

# L'AQUILONE

*Settimanale per i giovani*

## Battaglia del PETROLIO

Quante volte un titolo come questo è stato usato? Quante decine o centinaia di volte? E' meglio rinunciare a fare il conto; e con tutto questo ci sembra che mai, come in questi giorni, possiamo legittimamente farne uso.

Che si combatte, infatti, sui campi di Ucraina, ed ora sulle piane caucasiche mano mano sgropanti in salita verso le cime della grande catena montana? Che cosa, se non una gigantesca battaglia per il petrolio?

Fiumi d'inchiostro sono stati sciupati su questo argomento. Dagli articoli più banali fino ai libri più ponderosi, tutto si è scritto, tutto si è detto. Ma ciò era inchiostro. Ora si scrive col sangue; col sangue di milioni di Russi brutalmente sacrificati per idealità che non solo noi non arriviamo a comprendere, ma che sono nebulose anche per coloro che se ne sono fatti i predicatori; e col sangue di migliaia di soldati accorsi da ogni paese d'Europa per fare baluardo contro la barbarie orientale alleatasi con la tirannia dell'oro.

Il sangue è il protagonista di questa terribile battaglia, la cui conclusione comincia a delinearsi. Le colonne tedesche hanno tagliato gli oleodotti e le ferrovie che sono come le vene e le arterie di questo sistema di circolazione artificiale, e procedono con inesorabile spinta verso le fonti stesse da cui scaturisce il nero liquido prezioso.

Perché tutto questo? Anche se tutti ne hanno parlato e straparato, crediamo che due parole possiamo dirle anche noi.

Avete mai pensato cosa accadrebbe se, d'un tratto, si inaridissero tutti i pozzi di petrolio, si vuotassero tutte le cisterne, si forassero tutti i fusti di benzina esistenti al mondo? Tutta la nostra attività oggi è basata sul motore, ed una grande parte di questi motori, anzi la stragrande maggioranza, si muove sfruttando le proprietà energetiche dei derivati del petrolio. Le benzine, dalle più volgari alle più clette per i motori d'aviazione, gli oli pesanti, gli oli lubrificanti, la nafta, tutti questi prodotti hanno un'unica origine, un unico padre: il petrolio. Se questo genitore universale improvvisamente morisse, tutti quanti i motori alimentati dalle sue linfe si fermerebbero. E cioè si fermerebbero i motori che nelle officine lavorano per forgiare le nostre armi ed i nostri strumenti di lavoro; si fermerebbero i motori degli autocarri e delle navi che trasportano armi, uomini, strumenti là dove occorre che siano presenti per raggiungere gli scopi dei nostri sforzi; si fermerebbero infine i motori degli aeroplani, dei carri, delle autobombe che portano le nostre armi fin nel cuore del nemico, a conquistarvi la vittoria. Sarebbe una paralisi improvvisa che porterebbe rapidamente alla morte.

Questo quadro gli anglosassoni lo avevano lungamente ed amorosamente accarezzato, fin dal giorno delle Sanzioni; giorno dal quale si può dire sia incominciata la lotta tra l'Italia e l'Inghilterra. Avevano fatto i conti sulle carte geografiche, e tracciando segnacci col lapis rosso avevano detto: «questo è mio, questo è tuo, que-



BATTERIE BRITANNICHE ATTACcate DALLA NOSTRA CACCIA A VOLO RADENTE

sto è nostro; quelli là non hanno niente, ed in quattro e quattr'otto sono a terra». E si erano fregate le mani. Ma la fregatura venne in altro modo. Difatti l'Asse in un primo tempo, il Tripartito successivamente, puntarono le loro spade alle fonti di così prezioso elemento di vita ed ai mezzi per il suo trasporto.

Qui bisogna dire che, mentre i paesi dell'Asse ed i loro aderenti possono eseguire i loro trasporti in massima parte per vie di terra e largamente al coperto da attacchi distruttivi, gli anglosassoni, per la conformazione geografica stessa dei loro territori debbono invece eseguirli via mare. Ed ecco scatenarsi la guerra alle petroliere, agli oleodotti, ai campi petroliferi. Ecco improvvise petulant apparizioni di sottomarini che cannoneggiano raffinerie ed impianti di estrazioni; ecco la catastrofe continua ed inarrestabile delle navi cisterna colate a picco; ecco

sulle piste del deserto gli aeroplani dare la caccia spietata alle autocisterne, ai depositi di fusti, ai serbatoi sotterranei; ecco la lotta ostinata per il petrolio.

