBINO

Corso Torino 55 - 14 Genova



PROPULSIONE a RAZZO

bo, facendo attenzione che lo spessore delle pareti sia per lo meno 5 mm. e che tra spirale e spirale vi sia della colla molto forte.

La polvere esplosiva è composta di salnitro, zolfo e carbone polverizzati, che sarà bene polverizzare separatamente, se già non lo sono. Bisogna poi bagnare lentamente con acqua il salnitro (si potrebbe provare anche con comune alcool, benchè non ne garantisca i risultati) mescolandolo in una tazza finché diventi una pasta compatta. Si aggiunge, sempre mescolando, altrettanta polvere di carbone ed ancora la decima parte di polvere di zolfo. Quando siano aggiunti questi due ultimi ingredienti la pasta si trasforma in una sostanza appena umida, che, messa su di un piatto, deve essere fatta asciugare alla perfezione. La polvere è ora pronta per caricare la capsula. Prima di versarla è però necessario chiudere una estremità del tubo con un tappo di gesso, ottenuto impastando polvere di gesso con acqua, e con un impasto di pezzetti di carta e collante. (Ved. fig.)

Le due parti segnate con «S» sono due ogive in legno o sughero destinate a ridurre la resistenza all'aria che presenterebbe il razzo nel caso di una sistemazione sotto la fusoliera. La miccia sarà prolungata attraverso il tubo «A» oltre l'ugello «U».

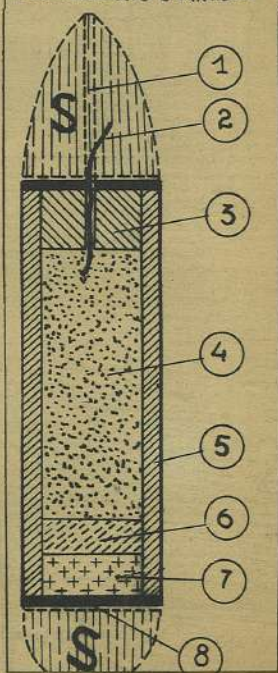
L'altra estremità, invece, verrà chiusa con un esatto rotolo di carta, nel quale sia però lasciato un foro centrale pari alla metà del diametro di una matita. Sopra il rotolo, a guisa di coperchio, verrà posto un disco di cartone o di compensato poggiante sopra la superficie del rotolo ed i bordi del cilindro. La polvere deve essere introdotta con la massima accuratezza, in modo che ne entri la maggior quantità possibile.

La miccia sarà costruita arrotolando strettamente della carta sottile riempita della stessa polvere del razzo e sarà fissata nel foro esistente ad una estremità del tubo.

Sulla posizione che deve avere il razzo rispetto al baricentro del modello tratta diffusamente un articolo apparso sul numero 42 dell'«Aquilone» - anno 1942.

Riguardo alla sistemazione del razzo sul modello, il costruttore può sbizzarrirsi a volontà; dalla soluzione aureamente semplice di una buona legatura a quella molto più com-

1-TUBINO METALLICO, 2-MICCIA 3-ROLOLO CARTA, 4-POLVERE ESPLOSIVA, 5-CAPSULA IN CARTONE 6-TAPPO IN GESSO 7-CARTA IMBENVUTA DI COLLA 8-COPERCHI IN COMPENSATO O CARTONE



GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

Stampato nello Stabilimento «Mattino Illustrato».

Concess. per la distribuzione D. I. E. S. S. Pantaleo 3 - ROMA

VIETATO AI MINORI DI 16 ANNI

In località Gatto Seduto un agente di pubblica sicurezza, al grido di: Vietato ai minori di sedici anni, sequestrava ad un ragazzo l'«Albo Aviatori Avventurosi» n. 10 contenente: Bomba a tuffo nel mare - Joe nelle Hawaii - Italo Ghisardini - Acrobasta - Il modellino volante P. 112. Alle grida della vittima accorrevano delle persone che riattraevano l'agente immerso nella lettura della bella pubblicazione e che confessò di aver ricorso a tale stratagemma per entrare in possesso dell'«Albo».

(In effetti, chi non acquista l'«Albo» suddetto, che costa L. 1,50, può anche spararsi. - N. d. R.)