

# L'AQUILONE

2 AGOSTO 1942 - XX - SPEDIZIONE IN  
ABBONAMENTO POSTALE - II GRUPPO  
COSTA CENTRESIMI 60

31  
N°

## Settimanale per i giovani

### PICCOLO PANORAMA

Quando gli inglesi, alcuni anni orsono, puntarono quasi tutto sulla flotta, non avevano nessuna idea di ciò che avrebbe rappresentato l'Italia nel Mediterraneo. Poi è venuta la guerra e l'impiego degli aeroplani a tutto e una collaborazione intelligente attiva e grandiosa dell'aviazione in genere da parte dei tedeschi sconvolsero i piani e le idee nel campo avversario. Ma per quanto l'aviazione fosse stata l'arma risolutiva nella fulminea campagna di Polonia e nella campagna di Francia, la vera misura di sé stessa l'aviazione non l'aveva ancora data. Alla fine della campagna di Francia, esisteva pur sempre la «Home Fleet» (vale a dire la flotta di casa, quella flotta, cioè, che ha la funzione di far buona guardia intorno all'isola inglese); esisteva quasi intatta ed esistevano le altre flotte, inattissime nei vari mari e oceani dell'Impero inglese. Chi pensava a Singapore allora e a tutti gli altri dispiaceri del Mediterraneo, del Pacifico, dell'Oceano Indiano, dell'Artico? E poi esisteva una altra flotta intatta e baldanzosa, enorme: quella degli Stati Uniti; e nessuno pensava a Pearl Harbour, alle Filippine, al mar dei Coralli, e via dicendo.

Invece il bello doveva ancora venire. Dovevano entrare in scena l'Italia e il Giappone. L'otto luglio 1940, dopo non ancora un mese dall'entrata in guerra dell'Italia, incominciaronno i veri guai per l'Inghilterra. Dall'otto al 13 luglio, giorno in cui l'Inghilterra fece il primo tentativo di transito in massa per le acque del Mediterraneo, due poderose squadre navali — una proveniente da Gibilterra e l'altra da Alessandria d'Egitto — trovarono i passi chiusi e la strada piuttosto disagiata. In quella battaglia — detta di Punta Stilo — l'ammiraglio inglese imparò a sue spese che esisteva una marina da guerra italiana piena di determinazione e un'aviazione italiana aggressiva e sapientemente manovrata, anche se non ancora nel pieno della sua efficienza (non si dimentichi che la nostra aeronautica fu sorpresa dalla guerra attuale in un momento particolarmente delicato di rinnovamento). Un secondo tentativo di forziamento del Mediterraneo il nemico lo pagò (3-11 gennaio 1941) con la perdita dell'incrociatore «Sourampton» e il danneggiamento di due navi da battaglia e di due portaerei.

Terzo tentativo (8-11 maggio 1941): prima battaglia aeronavale di La Galite; ricevettero colpi più o meno gravi due navi da battaglia, una portaerei, quattro incrociatori, un cacciatorpediniere e tre piroscafi.

Nella seconda battaglia di La Galite (quarto tentativo di forziamento del Mediterraneo: 23-25 luglio) l'Inghilterra perdeva un altro incrociatore, una caccia, una petroliera e cinque piroscafi, mentre la nave da battaglia «Nelson», la portaerei «Ark Royal», l'incrociatore «Manchester» e un altro del tipo «Birmingham», un caccia tipo «H. 65» e due piroscafi furono più o meno gravemente danneggiati.

A questo punto gli inglesi pensarono bene di far giungere i rifornimenti alle armate del Medio Oriente doppiando il Capo di Buona Speranza. Ma c'era Malta da rifornire, Malta sola, isola più che mai, Malta che, rivelatasi inutile come base navale, decadeva rapidamente anche come base per i sommergibili e per l'aviazione: ma bisognava rifornirla ad ogni costo. Gli



BATTERIA BRITANNICA ATTACCATA IN EGITTO DALLA NOSTRA CACCIA

altri tentativi dopo i primi quattro, prima dell'ultimo, che è l'ottavo, si conclusero in modo disastroso. E' inutile fare delle cifre, che si riferiscono del resto a fatti recenti. Faremo soltanto una considerazione, e cioè: la flotta più potente del mondo è impotente contro una piccola flotta, se pure agguerrita e audace. Come mai? La risposta a questo interrogativo è semplice, per noi: l'aviazione può distruggere una flotta, mentre una flotta non può distruggere l'aviazione. Si aggiunga che i nostri reparti aeronautici che fanno guardia sulle rive del Mediterraneo hanno la spina dorsale costituita dagli aerosiluranti, specialità che l'Italia (prima a compiere esperienze di questo genere) ha portato quasi alla perfezione tecnica e di impiego.

Sotto il tiro dell'aerosilurante scortato da buona e numerosa caccia, una nave non può far altro che impazzire sulle acque, e, non riuscendo ad abbattere l'assaltatore, a incassare i colpi. La flotta, divisa in due enormi squadre, che ha tentato, fra il 13 e il 15 giugno, di rifornire Malta e Tobruk era costituita di 85 unità, meno di un terzo delle quali soltanto erano mercantili.

Ci sembra che sia inutile, per gli inglesi, fare tante domande ansiose a traverso la radio e a traverso i giornali per cercar di scoprire, o, meglio, per fingere di tentare di capire le ragioni della disfatta di Libia e d'Egitto. Certo le ragioni essi le conoscono meglio di noi; ma non le vogliono confessare, perchè confessandole dimostrerebbero che la loro flotta è impotente di

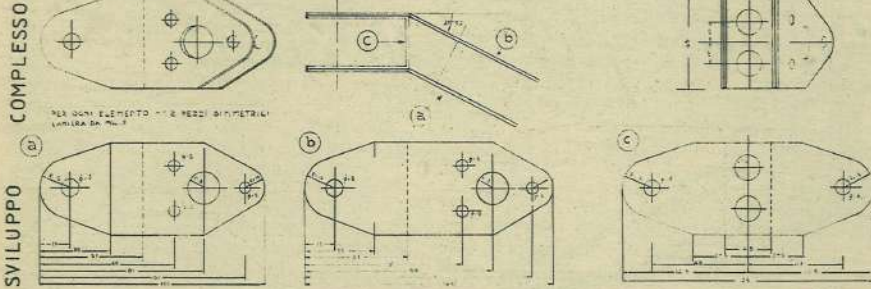
fronte alla marina e all'aviazione italiane, come le flotte riunite degli Stati Uniti e dell'Inghilterra sono impotenti contro marina e aviazione giapponesi. Gli inglesi, dunque, non hanno potuto salvare la Marmarica, nè l'Egitto occidentale perchè la loro flotta e quindi le loro navi mercantili non hanno potuto avvicinarsi ne a Malta, nè, tanto meno, a Tobruk. Ancora: durante la battaglia, anzi le battaglie lungo la costa dell'Africa settentrionale la flotta inglese s'è guardata bene di intervenire in appoggio alle sue truppe. Il guaio è — guaio per gli inglesi — che la flotta, già tanto superba, sarebbe stata sotto i colpi di quell'aviazione che ha schiantato le difese di Bir Achelm e di Tobruk. Ecco tutto.

**VOLO  
A VELA**

*H*

# SAMBROGIO II°

**PEZZO SULL'ALA**



**MONTAGGIO.**

(Continua dal n. prec.)

Prima di procedere al fissaggio sul legno si dovranno montare fra loro i quattro pezzi, alesare con precisione i quattro fori conici per gli spinotti in modo che una volta introdotti negli alloggiamenti loro, non ci sia alcun gioco anche minimo, fra i due pezzi costituenti ogni attacco. Si dovranno poi verniciare completamente con una vernice antracina fuorchè le superfici di appoggio delle orecchiette che dovranno essere ben levigate con carta sbrasciva molto fine ed unte con grasso, come pure lo dovranno essere gli spinotti e le loro sedi.