Ed è accaduto che, mentre i Paesi del Tripartito con slancio irresistibile conquistavano nuove fonti di alimentazione, gli alleati le perdevano progressivamente.

Ma lanciatisi nella mischia la Russia gli anglosassoni si misero a strillare di gioia: era un paese ricchissimo di petrolio, oltre che di innumerevoli altre cose fra cui, importantissimo, il sangue. Però i colpi vibrati dalla Germania cominciarono a sconcertarli, poi ad impressionarli, ora ad angosciarli. La spada della Germania punta sulle fonti del petrolio, sulle linee di comunicazione attraverso le quali questo può giungere, e le va tagliando inesorabilmente. Che accadrà se questo verrà a realizzarsi, come pare? Addio spe-

ranziosi sogni invernali, perchè senza petrolio non si vola, non camminano i carri, non si può fare la guerra; e l'inverno del 1942 rischia di trovare una Russia completamente paralitica, svuotata, affamata, incapace del benché minimo sforzo per continuare la lotta. Ed al contrario la Germania, e l'Asse, ed il Tripartito, avranno nuove fonti alle quali attingere nuove energie da spendere contro i due compari anglosassoni.

Che si fa? Inglese ed Americani sentono crescere l'angoscia, ma non hanno ancora trovato nulla di meglio che rosicchiarsi le unghie e strepitare. Perchè quel minimo di azioni belle che tentano, tanto per sostenere che anche loro fanno la guerra, non ha un valore molto maggiore. Aspettano ed ordiscono; ma l'Asse ha fatto suo il vecchio motto dannunziano, ed intanto «ardiscela».

Il 22 giugno u. s. si è svolta a Berna la decima conferenza aeronautica nazionale svizzera, sotto la presidenza del nuovo delegato all'aeronautica civile, professor Ed. Amstutz. Nella discussione si è trattato soprattutto dei problemi dell'aviazione civile nel dopoguerra, e si è osservato che con l'aumento del raggio d'azione degli aeroplani commerciali probabilmente la Svizzera perderà la sua funzione di scalo e di punto di trasbordo per il traffico aereo europeo. Essa sarà perciò costretta a sviluppare i propri trasporti aerei soprattutto per servire alla propria economia. Sono stati presi inoltre in considerazione l'ampiamento e la creazione di aeroporti a Zurigo, Basilea, Ginevra ed eventualmente a Berna, destinati al traffico europeo, oltre ad un aeroporto centrale per i collegamenti transoceanici mediante aerei terrestri. La conferenza ha anche esaminato problemi riguardanti il reclutamento del personale per i servizi aerei e la tecnica aeronautica.

Dopo che il 19 giugno u. s. il Capo delle forze aeree messicane ha messo a disposizione delle forze aeree degli Stati Uniti i migliori aerodromi nazionali per l'addestramento dei piloti, il 20 giugno è stato concluso un accordo per la collaborazione militare tra gli Stati Uniti e Cuba. In base a quest'accordo il governo di Washington ha il diritto di stabilire una grande base aerea presso l'Avana.

Tanto per tener calda la speranza del secondo fronte sotto la cenere di una manifesta impotenza il Dipartimento della Guerra di Washington ha annunciato la creazione di un nuovo sistema di trasporti aerei militari. A capo di questa nuova organizzazione verrebbe chiamato il Generale Harold George, attualmente Capo dell'Ufficio Trasporti. Durante un'intervista concessa alla stampa, il Generale George ha dichiarato che «il nuovo servizio è destinato a curare i trasporti aerei in appoggio alle operazioni militari americane in qualsiasi parte della terra». Deve essere proprio un gran brutto destino per gli Stati Uniti scendere in guerra e perderla per mancanza di fronti.

Vediamo difatti il bisonte americano agitarsi furiosamente da un capo all'altro del suo continente dove si sfoga a spese degli altri paesi. E noi ci divertiamo ad assistere da quest'altra parte del fosso oceanico ai suoi mugugni ed alle sue velleità di saltarci addosso.

con l'ausilio di strumenti di misurazione. Nascono così i paracadute non più abbinati di speciali installazioni sul velivolo; di ingombro relativamente piccolo, ripiegabili in una custodia ed indossati dall'aviatore a mo' di zaino, come nel caso di quello in uso presso la nostra aeronautica, od a cuscino, tutti con dispositivi di apertura automatica od a mano, od ancora con entrambi. Assai diversi come forma da quello concepito da Leonardo, il concetto base rimane pur tuttavia identico. Esso consiste nell'ottenere da una superficie piuttosto ampia un'azione frenante capace di opporre una resistenza all'aria, in modo tale da ridurre assai sensibilmente la velocità del corpo nella discesa. Quest'azione frenante viene determinata da una specie di calotta di seta che, spiegata e gonfiata dalla pres-

## IL PARACADUTE

sione d'aria, genera colla sua superficie una resistenza che si oppone alla discesa e che aumenta coll'aumentare della velocità stessa. E' facile rendersi conto che per la legge di gravità non appena il paracadutista si lancia nel vuoto il suo corpo assume una velocità in caduta che dipende dalla durata stessa e dall'accelerazione imposta dalla gravità. Questa velocità però non cresce indefinitamente, ma ad un certo punto si stabilizza, a causa della resistenza che il corpo, colla sua massa, presenta all'avanzamento. Essa varia naturalmente col variare della forma e dell'attitudine del corpo a penetrare nell'aria e può quindi raggiungere valori più o meno notevoli. Nel caso dell'uomo cadente nello spazio la resistenza non riesce comunque a raggiungere valori tali da ridurre in modo sensibile la velocità di caduta e senza l'ausilio di un mezzo adeguato le conseguenze sarebbero, com'è ovvio, funeste. La calotta dei paracadute quindi, non appena la pressione d'aria l'avrà spiegata e gonfiata presenterà invece una resistenza notevole, anch'essa aumentante col crescere della velocità fino a raggiungere il peso complessivo del paracadute e del paracadutista. In questo caso la velocità di caduta stessa assumerà un valore costante che sarà tanto più piccolo, quanto maggiore sarà la superficie della calotta in rapporto al peso da sostenere.

(1. - continua)

G. FABBI

### UN PO' DI STORIA

Un ombrellone bianco giallognolo è sceso lentamente dal cielo dondolandosi col suo carico umano, alcune centinaia di metri davanti ai reticolati di un posto avanzato. E' l'atto finale di un serrato duello aereo svoltosi quasi sulla verticale delle trincee a qualche migliaio di metri di quota fra un nostro caccia ed uno nemico. La macchina avversaria, un «Cortiss «P. 40», ha finito per soccombere e precipitando come una meteora è andata a fracassarsi sui roccioni del Gebel, mentre il pilota ha affidato la propria salvezza al paracadute. Il fante che fa parte della pattuglia partita immediatamente al ricupero del nemico piovuto dal cielo, osserva ora con attenzione e curiosità vivissima quell'ammasso di seta e di corde che «gli si è caricato goffamente sulle spalle e gli sembra quasi impossibile che tutto quell'insieme possa star racchiuso in poco spazio e portato a bordo dell'aeroplano. Ma ancor meno riesce a capacitarsi, lui, ottimo soldato di terra, ma assai profano d'aviazione, come quell'ombrello gigantesco possa riportare a terra incolume un uomo dopo un tuffo nello spazio. «E' indubbiamente una grande e preziosa invenzione, mormora tra sé e sé, senza questo arnese quel blondino che mi cammina davanti mio moglie sa-

rebbe stato spacciato! La considerazione del fante è semplicistica, ma è giusta.

L'invenzione del paracadute è stata veramente preziosa, ma egli che, come molti altri la crede senza dubbio cosa recente, troverebbe modo di stupirsi ancora di più sapendo che il paracadute è nato invece assai prima dell'aeroplano, qualche secolo prima anzi, e che la storia di esso si ricollega ai tentativi fatti sin nell'antichità dall'uomo per volare. Pare che sin dalla lontanissima epoca dell'impero cinese vi sia stato chi pensò ad un rudimentale mezzo per scendere in colonne dall'alto, di questi mezzi poi si parla di tanto in tanto nella leggenda, ma la vera e concreta nascita del paracadute almeno come teoria, risale all'anno 1514 ed è opera del genio precursore del grande Leonardo che ne diede la chiara idea progettando una specie di padiglione a tronco di piramide, che in uno schizzo raccolto nel Codice Atlantico è raffigurato portante un uomo ad esso appeso con quattro corde e sotto il quale si legge: «Se un uomo ha un padiglione di panno intasato che sia dodici braccia per faccia e alto dodici, potrà gittarsi da ogni grande altezza senza farsi alcun male». Poco meno di 30 anni dopo un tal Venanzio da Sebenico sviluppò il progetto di Leonardo, ma è soltanto sul finire del 1700 che hanno luogo esperimenti e lanci affidando dapprima al paracadute cose e animali.