Per il fissaggio sul legno si procederà come segue:  
Sia sull'ordinata maestra che sul longherone, si incolleranno in corrispondenza di ogni attacco, degli strati di compensato di betulla affinché gli attacchi siano ben forzati ed appoggino bene in ogni punto sul legno. Si fisserà quindi la fusoliera in linea di volo servendosi di una livella che verrà appoggiata sul lato orizzontale superiore dell'ordinata maestra per la verifica dell'equilibrio trasversale e sul piano d'appoggio dell'impiantaggio orizzontale per la verifica dell'equilibrio longitudinale.  
Si procederà poi ad infilare sul troncone di longherone all'ordinata maestra i due attacchi facendo attenzione che i fori per i bulloni e per gli spinotti in particolare, siano ben centrati per evitare dei giochi dei bulloni nel legno che sono pericolosissimi. Per

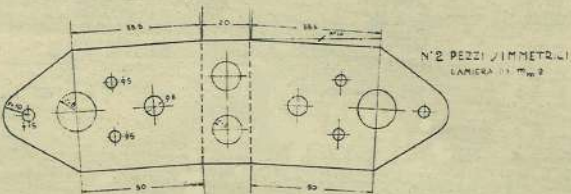
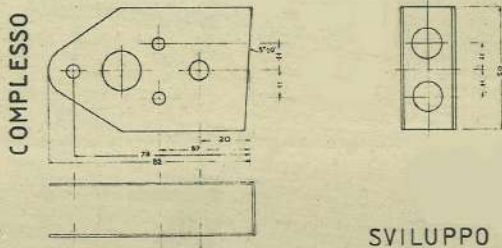
praticare bene questi fori sarà opportuno procurarsi un trapano ad albero snodato. Si fisseranno pure le quattro plastrine di centro ed una volta che saranno ben stretti i bulloni, sarà opportuno bullonare il filetto in corrispondenza dei dadi, inoltre con opportune lime sottili e con le dovute cautele, per non intaccare il metallo, si darà la forma conica al foro, per lo spinotto, attraversante an-

mm. 16 di alleggerimento. Esse sono collegate fra loro da una piastra pure in lamiera da mm. 1,5 ripiegata ad U e saldata sul contorno delle orecchiette; detta piastra porta due fori del diametro di mm. 8 per gli spinotti ed altri due del diametro di mm. 12 di alleggerimento.

**PEZZO SULLA FUSOLIERA.**

Analogo pur esso a quello cor-

**PEZZO SULLA FUSOLIERA**



rispondente dell'attacco principale, è costituito da una piastra da mm. 2 ripiegata ad U da infilarsi sull'ordinata N. 6. Detta piastra ha sei fori del diametro di mm. 5 per i tre bulloni di fissaggio, due del diametro di mm. 8 per lo spinotto, due del diametro di mm. 16 e due del diametro di mm. 12 di alleggerimento.

**MONTAGGIO.**

Prima di procedere al montaggio di questi attacchi, assicuratisi dal perfetto allineamento del filo posteriore dei longheroni (dato che in questo velivolo non è prevista alcuna freccia), per accertarsi maggiormente della simmetria dell'asse trasversale delle semiali rispetto a quello longitudinale della fusoliera, si collegheranno con due fili di uguale lunghezza due punti simmetrici delle estremità delle semiali con il punto di estremità poppa della fusoliera. Dopo questa operazione si ricontrollerà l'incidenza della prima centina all'incastro, quindi si procederà al montaggio e fissaggio di questo attacco secondario analogamente a quanto si è fatto per quello principale.

(Continua)

G. D. T.



Non sono favole di dolce miele... Ne sanno qualche cosa i piloti inglesi...



«Se continui così - pensa l'aviera - il mio tenente dovrà scegliersi tra poco un apparecchio a doppia deriva...»



Un vero esercizio è intorno al «1007» che tra breve spiccherà il volo



Questo pupillo conoscerà fondo tutte le diavolerie degli «Coerrieri» del campo X

**L'AQUILONE**

*Settimanale per i giovani*

Direttore: Gastone Martini

Edito dall'  
**UFFICIO EDITORIALE  
AERONAUTICO**

Via Ripense, n. 1 - Roma  
Telefoni: 585341-595342-588268

**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 PUBBLICITÀ ITALIANA** - Piazza della Borsa n. 3 - 16 - Milano. Prezzo delle inserzioni pubblicitarie L. 2 per ogni mm. di colonna

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

# CORSO D'AEROMODELLISMO

(Continuazione dai numeri precedenti)

## LEZIONE 6. (teorica)

Abbiamo visto che un modello a motore si sostiene in aria in quanto esiste la trazione dell'elica. A questo punto potrebbe esserci qualcuno che, un po' incerto e preoccupato, do-

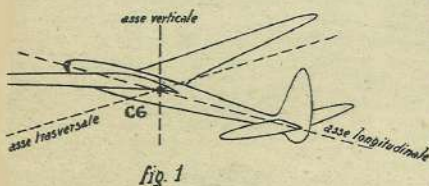


fig. 1

mandi: «E se l'elica si ferma, il modello cade?».

Rispondiamo subito che un modello «centrato», anche se l'elica si ferma, non cade, ma prende invece a scendere dolcemente con il muso puntato verso il basso in modo più o meno accentuato.

Il modello dicesi «centrato» allorché quando trovasi in condizioni di equilibrio stabile rispetto a tutti gli assi (longitudinale, trasversale, verticale) (fig. 1) cioè quando a deviazioni causate da forze esterne corrisponde una pronta ripresa della normale linea di volo.

Vedremo negli appositi capitoli quali sono le condizioni di stabilità rispetto ad ognuno dei tre assi suddetti.

Adesso invece cerchiamo di renderci conto del perché un modello centrato, abbandonato a se stesso descriva una traiettoria dolcemente inclinata invece di precipitare verticalmente.

Esaminiamo la figura 2. Nella posizione 1 il modello viene lasciato libero a se stesso con il muso puntato verso il basso. Per effetto della forza di gravità il modello piomba giù verticalmente, ma, a causa della velocità di spostamento, l'aria viene a battere sull'ala, generando portanza S e resistenza all'avanzamento R (posiz. 2). Per effetto della portanza il modello tende a sollevare il muso, mentre continua a scendere velocemente (posiz. 3). In questa posizione la forza G, diretta verticalmente verso il basso, non è più parallela all'asse longitudinale del modello, ma forma con esso un certo angolo onde può essere scomposta nelle due componenti T e P. La prima trascina in avanti il modello

e ad essa si oppone la resistenza all'avanzamento, mentre la P tenderebbe a spostare il modello parallelamente al suo asse longitudinale se ad essa non si opponesse la portanza.

In definitiva il modello si stabilizzerà in un assetto inclinato per cui S=P posiz. 5, poiché fino a quando S sarà maggiore di P il modello avrà tendenza a sollevare ulteriormente il muso.

Resta da vedere per quale angolo d'inclinazione sarà raggiunto questo equilibrio. È logico che, a parità di tutti gli altri elementi, se due velivoli volano l'uno a 100 e l'altro a 150 km. all'ora la portanza del primo è inferiore a quella del secondo. Dunque tanto più veloce sarà l'avanzamento del modello secondo il proprio asse longitudinale, tanto mag-

giore sarà il valore della portanza e quindi il modello tenderà a percorrere una traiettoria tanto meno inclinata rispetto all'orizzontale. Naturalmente perché il modello avanzi veloce con un angolo d'inclinazione piccolo occorre che la resistenza all'avanzamento sia piccola. Occorre che le resistenze all'avanzamento (resistenze passive) siano ridotte al minimo perché l'angolo di volo librato (fig. 3) sia il più piccolo possibile.

Lanciando il modello in volo librato se ne può determinare la finezza che è data dal rapporto tra la quota di lancio e la distanza fra il piede della verticale di detto punto e il punto di atterraggio. Indicando con H l'altezza e L la distanza avremo: finezza  $X=L/H$  (fig. 4). Naturalmente perché si ottengano risultati accettabili occorre che l'aria sia perfettamente calma.

## LEZIONE 6. (Pratica)

La carta è il rivestimento normale dei modelli. Ve n'è di molti tipi e per ogni uso, ma le qualità più impiegate sono: la «seta», la «pergamina», la carta per macchine calcolatrici «Watson» e la «Diplom Papier».

La carta seta, propriamente detta, difficilmente oggi si trova in commercio; ha bei riflessi serici a cui deve il nome, è sottilissima, leggera, resistentissima nel senso della fibra. Essa è l'ideale per la ricopertura dei modelli ad elastico e in genere per tutti i modelli di medie dimensioni. Può essere sostituita con la «velina» assai più ordinaria meno leggera e meno resistente.

Migliore della velina è la carta del

tipo per calcolatrici Watson e infatti, per i modelli ad elastico e per le ali dei veleggiatori medi è questo il tipo di carta che ha avuto il più largo impiego finora. Essa viene fornita in due colori: bianco e giallo. Non si trova altro che dalle Ditte di Milano e di Roma che vendono accessori per aeromodelli. La pergamina è forte, ma anche abbastanza pesante, dopo bagnata acquista una tensione fortissima. Dopo la verniciatura si presenta in modo assai brillante. A causa però della sua forte tensione la consigliamo solo per fusoliere e ali di veleggiatori robusti e per modelli con motore a scoppio. Una carta che da poco è stata posta in vendita col nome di «Super Avio» dall'Aeromina di Roma, ha dimostrato doti superiori di resistenza. Ve n'è di tre differenti tipi in relazione al peso.

Ne consigliamo l'uso perché essa facilita il lavoro di ricopertura e dopo la bagnatura, si presenta assolutamente senza grinze.

Le vernici da usare sono molte, ci limitiamo qui a quelle strettamente

necessarie che hanno dato finora migliori risultati:

Emalite, da usare diluita come strato di fondo per rendere la carta, quanto più è possibile, insensibile all'umidità. Il suo diluente è il preparato della casa produttrice o, in mancanza, l'acetone.

Nitro cellulosa trasparente a pennello, per verniciare le ali e gli impennaggi, brillante leggera e di rapido essiccamento.