Poi nel 1783 il francese Lormard effettuò un lancio dalla torre dell'Osservatorio Montpeller riuscito perfettamente; il paracadute era di sua costruzione ed aveva forma conica ed un diametro di circa quattro metri. Quattordici anni dopo il Garnerin resosi famoso nella storia dei lanci di quell'epoca effettuò un'emozionante discesa gettandosi da un pallone innalzatosi ad oltre 3500 metri d'altezza. Il paracadute era di forma semisferica ed aveva dimensioni quasi doppie di quelle del Lormand. Né si ferma ad essi soltanto la lunga serie di esperimenti e di lanci; altri pionieri si susseguono nelle sperienze e nei tentativi, talvolta mortali, come quello dell'inglese Cocking nel 1833, o con successo come l'altro di Hampson che effettuò una discesa da 2700 metri. Dopo questo lentissimo progredire, il paracadute esce dalla fase delle concezioni d'impiego talvolta troppo fantastiche, ed a quella dei lanci spettacolari, per assumere un ruolo meno appariscente ma più prezioso; quello di salvagente dell'aria. Usato come tale dapprima sperimentalmente su palloni liberi, e poi sui famosi «Dragoni» della guerra 1914-18, è soltanto sul fi-

nire di quest'ultima che si pensa in Germania alla sua utilizzazione quale mezzo di salvataggio anche a bordo degli aeroplani. Il problema non si presentò dal principio di facile soluzione. L'ingombro presentato dalla massa del paracadute, la necessità di ottenere un ripiegamento soddisfacente dello stesso anche per il poco spazio consentito dai velivoli di allora unita ad un funzionamento pronto e quanto più possibile immediato, furono ostacoli non certo indifferenti da superare. La soluzione più adatta parve allora di applicare al velivolo nella posizione più adatta una scatola contenente il paracadute in modo che quando si presentava la necessità di usarlo il corpo dell'aviatore che si lanciava provocasse direttamente la fuoriuscita di esso dalla scatola. Era un sistema piuttosto rudimentale che non mancò pur tuttavia di permettere il salvataggio di molti aviatori i quali avrebbero altrimenti

Ricordate che il 13 settembre non uscirà il N. 37

Un numero doppio  
(37-38)

con il resoconto sull'VIII CONCORSO NAZIONALE uscirà domenica 20 settembre

Chiedete l'«Aquilone» in tutte le edicole - Costa cent. 60 - Un numero doppio L. 1,20

sulla scorta di prove fatte dagli inventori morte certa, precipitando col velivolo incendiato. Nell'immediato dopo guerra l'attenzione sul paracadute quale mezzo di salvataggio dal velivolo si fa più viva ed in tutte le principali nazioni interessate allo sviluppo dell'aviazione è un fiore di studi ed esperienze. Non ultima fra esse è l'Italia per opera specialmente dell'allora tenente Freri e di qualche altro. Tutti gli studiosi in materia vertono verso un preciso scopo: quello di ottenere un paracadute di sicuro funzionamento, di minimo peso e facile uso. Da allora il paracadute esce definitivamente dall'empirismo, ed i perfezionamenti che vengono mano in mano introdotti per renderlo sempre più perfetto, si basano ormai su concetti scientifici ottenuti sulla scorta di prove fatte dagli inventori, come nel caso del nostro Freri, su lanci di manichini e di pest e



"Pochi soldi al metro... dice questo svizzero barbuto - un vero affare... per gli inglesi"

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: Gastone Martini

Edito dall'  
UFFICIO EDITORIALE  
AERONAUTICOVia Ripense, n. 1 - Roma  
Telefoni: 585341-585342-585343