Nitrocellulosa colorata a pennello, per verniciare fusoliere. Il diluente di queste vernici è l'apposito preparato della casa produttrice. In mancanza può servire l'acetone. I pennelli da usare saranno morbidi e del tipo piatto, detti «pennellesse». Dopo l'uso essi vanno ben puliti, lasciati in acqua per 6 o 7 ore e fatti asciugare. Si stropiceranno poi le setole per rimuovere i rimasugli di vernice che, se necessario, verranno tolti immergendo il pennello in acetone. Usare sempre un pennello per ciascuna vernice per non avere la sorpresa di brutte striature.

(6. Continua)

CIT

## PER ENTRARE AL COLLEGIO AERONAUTICO DI FORLÌ

### Benefici di carriera

Gli allievi del Collegio, che vi abbiano conseguito la maturità classica o scientifica, hanno la precedenza assoluta nell'ammissione alla R. Accademia Aeronautica di Caserta, ai pari dei provenienti dalle Scuole militari. I medesimi possono fare direttamente passaggio all'Accademia della G.L.L.

### NORME PER I CONCORSI

#### Art. 4

#### Domande

Le domande vanno redatte in carta legale da L. 6 e firmate dal padre o da chi per esso.

#### Art. 5

Documentazione delle domande  
Alla domanda dovranno essere allegati i seguenti documenti:

- 1) certificato di nascita del candidato debitamente legalizzato;
- 2) certificato di appartenenza al P. N.F. al G.U.F. o alla G.L.L. rilasciata dal Comando Federale;
- 3) certificato di cittadinanza italiana debitamente legalizzato;
- 4) tre fotografie (formato tessera) del concorrente;
- 5) titolo di studio adeguato alla classe alla quale il concorrente intende essere ammesso (carta legale da L. 8). Il certificato dovrà specificare i voti conseguiti nelle singole materie, ivi compresi quelli di condotta e di educazione fisica.

#### Art. 6

Svolgimento del concorso  
Entro il 31 agosto i Comandi Federali trasmettono ai singoli Comandi degli Istituti le domande loro pervenute, corredate dei prescritti documenti, dopo aver effettuato rigorose indagini sulla condotta morale e politica dell'aspirante e dei genitori, nonché sulla possibilità economica della famiglia a corrispondere le quote dovute all'Istituto. I candidati dichiarati ammessi ai

(Continua a pag. 8)

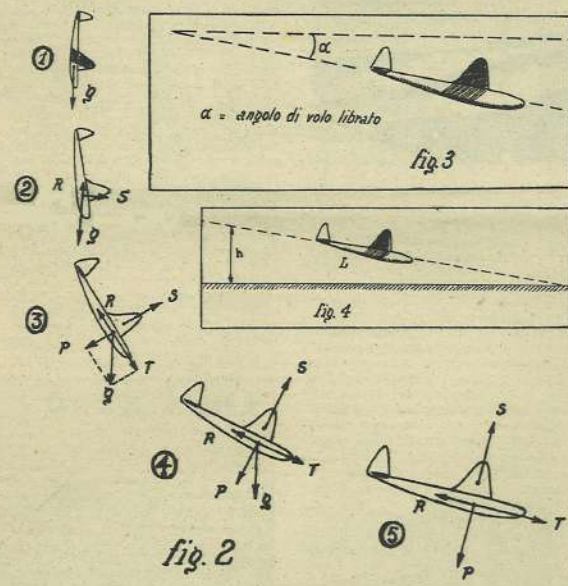


fig. 3

fig. 4

fig. 2



Un formidabile schieramento di «Folgori»

E quando ho intravisto la prua del cacciatorpediniere italiano...



## Cronache aneddotiche della guerra aerea

H2 O + N2 C1

La monaca che sta attraversando la corsia col suo solito rapido e silenzioso passettino, arrivata che è dinanzi al lettuccio del pilota si ferma di botto e spalana gli occhi. Il degente sorride. Ha capito subito il perché di quell'atto di meraviglia:

— Sorella, vi sembra irriconoscibile, eh?

— Sì. Me ne compiacco. Ciò vuol dire che siete perfettamente guarito.

— Guarito ed assai meno brutto. Avevo un barbone indecente, dei capelli lunghi ed orribili. Siguravo abbastanza, ma il barbiere con quattro colpi di forbici mi ha rimesso a nuovo. O, per meglio dire, ha tolto il paravento che mi deformava ed io apparisco quasi sono effettivamente.

La monaca fa un lieto viso e sta per allontanarsi. Il pilota la richiama.

— Sorella, venite. Vi prego. Voglio farvi un'altra sorpresa.

La monaca si riavvicina. L'ufficiale stende un braccio e prende un portafogli che sta sul comodino. Ne cava due ritratti e porge uno di essi:

— Osservate questo.

La monaca osserva ed ammira. La fotografia mostra i bei tratti giovanili e fieri dell'aviatore. Il busto eretto, lo sguardo aperto intelligente e coraggioso. Guerriero in piena salute e possanza, che ha corso e corre per cieli e per mari.

— E osservate quest'altro.

Il secondo ritratto mostra la faccia pallida ed affaticata di un professore con gli occhiali, zuzzeruto e barboso. Aria di vecchio trasognato.

— Che ne dite, sorella, di questi due ritratti?

— Dico... dico che vi è somiglianza fra i due. Quello senza occhiali siete voi, certo. L'altro, con gli occhiali, sarà forse di un vostro fratello o fratello. Oppure...

— Oppure? — Non so dire, è difficile. Che so... Un ritratto fatto miracolosamente in anticipo. Quel che sarete voi. Fra dieci, fra quindici anni...

— Ebbene, sorella, la verità sta nel contrario. La persona fotografata è unica e sola. Cioè lo. Il professore con gli occhiali sono io qual'ero cinque anni fa. E l'altro senza occhiali io, sempre io e come spero di essere sempre. Il miracolo di Faust. Il miracolo della guerra che trasforma uomini e cose, che strappa anche un professore, uno studioso di fenomeni biologici, dal chiuso e dalle mufte del laboratorio e lo lancia in un oceano d'aria e di luce a sfogliare e a studiare pagine assai più istruttive di un immenso libro. M'intendete, sorella? E' la guerra che mi ha fatto ringiovanire, mi ha insegnato e mi insegna. Credete forse che l'ultima avventura, dalla quale Dio mi ha tratto salvo, non sia stata utile alla mia saggezza, alla mia vita di oggi di combattente e della vita di domani quale professore e scienziato? Otto giorni sperduto nel mare, otto giorni che valgono anni di studio e di sommo vantaggio per il mio avvenire. Ho vissuto quei minuti e quegli attimi più da sperimentatore e da osservatore che da naufrago del cielo. Volete che vi racconti?

E la monaca premurosamente annuisce. Annuiscono tre ufficiali convalescenti che sono scivolati dai loro lettucci e si sono accostati.

L'aviatore scienziato ora narra:

Non vi so dire in questo momento il numero delle imprese di caccia compiute sulla Manica, ma il numero di quelle svoltesi nel cielo di Malta, sì. Novanta voli. E' stato proprio al novantesimo... Di scorta ad un bombardiere pesante, sull'aeroporto di Hal-Far.

Quattro Spitfire. Debbo contrattaccare. Virata a tutto gas ed il motore esplose e s'arrestò. Picchio e mi libero dall'offesa nemica. Piano. Trecento metri, settecento. E giù col paracadute. Certo che i miei camerati mi hanno scorto e segneranno la mia caduta.

La sensazione dell'acqua fredda mi fa bene. Mi staccio il paracadute. Con la bombola dell'aria compressa gonfo il pneumatico che ho con me e mi ed aggrappo. Faccio un calcolo. Sono nelle vicinanze di Marsa Scirocco. Le tre o le quattro del pomeriggio.

Aspetto. Viene o non viene il soccorso? Sì. Un idroplano crocerossato si abbassa e vuole ammarare. La perdita di cinque apparecchi inglesi lo vieta. Eccomi solo, da capo. Sul mare non c'è nulla, vedo soltanto ad un'estremità dell'orizzonte la griglia sagoma di Malta. Non aspetto molto. Due apparecchi da soccorso e caccia di scorta. Questa volta è fatta. No, non ci siamo, perché l'aria si è fatta secura, diventa quasi nera. Una cartuccia, due cartucce di segnalazione, sparò tutta la provvista. Inutile. I miei soccorritori, rombando a pochi metri sul mio capo, gironzolano, gironzolano e non mi vedono. E' ormai notte. Gli apparecchi filano verso il nord.

Non c'è da disperarsi. Domani spunterà il sole ed allora... Verifico la situazione di bordo del battellino. E qui, ci vuole la chimica. Tre pezzi di ottimo cioccolato commisto con giusta dose di cocaina. Belli davvero, non c'è che dire. Miracolo di sostentamento nutritivo e nervoso. E non servono a nulla, perché non ho una stilla d'acqua potabile! Guai se vi morsicassi. La sete che già mi tormenta, diverrebbe atroce. Che altro c'è? Due, tre compresse di simpamina, un recipientino metallico pieno di zucchero ed è tutto lì. Due tre bottiglie d'acqua sarebbero la salvezza e non ne ho nemmeno un picciolo picciolo scotto.

E la notte trascorre così, mentre il vento e le onde mi portano verso riva ed io ho modo d'interrompere le mie riflessioni assistendo ad una battaglia aerea. Poi un riflettore squarcia le tenebre e fruga nel mare. Sono gli amici o gli inglesi? Deb-

bo lo pensare che son gli amici che mi vogliono salvare da una morte quasi certa oppure ad una eccitata ed inqualificabile intenzione dell'avversario nel volere impadronirsi d'un forte combattente che gli possa nuocere in un prossimo domani? O debbo illudermi su un tardivo atto d'umanità del nemico? No. Nessuna illusione. Gli spatafuoco non hanno poco prima inavverto contro il crocerossato che non mi voleva far morire? Ed allora to mi stringo dippiù al misero galleggiante e cerco di apparire come una parte di rotame senza vita in balla del mare.

La notte è finita e sorge il sole. Vedo ad un centinaio di metri un minuscolo canotto di gomma che sbalotta. Vuoto. Un altro dramma, un naufragio, certo. Vedo poi che un apparecchio di soccorso gli si cala sopra e visto che non c'è nessuno riprende quota e scompare. L'occhio e la chiaroveggenza non m'ingannano. La sete non mi ha ancora prostrato. I miei soccorritori hanno sbagliato indirizzo. E credo ormai che io sia nell'abisso.

Il secondo giorno sta per darmi l'addio. E piomba sulla solitudine marina la seconda notte. Un rimesscolto accentuato delle onde. Guizzi di noci, scafi, navi. Che fare? Se ci fosse un altro razzo? Sì, c'è. Una fiammata. Niente. Nessuno mi ha visto.

Bisogna affidarsi al vento. Che fa questo vento? Direzione di sud. Ciò significa che potrei avvicinarmi a Malta. Una speranza. Ed invento una vela. Un pezzo di tela manovrata con una mano e tenuto fermo con un piede. Se continuo ad andare a nord potrei accostarmi alla Sicilia. Disaccia. Il vento cambia e mi porta a nord. Strappo un foglietto di carta dal taccuino e lo butto in acqua. Faccio calcoli sulla velocità delle onde e sulla direzione del vento, ma questo si scapriccia ed ora vien da ponente. Vado forse a finire nell'isola patria di Venizelos? Ma mi stanco di queste induzioni di rotta e son preso ed affascinato dalla vista di certi strani pesci che galleggiano sulla superficie del mare e che non mi sembrano ancora catalogati dai naturalisti e di uno stranissimo uccello bianco che non ha mai cessato di accompagnarmi e non so se sia di malagurio o di buonagurio.

Terz'alba sul mare crudele ed insospitale. E la sete. Tremenda, che attutisce ogni mia facoltà. Raccolgo, battendo i denti per il freddo, con il lembo del fazzoletto le perline di

plenza delle capsule dei razzi sparati, con le quali mi abbevero.

Il pericolo immediato son riuscito a superarlo, ma riuscirò a serbare la forza vitale che piano piano sento diminuire, nonostante il beveraggio amaro e zuccherino che ho escogitato?

Ebbene, vi dirò in tutta sincerità che erano passati sette giorni, che spuntava l'ottavo, che socchiudevo gli occhi per l'estrema debolezza, ma mai la speranza di salvezza mi ha abbandonato. Non era presentimento, era certezza. E quando ho intravisto la prua del cacciatorpediniere italiano venirmi incontro, quando mi son trovato sulla tolda con accanto le buone e sorridenti facce dei miei salvatori, tutto mi è sembrato logico e naturale. Accaduto tal quale come io mi aspettavo. Non mi resta a dirvi altro che l'orizzonte dei miei prediletti studi si è fatto più largo. Ciò lo debbo alla mia avventura. Ed ora vi voglio offrire qualche cosa.

E così dicendo l'aviatore stende una mano verso il comodino, prende i pezzi di cioccolate da lui non mangiati durante il naufragio e li porge a quelli che hanno ascoltato il racconto.

M. LANERI

## LA SETTIMANA ESTERA

Il Dipartimento della Guerra di Washington ha ordinato il cambiamento del contrassegno distintivo degli aeroplani dell'Arma Aerea Nord-Americana. Il cerchio rosso sotto le ali sarà sostituito da una stella bianca in cerchio azzurro, e saranno eliminati i contrassegni distintivi esistenti sulle code degli aerei. Il provvedimento sarebbe stato provocato dalla somiglianza con il distintivo degli aerei nipponici.

\*\*\*

Il «Boston III», denominazione britannica dell'aeroplano americano «Douglas DP-7», attualmente usato dalla R. A. F. come apparecchio da combattimento, è munito di due motori a 14 cilindri a doppia stella «Wright Cyclon 14» da 1.600 cavalli ciascuno, raffreddati ad aria, e potrebbe trasportare un carico offensivo di 1.500 Kg. Esso sarebbe ancora anteriormente di 4 mitragliatrici da 7,7 mm., e di una mitragliatrice posteriore doppia dello stesso calibro per il marconista. Con un peso totale di 7.500 Kg., e una velocità di

COSA SONO? Pensateci bene e se non lo sapete andate a vedere a pag. 8



brina prodotta durante la notte sul battellino dalla condensazione del vapore acqueo e ne inumidisco la bocca. Il refrigerio lo trovo, ma è lieve lieve. Il rimedio buono sarebbe poter far condensare il sale dell'acqua di mare. Problema di impossibile soluzione, purtroppo, in quei momenti. Da rimandare, da rimandare! E mi viene l'idea: bere l'acqua salata di cui c'è tanta abbondanza ed attutirne l'amarrezza con un pochino di quello scarso zucchero racchiuso nell'involucro metallico. Morigeratamente e razionalmente. Se la sete si spegnerà per poco, potrò resistere per qualche giorno ancora. Faccio il primo assaggio e va. L'arsura si calma. Bene! Attenzione alle dosi, però. La più piccola eccedenza può rovinar tutto. Gran vantaggio per me è la regolare ca-

crociera di 1/5 Km. ora, il «Boston III» disporrebbe di un raggio d'azione di 3000 Km. Finora questi aeroplani «Douglas D. B-7» erano forniti in una differente versione che gli inglesi chiamavano «Havoc» ed erano usati come caccia notturni.

\*\*\*

La fabbrica spagnola d'aeroplani e di motori d'azione «Hispano Suisse», ha costruito il biposto da allenamento «H. S. 42», che ha iniziato i voli di prova nell'aerodromo di Tablada (Siviglia). L'aeroplano previsto dapprima per un motore «Hispano Suisse» a stella da 300 cavalli, è stato invece dotato di un motore italiano «Piaggio P. VII C. 16» a stella. Il prototipo possiede un carrello carenato fisso, ma è prevista la costruzione di una versione con carrello retrattile.

# IL SEGRETO ROMANZO

(Seguito del n. 27)

— Ingegnoso... E la fotografia?  
— Me l'ha consegnata spontaneamente e gliel'ho pagata con una botiglietta di rum.  
— Benissimo... E come dice di averla avuta?  
— M'ha raccontato, in un francese

— E' vero. Ma dove cercarlo, adesso? Da che parte cominciare?  
— Non saprei che dirvi, commendatore. Ma credo che già sia molto il sapere che non risulta morto.  
— E' vero. — concluse Verna sospirando — Non chiediamo troppo alla Provvidenza.

fiche europee, aver notizia di tutte le spedizioni effettuate una decina di anni prima attraverso quella zona dell'Africa Equatoriale.

Sempre, un esploratore che si rispetti, al ritorno dai suoi viaggi redige una relazione o scrive un libro. Relazioni e libri di questo genere, quando non sono interessantissimi ed esaltanti, son profondamente monotoni e noiosi e nessuno li legge, salvo l'autore e il correttore di bozze. Stavolta, invece, i fortunati esploratori africani di quel territorio avrebbero trovato in Verna un lettore attentissimo e appassionato. Ma per far tutto questo bisognava tornare alla svelta in Europa. Certo, la possibilità non gli mancava. Aveva sottomano un

relativa al mancato arrivo del giornale e alla tua richiesta di un compenso, io dico che sei matto. Vuoi il giornale, o un libro? Se vuoi un libro acquistalo, se vuoi il giornale in abbonamento (come hai chiesto a traverso la R.U.N.A.) e questo giornale tarda ad arrivare al tuo ospetto, allora protesta, fai qualcosa, rivolgiti alla R.U.N.A., santo Ididio! Un po' di iniziativa, di spirito, di buona volontà. Come posso io risolvere tutti i più piccoli problemi vostri? Non sarebbe meglio che mi sottoposte delle questioni in cui il cervello abbia la sua parte, anziché farmi fare il fattorino, su e giù per le scale dei vari uffici, per chiedere notizie di un abbonato? Quando, poi, dico, voi potreste rivolgervi direttamente all'Amministrazione (che ci stanno a fare gl'impiegati?) ed anche alla R.U.N.A., se l'abbonamento è stato fatto a traverso la R.U.N.A.