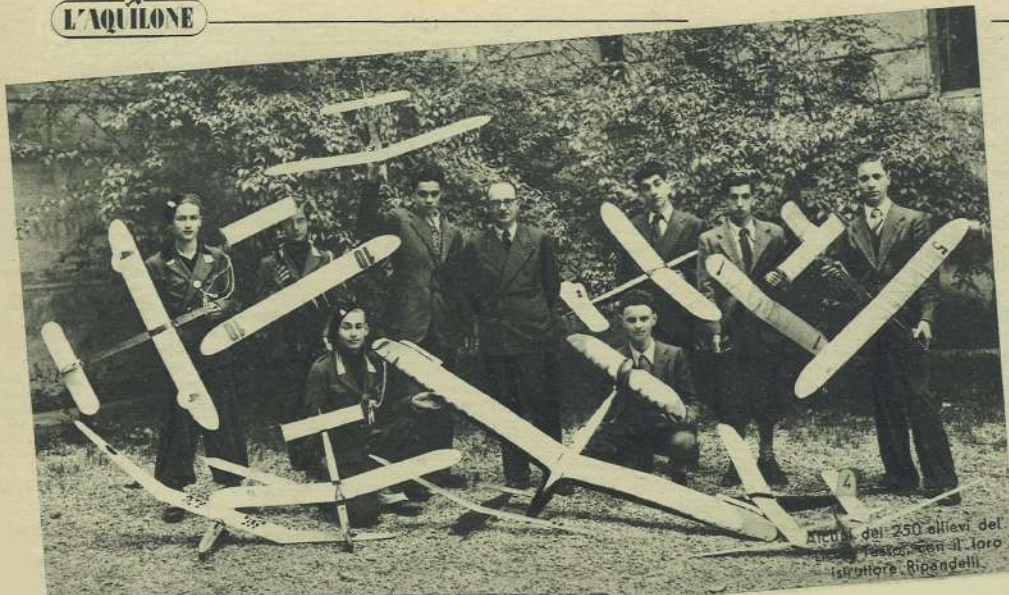
ABBONAMENTI

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



Alunni del Liceo Tasso con il loro istruttore Ripandelli.

# L'AEROMODELLISMO nella Scuola Media

La Runa, nell'intento di favorire la diffusione dell'aeromodellismo tra una massa sempre maggiore di giovani, d'accordo con il Ministero dell'Educatione Nazionale, ha concesso ai Presidi dei vari Istituti medi che ne hanno fatto richiesta istruttori e materiali per l'effettuazione di Corsi di Esercitazioni aeromodellistiche quale lavoro nella scuola.

L'esperimento, in base a quanto si è fatto quest'anno a Roma, può dirsi brillantemente riuscito e promette risultati assai lusinghieri per l'avvenire, quando le inevitabili imperfezioni iniziali possano essere eliminate.

Le scuole dell'Urbe che nell'anno scolastico 1941/42 hanno fatto praticare l'aeromodellismo ai loro alunni sono state le seguenti: R. Liceo-Ginnasio «Tasso» con 250 allievi, R. Liceo-Ginnasio «Umberto» con 300 allievi, R. Scuola Media «Cairol» con 350 allievi, R. Ist. Magistrale «G. Cactani» con 38 allievi, R. Ist. Magistrale «V. Colonna» con 53 allievi, R. Scuola Avv.to Prof. «R. Giuliano» con 30 allievi, R. Istituto Tecnico «Gioberti» con 100 allievi con un totale complessivo di oltre 1100 allievi.

Hanno inoltre chiesto di far partecipare i propri alunni alle lezioni di aeromodellismo le seguenti Scuole: R. Liceo-Ginnasio «G. Cesare» con 150 allievi, R. Ist. Magistrale «A. Oriani» con 85 allievi, R. Scuola Media di Via S. Giovanni Lat. con 125 allievi, R. Scuola Avv.to Prof. «Giulio Romano» con 100 allievi, R. Scuola Media - Lido di Roma con 50 allievi.

Peccato che questi ultimi Istituti abbiano fatto la richiesta ad anno scolastico troppo avanzato, di modo che non è stato possibile alla Sede Centrale della Runa approvvigionare i materiali da costruzione in tempo utile. Tuttavia, in seguito alle appassionante insistenze degli istruttori di alcune di dette Scuole, venendo incontro al loro desiderio e racimolando un po' da una parte e un po' dall'altra, sono riuscito a far fornire qualcosa a nome della Sede Provinciale di Roma, il cui Presidente, Generale Jacometti, ha dimostrato sempre vivo interessamento

all'attività aeromodellistica in tutte le sue manifestazioni.

I frutti della buona volontà dei dirigenti, degli istruttori e degli allievi si sono potuti vedere in occasione della gara svoltasi alla conclusione dell'anno scolastico, alla quale hanno partecipato anche alcuni allievi delle Scuole ritardatarie.

La gara della quale abbiamo già dato il resoconto sul giornale, pure avvertita da un vento fortissimo, ha avuto un esito brillante, tenuto anche conto dell'inesperienza dei concorrenti tutti alla prima gara e la maggior parte ai loro primi lanci.

Occorre aggiungere che l'aeromodellismo nella scuola è stato praticato anche in Istituti di Istruzione Media Parificati e gestiti da Ordini Religiosi, quali i Collegi «S. Gabriele», «Massimo», «Cristo Re», «S. Giuseppe», «Pio IX», «Nazareno» e «Santa Maria» con un numero complessivo di oltre 800 allievi. Per l'istruzione dei giovani di questi Istituti è stato da me incaricato, per lo scorso anno scolastico, il Prof. Menestrina del Collegio «San Gabriele» che ha assolto il compito con vera passione, assistito dall'interessamento dei Direttori dei vari Collegi, alcuni dei quali hanno curato l'iscrizione alla Runa di tutti i loro allievi praticanti l'aeromodellismo.