Giannino Azolini, Parma — In merito al tuo articolo ti ha già risposto Crivello II privatamente. Hai avuto la sua lettera? Comunque ti dirò che il tuo scritto ha fatto una brutta, ma meritata, fine.

Arcangelo Agrusta, Taranto — Mi sono interessato per quanto mi dici circa i libretti di «Aviazione per tutti» e spero che a quest'ora sarai stato contentato. Per quanto vuoi sapere rivolgiti alla RUNA di Taranto. Per gli altri libretti se non li trovi a Taranto richiedi direttamente all'Amministrazione dell'Editoriale aeronautico a mezzo vaglia postale sul conto corrente 1-2478. E non mi venire a raccontare che adesso «L'Aquilone» non arriva puntualmente perché non ci credi! «L'Aquilone» è diventato di una puntualità addirittura scandalosa.

Ciao Cocco, Orbetello — Puoi fare come credi, ma lo ti consiglio di inviare direttamente il vaglia all'Amministrazione dell'Editoriale.

ZIO FALCONE

## LA PENNA al segretario

Lodovico Ravasini, Sarona — Ho già scritto un'altra volta su questa rubrica che motorini ad aria compressa se ne trovano difficilmente perché non vengono più fabbricati chissà per quale misteriosa diavoleria. Io non ne capisco nulla. Comunque, a Roma esiste e prospera e si impingua una ditta di materiale aeromodellistico che va (o viene) sotto il nome di «Aviomimima» e staziona normalmente in Via S. Basilio 54. Prova a scrivere ad essa e chissà che non succeda qualcosa. Ho speso a piene mani le congratulazioni per il «Costruttore» a chi di dovere. Sono d'accordo con te nel dichiarare che quando «L'Aquilone» tornerà alle pagine diventerà il più bel settimanale d'Italia, dell'Europa, del mondo intero e gli ammalati di cuore dovranno essere forniti di certificato medico per comperarlo affinché la forte emozione non li faccia crollare come mosche (quando crepano s'intende). Saluti a rinfaccia.

Petronio Petrone, Taranto — Per inserzioni del genere è necessario che tu ti rivolga alla Unione, Pubblicità Italiana come chiaramente indicato nel talloncino di pagina 2 che compare in ogni numero. Se gli aeromodellisti leggessero attentamente il giornale, o per lo meno si scaccassero ciò che a loro serve perderebbero meno tempo loro e ne farebbero perdere meno a noi.

Per esempio, quanti sono che chiedono come devono fare per ottenere questa o quella pubblicazione? E noi ogni numero e in fondo all'annuncio di ogni nuova pubblicazione e a pag. 2 scriviamo: inviare l'importo all'Amministrazione sul c/c 1-2478 ecc. ecc. Quante volte ho scritto e chiarito il prezzo per l'abbonamento al giornale o l'iscrizione alla RUNA o altre fesserie? E loro duri: a chi mi devo rivolgere per avere il libretto? Ecco il nemico! Verrebbe voglia di rispondere: al farmacista di Piazza Colonna. Poi uno ci ripensa e dice: Beh, anche per questa volta ripetiamolo. Tu dirai: che c'entra tutto questo discorso con quello che ti ho chiesto io? Sai come è — ti rispondo — ho preso lo spunto dalla tua cartolina per far quattro chiacchiere in generale. Non te la prendere, Ciao Petronio!

Mario Bassi, Padova — Io non ne so nulla della faccenda ed ho passato la tua cartolina a chi di dovere.

Elio Bachlorri, Assisi — I cambiamenti di indirizzo devono essere accompagnati da una lira in francobolli. Ciao. In ogni modo ho passato la tua cartolina all'Ufficio incaricato della spedizione.

CRIVELLO II

Passo la carovana di un esploratore...



impossibile, una lunga storia... Se volete, ve lo chiamo. Se no, posso riferirvene lo stesso il senso.

— Dimmi, dimmi tu...  
— Fare che molti anni fa siano arrivati dal sud, in condizioni assai penose, una donna e un ragazzo, evidentemente vostra cognata e vostro nipote...

— Certo, certo... Continua...  
— I Bangha, contrariamente alle loro abitudini, forse perché si trovavano in un periodo di abbondanza, li rispettarono; nel senso che non li ammazzarono. Adibirono la donna ai lavori della tribù, ai pari delle negre...

— Che avete, commendatore? — chiese Rossi, interpendendosi e accorrendo per soccorrere Verna il quale, sollevatosi un momento sul gomito, era riseduto sul cuscinio, emettendo un gemito.

— Non è niente, continua — rispose il vecchio, tenendo gli occhi ostinatamente chiusi.

— Continuo, ma non vi impressionate così. Quello che è stato è stato, ormai. Dunque, la donna morì dopo qualche settimana, e il ragazzo rimase solo.

— E che fine ha fatto, il ragazzo? — chiese il vecchio con voce trepidante.

— Fu più fortunato della madre. Passò di qua la carovana di un esploratore, mi ha raccontato il vecchio, e lo raccolse portandolo con sé.

— E chi è questo esploratore? Come si chiama? Di che nazionalità... proruppe impetuosamente Verna.

— Nessuno potrebbe rispondervi. Son passati tanti anni ormai, e i suoi testimoni viventi sono il ragazzo stesso e il vecchio Bangha, quasi idiota.

— E tu credi che viva il ragazzo?

— Penso di sì. Doveva avere un fisico robusto per resistere a tanti strapazzi. D'altronde, il peggio, era passato per lui.

E rimase immerso in profonda meditazione.

In punta di piedi, Rossi uscì per andare a chiamar Renata perché preparasse un po' di cena per l'inferno.

XVII.

Trascorsero alcuni giorni, durante i quali Verna si rimise rapidamente. Com'egli stesso aveva detto, la notizia portatagli da Rossi avevano avuto su di lui un effetto più energico e rapido dei migliori specifici.

Si era alzato e passava lunghe ore sdraiato su una poltrona da campo all'ombra di un folto albero, nei pressi della capanna. Renata, che non aveva rinunciato alla parte onorifica di infermiera, e con una sfacciataggine portentosa si attribuiva tutto il merito della guarigione, continuava ad assisterlo e a tenergli compagnia insieme col fidanzato. In quanto a Panfin, cessata la drammaticità dell'occasione che aveva provocato il riavvicinamento col suo rivale, tornava ad esser ripreso da duobbi, pur sforzandosi di mostrarsi socievole e cordiale. Inoltre, il pover'uomo era nervosissimo per la prolungata assenza del «Tiburone», assenza che preoccupava, sebbene in grado minore, Verna.

Il commendatore, fingendo d'ascoltare il fitto chiacchiericcio di Renata o d'osservare i giochi dei ragazzi negri, faticava su quel che gli rimaneva da fare per venire a capo del compito che si era proposto.

Dunque, egli si diceva, non c'era prova alcuna che suo nipote fosse morto; anzi, ogni probabilità esisteva che egli fosse scampato e fosse giunto sano e salvo in paese civile.

Ma come fare per trovarlo? L'ultima cosa che avrebbe potuto giovare a tal fine, adesso era di rimanerne in Africa. Sarebbe stato come voler ritrovare un cece in una tonnellata di caffè in grano. Bisognava ritornare in Italia e, attraverso le Società Geogra-

bell'aeroplano è un abile e devoto pilota, insieme con la benzina sufficiente per arrivare almeno a Libreville. Ma come decidersi a lasciar soli, sia pure per un paio di giorni, il tempo di mandarli a prendere, i due Panfin, e specialmente quella cara ragazza alla quale si era sinceramente affezionato?

ANTARES

(continua)

## POSTA AEREA

Emilio Luporini, La Spezia — Trovo una tua vecchia cartolina simpatica con la quale chiedi informazioni intorno al «Costruttore di aeromodelli». Credo che ormai tu ne sappia più di me. Ciao.

Sergio Maccaferri, Cante — Perbacco, ho dimenticato di avvisarti che il «Costruttore di aeromodelli» è uscito. Te lo dico ora: e aggiungo che fra poco non ce ne sarà più una copia.

Marcello Carriero, Monteroni — Tu mi scrivi un giorno di farti spedire «il costruttore di aeromodelli» contro assegno. Sei sempre della medesima opinione? Ci hai pensato tu a scrivere all'Amministrazione? Illuminami.

Grandinetti, Torino — Il libro che fa per te è il «Costruttore di aeromodelli».

Giuseppe Milani, Valmanera — Prima di tutto voglio dirti che le tue battute di spirito sono finite nel cestino. Non è stato Crivello II, questa volta, a fare giustizia, ma io in persona: una era stupidetta, l'altra già da noi pubblicata in ben due versioni — In quanto alla notizia

## La FINESTRA dei LETTORI



LA SIRENA

— Porca miseria, giovanotti! Un poco più di attenzione con questi sturli!... (Mario Tallarida di Roma).



TEME L'UMIDITA'

— Ehi, Bill! Piove troppo forte! Ripariamoci un momento sotto quella nuvola... (Giovanni Parmigiani di La Spezia).



ATTERRAGGIO DI FORTUNA

La contraseca nemica ha spezzato il carrello, ma il pilota e l'osservatore non si perdono d'animo. (Mario Tallarida di Roma).



# L'AUTODIREZIONALE a bussola

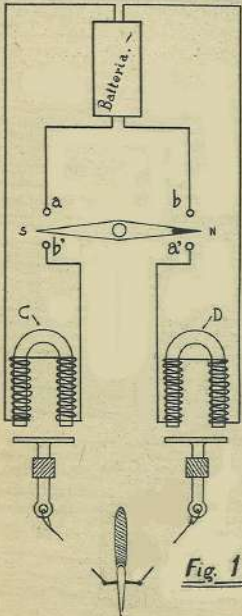


Fig. 1

A noi sembra di aver già visto qualcosa di simile, anzi di molto simile, su una rivista svizzera. Comunque, pure essendo scettici circa la possibilità di un buon funzionamento del dispositivo autodirezionale illustrato nel presente articolo e lasciando all'autore la responsabilità di quanto afferma, abbiamo ritenuto che l'argomento possa interessare una vasta schiera di lettori e per questo lo presentiamo.

Nel campo dei modelli veleggiatori già da parecchio tempo si è incominciato ad eseguire serie di lanci regolari su pendii abbastanza buoni e su cui molti aeromodellisti avvicendano i loro modelli in quasi sempre eccezionali voli di lunga durata (vedi l'esempio di Bologna all'avanguardia con Col del Frate), e qualcuno ha lanciato l'idea di montare sul proprio modello un direzionale che ne permettesse di stabilire la rotta onde tentare di superare il primato di distanza (ora detenuto dai russi).

A quanto ci consta però finora nessun costruttore ha montato sul suo apparecchio un dispositivo del genere, né crediamo siano stati eseguiti tentativi o tanto meno sia stata presa in attento esame tale questione.

Abbiamo naturalmente parlato di veleggiatori dato che solo su di essi o su modelli con motore a scoppio è possibile montare quel sia pur pochi grammi del dispositivo; però sui modelli con motore a scoppio è meglio non crearsi altri guai che il motorino già di per sé preoccupa non poco il costruttore con le sue delicate parti da regolare e sorvegliare mentre la massa metallica dello stesso creerebbe dannose interferenze all'ago magnetico, dimodoché il solo modello da prendere in esame (almeno per ora) rimane il veleggiatore da pendio che se abilmente guidato in una adatta vallata, è capace di percorrere una notevole distanza venendo così a soddisfare l'esigenza per cui è stato creato.

Agli effetti della possibilità della installazione del direzionale su di un veleggiatore occorre tenere presente che per poter portare il peso dello strumento dovrà naturalmente progettarsi un modello della massima apertura e cioè di circa mt. 3 a anche 3,50, che ci consentirà nello stesso

tempo anche una maggiore visibilità ad una più grande distanza, dimodoché sarà sempre possibile recuperarlo dato che con adatti strumenti ottici se ne sarà seguito il volo fino all'atterraggio.

Prendiamo ora in esame la parte costruttiva dello strumento che essenzialmente si comporrà di una o due elettrocalamite azionate coppie di tiranti lavoranti sul timone di direzione ed eventualmente sugli alettoni (questo comando è consigliabile solo quando si sia provato con il solo timone di direzione e se ne sia constatata la necessità o meno), e di una batteria a secco da 4,5 Volte per la alimentazione delle elettrocalamite (una comune torcetta per lampadina tascabile è più che sufficiente), un ago magnetico che avremo cura di scegliere fra i più sensibili costituirà la parte principale e ci servirà ad influenzare le elettrocalamite tutte le volte che l'apparecchio per una causa qualsiasi sia costretto a deviare dalla rotta prestabilita (v. fig. 1).

Il funzionamento avverrà quindi nel

modo seguente: appena il modello sarà ritornato nella sua rotta anche l'ago ritornerà nella sua posizione interrompendo il circuito e permettendo al timone di ritornare nella sua posizione normale. (E' previsto che nello stato di riposo il timone sarà soggetto ad essere in balia del vento, ma a tenerlo fisso basterà un paio di leggerissime mollette in filo di acciaio del 0 di 2 o 3-10 colleganti i fianchi della deriva fissa con quelli del piano mobile, od altro accorgimento a piacere del costruttore (fig. 3).

E' consigliabile che le diverse parti dello strumento siano montate su tavola di legno da potersi quindi fissare fra i 2 correntini di forza della fusoliera, avremo così lo strumento smontabile in qualunque momento ed applicabile su altro modello, in questo modo potrà servire per molti aeromodellisti che lo potranno costruire di comune accordo.

Come materiali dovranno usarsi cavi elettrici in alluminio per i collegamenti; — molto adatti quelli ad un solo filo da 10/10 — filo di rame

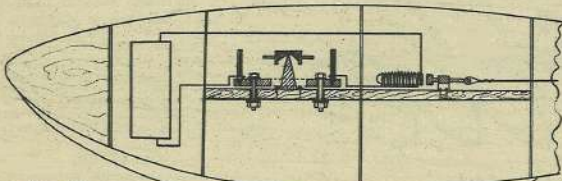


Fig. 2

seguito modo: supposto che una raffica di vento o qualsiasi altra causa turbino l'assetto dell'apparecchio, facendogli cambiare la direzione prece-

da 2/10 coperto in smalto e seta da avvolgere per circa 150 o 200 spire su un fondino del 0 di 1 mm. di ferro dolce piegato a ferro di cavallo co-

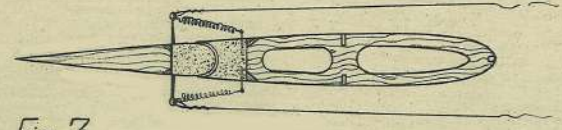


Fig. 3

dentemente fissata, tenendo presenti le particolari condizioni atmosferiche del momento sul pendio in cui abbiamo deciso di eseguire il lancio

me è indicato dalla fig. 4, oppure anche diritto se non si può disporre di adeguati attrezzi per la lavorazione.

Due piastrelle di ferro scorrevoli su adatte guide costituiranno il nucleo che verrà attratto dalle elettrocalamite tutte le volte che esse riceveranno un impulso causato dallo spostamento dell'ago magnetico dovuto ad accostata del modello; il collegamento tra questi ed il timone mobile di direzione sarà fatto con un

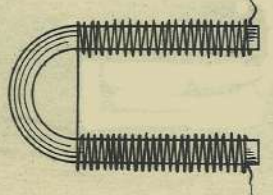


Fig. 4

strada) di cumuli, ascendenza dinamica di costone, od altro), l'ago magnetico rimarrà fisso nella sua posizione, spostandosi però rispetto alla direzione iniziale del moto del modello. Ora posto che il modello abbia compiuto una accostata a sinistra l'ago magnetico spostandosi andrà a stabilire il contatto con gli arresti a ed a' (fig. 1) chiudendo il circuito facente capo all'elettrocalamita D che a sua volta agirà sul cavo di comando del timone di direzione spostandolo a destra in modo da obbligare il modello a rimettersi nella primitiva direzione; analogamente avverrà se il modello avesse accostato a destra.

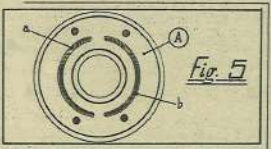


Fig. 5

filo di seta robusto e con astine metalliche in acciaio da 5/10 o di alluminio del 0 di mm. 1, l'ago magnetico e la batteria completano l'elenco del necessario per la costruzione dello strumento che sarà così pronto da montare sul modello.

Il regolaggio preventivo della direzione del modello è assicurato mediante il disco rappresentato con la fig. 5 ed avverrà nel seguente modo: — stabilirlo per semplicità che si voglia far compiere al modello un volo in direzione Est faremo compiere al disco A una rotazione di 45° da destra a sinistra in modo che la punta calamitata dell'ago rimanga

fissa sul Nord mentre in direzione dell'Est verrà a trovarsi la prua dell'apparecchio, in altre parole mettendo la prua del modello nella direzione voluta l'ago dovrà sempre trovarsi sul punto segnato col Nord sul disco girevole.

(Il disco scorrerà per mezzo di 2 scanalature a e b in cui passeranno delle piccole viti con dado e ranelle per il fissaggio al supporto inferiore — vedi fig. 5 e 3).

Le prime prove del modello su cui avremo montato l'Autodirezionale dovranno effettuarsi prima con l'anello a mano per osservare il comportamento dello strumento e correggerne gli eventuali difetti, quando ne saremo ben sicuri proveremo il modello con alcuni metri di cavo e quindi passeremo ai lanci in pendio.

CIO.