Istruttori nelle R. Scuole medie sono stati: Mario Roderigo, Ettore Ripandelli, Roberto Guglielmini, Enrico Ducci, Tito Spoglia, Renato Calducci, i prof. Ferro e Matteint oltre al buon Vincenzi ora istruttore del Corso di Aeromodellismo che attualmente si svolge al campeggio «B. Mussolini» (organizzato dal Comando Generale della GIL) ad Asago.

Questa l'esposizione di quanto qui a Roma abbiamo fatto. Tuttavia, perché la nostra esperienza, acquisita in questo primo anno, possa essere di giovamento a tutti coloro che si occupano di aeromodellismo nella Scuola, faccio qui di seguito alcune considerazioni che spero incontreranno l'approvazione di tutti i miei colleghi.

L'organizzazione dei corsi di aeromodellismo nelle Scuole non è una cosa semplice.

Occorre anzitutto insistere con i Presidi sulla necessità che per l'aeromodellismo sia riservata un'apposita aula con armadi dove riporre i materiali da costruzione e con tavoli (e non banchi) per il lavoro. Occorre inoltre, se il numero degli allievi è elevato, provvedere alla costruzione di piccoli piani di montaggio (anche assicelle diritte di abete) oppure di altro legno anche ricavate da casse d'imballaggio fuori uso. Gli allievi potranno così montare ali e fusoliere su dette assicelle che potranno poi essere riposte in appositi sgabuzzino o su scaffali nell'aula di lavoro. Ciò per mantenere sempre liberi i tavoli che, se impegnati per il montaggio dei modelli di una squadra, non potrebbero essere utilizzati per il lavoro degli allievi di una seconda squadra. Ogni squadra deve essere composta, al massimo, di 15 allievi. Ciò perché, data la natura del lavoro, non sarebbe possibile altrimenti seguire e controllare l'opera di ogni allievo, né mantenere bene la disciplina in ragazzi che fanno l'aeromodellismo come lavoro scolastico.

I partecipanti al corso dovrebbero comprarsi a loro spese il seghetto da traforo (perché abbiano la possibilità di fare poi altri modelli) e il disegno costruttivo (perché avendo pagato saranno in certo modo interessati a finire il modello con i materiali che la Runa fornisce gratuitamente).

Bisogna dire subito ai ragazzi che cosa essi faranno nelle lezioni, durante l'anno scolastico e far loro balenare subito l'idea della gara di fine d'anno. Ciò sarà un incentivo ad un lavoro più puntiglioso ed accurato.

Niente più dell'idea di misurarsi con i compagni e la speranza d'imporsi ad essi può essere di stimolo agli allievi.

Quanto alla gara, sarà bene (qualora il numero complessivo degli allievi delle varie scuole superi i duecento) farla svolgere con il sistema delle climinatorie, portando alla gara finale un massimo di 100-150 allievi.

Evitare nel modo più assoluto di indire una gara in pianura facendo rimorchiare i modelli in quota con il cavo. Succederebbe una confusione da non dirsi, il 70 o l'80 per cento dei modelli subirebbe una brutta sorte e per portare a termine la gara necessiterebbe una settimana.

L'unico modo di fare svolgere bene e rapidamente le cose è di cercare un discreto pendio, anche non troppo grande (voli da 30" a 1 minuto sono sufficienti per dare una discreta possibilità di classifica esatta) e far lanciare a mano i modelli.

Radunare i concorrenti tutti in un punto, evitare che si sparpiglino (altrimenti ne nasce la solita confusione

ne) e far lanciare i modelli per ordine estratto a sorte e comunicato in precedenza.

Così saranno tutti contenti, ve la caverete con onore e senza eccessivo infortunamento.

Su di una cosa ancora insisto: è necessario che sin dal principio delle lezioni tutto il materiale sia pronto. Ciò per evitare interruzioni di lavoro assai nocive perché portano ad uno sbandamento degli allievi molti dei quali dopo queste interruzioni riprendono a lavorare assai peggio di prima.

Spero che questi consigli e considerazioni riescano graditi a tutti coloro che si apprestano a iniziare l'organizzazione, per il prossimo anno, dell'aeromodellismo nelle Scuole.