## Testa DELL'AEROMODELLISTA

Nell'«Aquilone» n. 28, in data 12 luglio, è stato erroneamente riportato, nel resoconto delle gare di Ancona, il tempo di Carlo Saudella in 6',35". Si precisa che il bravo Saudella ha invece realizzato 8',14". Tanto per la verità.

Sergio Saracco, Asti — Rivolgiti alla locale sede della Runa, mettili in regola per il futuro anno perché non è ammessa al Concorso Nazionale la partecipazione di concorrenti «individuali» come tu dici.

Alberto Muratori, Bologna — Non posso per ora accontentarti. Abbi pazienza e troverai quanto desideri sapere in una delle prossime puntate del Corso di Aeromodellismo.

Francesco Bruschetta, Messina — Fusoliera a cassone (meglio a «scatola») altro non sta a significare che una semplice fusoliera di sezione rettangolare e cioè a lati dritti e a spigoli vivi, come una scatola. Naturalmente una simile fusoliera può essere costruita sia a traliccio, sia a ordinate e correnti (Gongheroni).

Giorgio ed Enrico Gambini, Milano — Ho i miei dubbi. Siccome sono come S. Tommaso, per credere ho bisogno di vedere la realizzazione.

Attilio Castiglioni, F. M. 58c — Non è possibile ciò che tu desideri. Abbi pazienza e al tuo ritorno in breve potrai essere accontentato.

Nibbio Azzurro, Modena — Ce lo vuoi proprio, ebbene, eccoti la formula:  $F=L/H$ , in cui F è il rapporto di planata, L la distanza dal piede della perpendicolare, abbassata dal punto di lancio, al punto di atterraggio; H è l'altezza dalla quale avviene il lancio. Spero non piangerai più. Pensare che ti avevo detto una bugia sperando di farti star buono e tranquillo, perché, praticamente, a che ti serve detta formula? Sappi che per avere risultati esatti l'aria dovrebbe essere assolutamente calma e il modello lanciato da una discreta altezza.

Mario Gentili, Apuania — Il tuo sistema non mi piace.

Ettore Almonì, Pisa — Per ora disegni del genere non vi sono in Italia. In seguito spero di sì. Se vuoi un disegno di un motorino a benzina rivolgiti all'Aviominima, Via S. Basilio 59 A, Roma.

Cosma Eli, Loreggia — Scrivi a Tione, Viale Eritrea, 72, Roma che ti manderà un disegno di modello veleggiatore semplice e di ottima riuscita. Quanto al profilo non posso perdere molto tempo per cercarlo, mi spiace.

Aurelio Ortelli, Bologna — Va bene anche la comune velina, però migliori sono le carte speciali che vendono le Ditte di Aeromodelli e Accessori. Le vernici che si usano per la carta sono, in genere, le vernici trasparenti a pennello, sia alla nitrocellulosa, sia alla gomma lacca. Queste vernici lasciano alla carta il suo colore naturale. Per la carta non conviene usare vernici colorate.

Pietro Angelucci, Terni — L'indirizzo di Della Torre chiedo alla Runa di Milano. Invece di rivolgerti alla F.A.I. farai bene a rivolgerti alla Runa, Sede Centrale, Via Cesare Bec-

caris, 35, Roma, alla quale potrai chiedere anche gli indirizzi delle Ditte costruttrici di alianti.

Guido Paoletti, Pisa — Sarai accontentato prossimamente.

Piero Caput, Cagliari — Ora basti: si è detto mille volte che la casa costruttrice del Dino è in Isvizzera.

Turno Vallese, Terano — Non so proprio dirti ciò che desideri. Rivolgiti al costruttore.

GIAR.

## ATTENZIONE!

«AVIAZIONE PER TUTTI» aggiunge alla sua collana una nuova interessantissima serie che ha inizio con i volumetti N. 19 e 20.

«LE PIÙ INGEGNOSE ALI» che uscirà a giorni dal titolo: **VELIVOLI GERMANICI DA CACCIA E ASSALTO N. 19**

**VELIVOLI GERMANICI DA BOMBARDAMENTO E RICOGNIZIONE - N. 20**

Il prezzo di Lire 2 al fascicolo

Chiedete questi interessanti volumetti alle principali edicole o tramite versamento in C/C. Post. n. 1/24718 all'UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO - Via Ripense, 1 - Roma

## PREAERONAUTICI

MANUALI INDISPENSABILI AI GIOVANI CHE DESIDERANO ARRUOLARSI NELL'ARMA AERONAUTICA COME SPECIALIZZATI

- 1 - Il Pilota preaeronautico . . . . . L. 6,30
- 2 - Il Motorista preaeronautico . . . . . L. 7,35
- 3 - Il Montatore preaeronautico . . . . . L. 8,00
- 4 - Il Marconista preaeronautico . . . . . L. 7,50
- 5 - L'Elettricista preaeronautico . . . . . L. 8,00
- 6 - Il Fotografo preaeronautico . . . . . L. 6,30
- 7 - L'Autante di sanità preaeronautico . . . . . L. 7,50
- 8 - L'Armiere preaeronautico . . . . . L. 6,00

Presso tutte le Librerie oppure inviando l'importo all'UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO - VIA RIPENSE, 1 - Roma - C/C. Postale N. 1/24718.

**MOVO** MODELLI VOLANTI PARTI STACCATE  
La più completa organizzazione Italiana per l'Aeromodellismo  
Richiedete il Listino prezzi 1942  
MILANO - Via S. Spirito, 14.  
Telefono 70-665

**A. CASTELLANI**  
CREMONA  
Via G. Grandi, n. 25  
Le migliori tavole costruttive italiane e straniere. Catalogo illustrato LIRE DUE.

**FIVRE**  
VALVOLE ITALIANISSIME  
faranno della vostra radio il più grato diletto del vostro riposo

## PER ENTRARE AL COLLEGIO AERONAUTICO DI FORLÌ

(continuazione di pagina 3)

concorso ricevono dal competente Comando di Istituto, entro il 20 settembre, con lo scontrino a riduzione ferroviaria, la comunicazione del giorno in cui dovranno presentarsi per essere sottoposti alla visita medica, alle prove di valutazione fisica, e ove siano richieste, a special prove scritte.

I candidati si dovranno presentare nella divisa dell'Organizzazione politica di appartenenza e con la divisa sportiva al completo (calzoncini bianchi, maglietta e scarpe bianche da tennis).

I giovani che, senza giustificato motivo, non si presenteranno nel giorno fissato, decadranno da ogni diritto.

I giovani che non potessero presentarsi per malattia, o per motivi ritenuti attendibili dal Comando dell'Istituto, potranno ottenere una proroga fino a non oltre il 14 ottobre (fino al 23 ottobre per l'Accademia della G.I.L., l'Accademia Femminile della G.I.L. e i Collegi per Istitutori ed Istitutrici di ruolo della G.I.L.).

L'apposita commissione, nominata per ogni Istituto dal Comando Generale, in base al complesso degli elementi risultanti dalla visita medica, dalle prove di valutazione fisica, dal titolo di studio e dalle benemeritenze di famiglia, forma di graduatoria dei vincitori, che sottopone alla ratifica del Comando Generale.

### Art. 7.

#### Esclusione dal concorso e dimissioni d'ufficio

Il Comando Generale si riserva la insindacabile facoltà, senza obbligo di specificarne i motivi, di escludere dal concorso i giovani che non giudicasse conveniente ammettere in un Istituto della G.I.L., come pure di rinviare alle famiglie gli allievi, la cui permanenza non si ritenesse compatibile con la disciplina o col decoro dell'Istituto.

### Art. 8.

#### Spese a carico degli allievi

La retta e le altre spese complementari variano a seconda del tipo dell'Istituto e vengono indicate nei relativi singoli bandi di concorso. L'importo della retta complessiva è dovuto, qualunque sia il periodo di permanenza dell'allievo presso l'Istituto, per l'intero anno e deve pa-

sa, cognome e nome dell'allievo, corso e mese a cui si riferisce la rata.

### Art. 9.

#### Beneficio della mezza retta.

Il Comando Generale accorda il beneficio della mezza retta indistintamente, prescindendo dal tipo d'Istituto:

1) alle famiglie che hanno due figli nelle Accademie o Collegi della G.I.L. (esclusi i Collegi per Istitutori e Istitutrici di ruolo della G.I.L.). Il beneficio si concede per uno solo di essi a scelta della famiglia;

2) ai figli del personale di ruolo della G.I.L. in servizio o in posizione di quiescenza;

3) per benemeritenze di famiglia: agli orfani dei Caduti in guerra o per la Causa Nazionale; ai figli dei militari in servizio o in congedo, militari di guerra o decorati di medaglia al Valor Militare o promossi per merito di guerra; ai figli di Fascisti mutilati o feriti per la Rivoluzione, o Squisisti o in possesso del brevetto della Marcia su Roma; agli orfani degli infortunati sul lavoro ed ai figli dei grandi mutilati sul lavoro;

4) per merito personale: agli aspiranti compresi nel primo decimo della graduatoria di merito dei concorrenti, purché dal titolo di studio risulti la media di otto decimi dei punti o il giudizio equipollente.

Possono cumularsi a favore di uno stesso allievo due mezzette gratuite per titoli differenti, cioè l'una per benemeritenza di famiglia, l'altra per merito personale.

Il beneficio della mezza retta gratuita non si estende alla spesa di prima vestizione e alla quota annua di manutenzione corredo.

Il beneficio si intende concesso per tutta la durata della permanenza nell'Istituto; viene però sospeso durante l'anno che l'allievo ripettesse per insuccesso agli studi.

Il beneficio della mezza retta per merito personale ha la durata di un solo anno, ma può essere conseguito per più anni da uno stesso allievo.

### Art. 10.

#### Conseguenze del mancato pagamento

In caso di mancato pagamento della retta e delle spese complementari, l'allievo viene allontanato dall'Istituto.

### Art. 11.

#### Malattie, infortuni.

Tutte le malattie e gli infortuni che possano eventualmente soprav-



Caduta nell'acqua e svenimento del paracadutista

# Marseille

Chi scrive ha i capelli bianchi con qualche sbiaditissima striatura di un remoto biondo (nell'ufficio di redazione dell'Aquilone c'è l'imperverante e un po' beffardo Arsenico che lo chiama «Nonnetto»), ma credete voi che per questo fatto egli dichiari di esser vecchio e voglia esser trattato come tale? Nemmeno per idea. Egli, quanti anni ha non lo dice a nessuno ed ha serbato uno spirito giovanile. E' contento dell'età raggiunta e rimpugna l'antica freschezza, soltanto perché non può più fare il soldato. Per cui, non potendo fare altro, adora, ammira i giovani per quel che valgono e per quel che fanno, e si compiace a servirne nelle opportune occasioni, lieto di poter coniare un racconto, riempendo il vuoto delle scheletriche notizie con un po' di fantasia.

A volte, però, il vivace Nonnetto rimane sbalordito. La profusione delle notizie è tale, che non occorre niente aggiungere e niente togliere. La cronaca è quella, veritiera e lampante, che supera ogni immaginazione ed ogni presunzione novellistica. Il che avvalorava l'asserzione dogmatica che la vita è più che romanzo.

Esempio, il caso del giovane pilota tedesco tenente Marseille, detto «l'Africano». Il romanzo comincia ad adombrarsi nel vero nome del protagonista «Marseille», nome francese di una città francese, appellativo invece di un autentico tedesco berlinese al massimo grado. Ventidue anni. Trecento imprese di guerra. Ottanta duelli aerei vittoriosi. Cinque volte caduto con il velivolo incendiato e cinque volte sopravvissuto. Tre fortunatissime giornate di battaglia.

Di fronte a quest'attivo, il cronista deve limitarsi alla nuda cronaca che è eloquente per sé stessa e non ha affatto bisogno di commenti. La materia abbondante straripa e trova il suo naturale sbocco nell'animo e nell'intelligenza dei lettori.

Limitiamoci, quindi, alle notazioni di cronaca. Il Marseille fece i suoi studi nella Scuola di pilotaggio di Vienna. Ottenne il brevetto di pilota nel 1940. Primi combattimenti nel cielo di Inghilterra. Trasferimento in Africa. Battaglie aeree ingaggiate e vinte in Marnarica, in perfetto cameratismo con gli aviatori italiani. Alla serie di vittorie, ricompense delle Fronde di quercia, della Croce di Cavaliere, dell'Ordine della Croce di Ferro. E qui il cronista, saltando la narrazione degli scontri fortunati, volentieri s'indugia sul movimentato svolgersi dei duelli conclusi coi capitolombi nelle romantiche e più che guerreggiate acque della Manica.

Primo tuffo. Il Marseille, ventenne appena, gergario del Commodoro Wiek allievo prediletto di Moelders, dopo avere bene speso il suo tempo con l'abbattimento di quattro apparecchi inglesi, sta per ritornare alla base, quando è attaccato vigorosamente dal nemico. Cielo di Norwich. A diecimila metri di quota, Marseille, a pieno motore, con l'incendio a bordo picchia verso il Canale. Gettarsi col paracadute sarebbe un errore: diecimila metri! Picchiare allora! Picchiare vuol dire ancora mantenere la linea di volo ed avere probabilità di manovra. Il vento raddoppia le fiamme nella vorticosa discesa. A tremila metri il fuoco diventa divoratore. Il pilota tira il timone di profondità. Il velivolo è ancora docile, torna al volo normale, cabra, perde la velocità. Non c'è da perdere un istante. Alzato il coperchio della carlinga, fuori dal sediolto! Forza al timone di profondità!

Il velivolo, consunto dal fuoco, s'inchina, va in vite. Il pilota si lancia. Il paracadute non si apre.

Il giovane vede d'intorno al braccio la fune annerita dalle fiamme. Evidente, il bocchettone di sgancio è rimasto a bordo dell'apparecchio.

A mille e cinquecento metri egli

tira la chiusura di sicurezza. Attimi che sembrano ore intere e poi uno scoppio fragoroso. Il paracadute si è aperto. Caduta nell'acqua e svenimento del paracadutista.

Il giovane, riaprendo gli occhi, si accorge della vicinanza dell'ancora di salvezza: la boa.

Vi salta sopra, come se nulla sia accaduto. C'è tutto il confortevole. Panni asciutti. Da bere e da mangiare. E c'è un magico arnese... Il telefono. Telefono-radio.

Il Marseille dà l'annuncio del suo infortunio «Abbattuto, Messerschmidt perduto. Boa di salvataggio T». Il naufrago ora attende fiducioso che lo vengano a prendere e regala a sé stesso una tazza di caldo cioccolato. Durante la notte è tratto in salvo da un motoscafo. Ritorno al campo e grandi ed affettuosissime feste e banchetto coi fiocchi.

Secondo tuffo. Trascorsi solamente otto giorni. Precipitato con lui nel mare, anche il velivolo. E conseguente secondo salvataggio, con relative festosità e congratulazioni.

Terzo tuffo. Idem idem. Con qualche limitazione nelle sostuosità cibariche e bevverose. Poche bottiglie.

Quarto tuffo. Idem idem. Nessuna offerta, però, di liquori prelibati o di altre leccornie. Anzi accentuati borbottii fra il personale di sanità. Qualcuno è così audace da dire: «Che lo faccia apposta? Questo ragazzo è goloso, può darsi che si faccia capitolombolare appurato per mangiarsi il cioccolato delle boes».

Trasferimento in Africa. Con molto danno per gli inglesi, i quali fanno le spese delle eccezionali giostre del Marseille. Tre giornate di vittoria, quindici apparecchi abbattuti. Cinque al giorno.

Ed, infine, il quinto tuffo. In mare asciutto. Cioè nell'ardente sabbia libica. Salvato, questa volta, da un ricognitore italiano.

MERCURIO



**ECCO LA SPIEGAZIONE DEGLI STRANI SEMI PRESENTATI NELLA FOTOGRAFIA A PAG. 4:** Uno Junkers «Ju 87» recante sotto l'ala gli speciali serbatoi ausiliari per voli a largo raggio. Questi serbatoi, realizzati in materiale molto leggero, sono appesi agli appositi ganci delle bombe di piccolo calibro e la benzina da essi contenuta viene consumata prima di quella dei serbatoi normali. Al momento di effettuare il bombardamento in picchiata, il pilota, agendo su apposita leva di scatto, sgancia tali involucri che cadono liberamente. Ciò allo scopo di evitare che, durante la picchiata, l'ala venga ad essere sottoposta a nocive sollecitazioni a causa della resistenza offerta dai serbatoi.

garsi anticipatamente all'atto della ammissione.

A richiesta, il Comando dell'Istituto può concedere il pagamento in otto rate anticipate della somma suddetta da effettuarsi nei primi otto mesi dell'anno scolastico.

La richiesta della razzionazione deve farsi in calce alla domanda di ammissione. Coloro che avranno ottenuto la razzionazione devono effettuare, all'atto dell'ammissione, il versamento della prima rata della retta, il pagamento di tre rate delle spese di prima vestizione e manutenzione corredo, nonché la quota annua per assicurazione infortuni.

I successivi versamenti mensili devono essere effettuati non oltre il quinto giorno del mese direttamente alla Tesoreria dell'Istituto, specificando chiaramente i motivi della rimes-

venire agli allievi durante il periodo della loro permanenza negli Istituti, in rapporto alle esigenze di essi, non implicano responsabilità da parte degli Istituti stessi, ad eccezione dei benefici previsti dalla polizza di assicurazione.

Le lesioni traumatiche e le malattie sopravvenute e quelle non manifeste e non diagnosticabili, tali da menomare permanentemente l'efficienza fisica necessaria, sono cagione di allontanamento dall'Istituto.

La tubercolosi, constatata anche soltanto clinicamente, dà luogo all'immediato allontanamento.

Per maggiori chiarimenti rivolgersi al Comando Generale della G.I.L., Foro Mussolini, Roma; oppure al Comando del Collegio Aeronautico della G.I.L. in Forlì.