CARLO TIONE

## Le opinioni degli altri

Ecco che cosa scrive un lettore affezionato, anzi un vecchio lettore:

Ho letto l'articolo «Più Volo a Vela» recentemente comparso sull'«Aquilone» (N. 19 del 10-5-42) ad opera del camerata Carlier Giancarlo e nel mentre mi associo a lui su quanto brevemente ha esposto, desidero, col Vs. consenso chiarire ed epurare a mezzo del ns. caro giornale, alcune lacune esistenti nel campo della propaganda per la diffusione della passione per il volo ed il mezzo aereo. Indubbiamente tanto si è fatto e si sta facendo affinché la nostra gioventù conosca ed ami l'Arma Aerea e le sue mille attività ma, purtroppo, questa propaganda non si è estesa efficacemente. Io stesso ho dovuto amaramente constatarlo.

Premesso che la propaganda tutta, sia a mezzo giornali ed opuscoli, sia a mezzo conferenze, riunioni, ecc., ed ultimamente col cinema è un'arma veramente formidabile ed efficacissima, occorre che questa propaganda

sia esecata in maniera perfetta ed in ogni punto.

Ciò che l'Editoriale Aeronautico fa è indubbiamente da elogiarsi, ma occorre che a questo Ente si associ, meglio, con esso collabori un mezzo, un sistema, che sappia divulgare le sue pubblicazioni e metterle alla portata di tutti.

I suoi giornali, riviste, opuscoli, manuali dovrebbero essere introdotti in ogni scuola, in ogni dopolavoro, insomma in ogni posto dove ci sia della gioventù che desidera conoscere, sapere ciò che per essa si fa e ciò che da essa si attende. E non solo nei grandi centri urbani, ma anche e soprattutto nelle zone periferiche, nella provincia, dove si è estranei ad ogni manifestazione, ad ogni istituzione di carattere aeronautico. V'è in queste zone dell'elemento giovane, operoso, che ha bisogno di vedere e magari di copiare il famoso modello.

Perciò occorre una giusta, forte, e soprattutto ben distribuita propaganda che a mio parere potrebbe esplicarsi in questo modo:

I. Diffusione delle pubblicazioni dell'Editoriale in ogni agglomerato civile, casa, scuola, dopolavoro, Fascio, rione ecc.

II. Creare nelle zone periferiche, presso ogni Fascio di Combattimento una sezione propagandistica, in collaborazione con altri Enti militari, atta a svolgere una propaganda fra i giovani della Gioventù Italiana del Littorio.

Questi i miei due punti di partenza che poi potrebbero da chi di competenza essere ritoccati e appoggiati affinché tutta quella massa di giovani che popolano la G.I.L. non resti estranea a nessuna di quelle mille attività che il Regime Fascista ha istituito e appoggia con tanto e tanto vigore.

FRANCO POZZI

Poi che i consigli del Pozzi sono rivolti all'Editoriale Aeronautico, più che ad altri, potremmo, dopo aver letto la lettera, non pubblicarla. E invece la pubblichiamo perché anche questa lettera dimostra l'interessamento dei giovani per la diffusione delle nostre pubblicazioni e per la propaganda aeronautica. Sta pur certo il Pozzi che l'Editoriale Aeronautico cercherà di diffondere nel miglior modo possibile e negli ambienti diciamo così più in ombra le sue pubblicazioni e particolarmente l'«Aquilone». Incominceremo dalle scuole e dalle sedi dei Dopolavoro.



«Niente paura! Tutto è andato bene lo stesso», assicura questo sorridente sovrufficiale.

## GARE

ANCONA

Domenica 5 luglio 1942 XX si è svolta sul campo di volo dell'Aeroporto di Falconara la gara interfederale per modelli volanti riservata alle scuole di aeromodellismo dell'Italia centro-orientale.

Alla interessante manifestazione, organizzata dal Comando Federale della GIL di Ancona in collaborazione con la Sede Provinciale della R.U.N.A., hanno preso parte squadre di aeromodellisti delle scuole di: Ancona, Cesena, Forlì, Jesi, Macerata, Montegiorgio, Rimini, Senigallia, Terni, Zara ed una squadra del Collegio Aeronautico «B. Mussolini» di Forlì. L'organizzazione è stata particolarmente curata e apprezzata da tutti indistintamente i concorrenti e per questo la gara ha avuto uno svolgimento regolare e conforme a quanto stabilito dal programma-regolamento.

Circa cento partecipanti hanno presentato 73 modelli, tutti accuratamente costruiti, ripartiti fra le due categorie di «ad elastico» e «veleggiatori».

La gara ha avuto inizio al mattino con un minuto di raccoglimento per i gloriosi Caduti e con il saluto al Re Imperatore e al Duce; presenziava un rappresentante del V. Comando Federale e un folto gruppo di Ufficiali e Sottufficiali della R. Aeronautica.

La giuria era agli ordini del reggente la locale Sede Provinciale della R.U.N.A.

I giovani aeromodellisti, tutti in divisa della GIL, hanno ininterrottamente eseguito i lanci sino a sera, raggiungendo ottimi tempi e mettendo in luce una accurata preparazione e un giovanile entusiasmo.

Una speciale segnalazione merita la squadra del Comando Federale GIL di Zara che, non ostante da poco costituita, è ugualmente intervenuta presentando delle buone costruzioni.

Ottima si è dimostrata la squadra del Collegio Aeronautico di Forlì ed entusiaste e numerose le squadre di Terni e Macerata.

11'38". 2) Albani Enrico (Terni) tempo 4'02". 3) Babbì e Saragoni (Cesena) tempo 3'53". 4) Morelli P. e A. (Ancona) tempo 3'25". 5) Venerucci Giovanni (Rimini) tempo 3'15". 6) Marinelli Giovanni (Ancona) tempo 3'08".

Individuale modelli ad elastico:  
1) Gabbriellini Giuseppe (Coll. Aeron. Forlì) 10'14". 2) Occhiodoro Giorgio (Ancona) 4'39". 3) Garofoli Jaures (Coll. Aer. Forlì) 2'33". 4) Sinigaglia-Otello (Ancona) 1'09".

Classifica per Comandi Federali:  
1) Comando Federale GIL Ancona.  
2) Collegio Aeronautico Forlì.

Classifica per Sedi Prov. R.U.N.A.  
1) Sede Prov. R.U.N.A. Macerata.  
2) Sede Prov. R.U.N.A. Ancona.

Premio al più giovane dei concorrenti: Babilla Farroni Claudio cl. 1930 del Com. Fed. di Zara.

## RIMINI

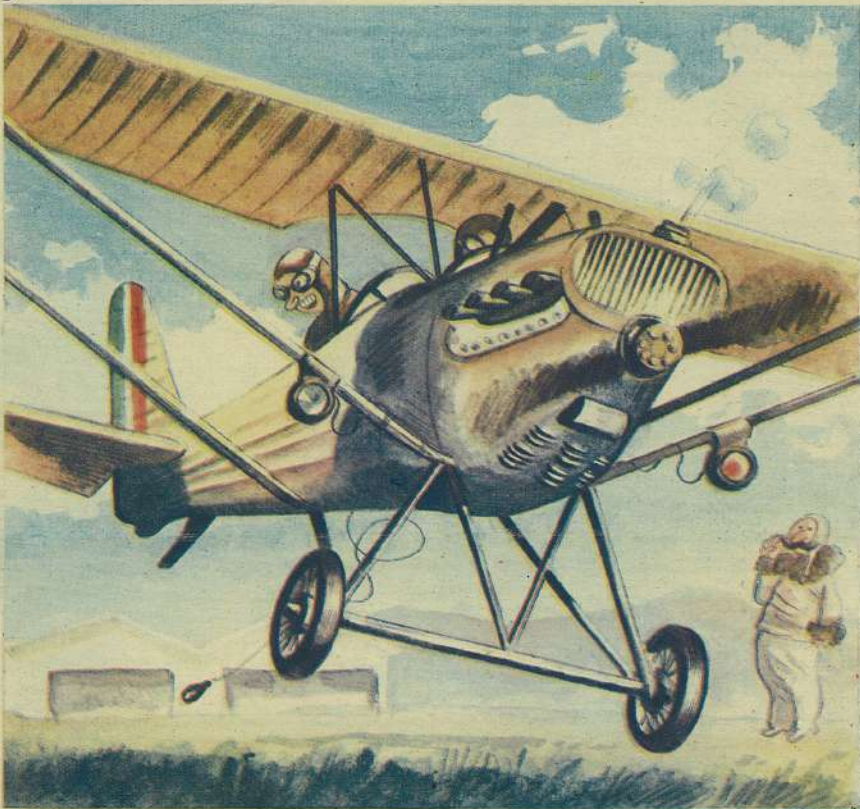
Domenica 14 Giugno gli aeromodellisti romagnoli convennero ancora una volta sul campo di Rimini per misurarsi in una cameratesca gara con modelli veleggiatori e con motore a matassa elastica.

Alle ore 15 ebbe inizio la gara. Erano presenti i riminesi, forti specialmente nella categoria veleggiatori; i cesenati, che si sono presentati con un nugolo di modelli ad elastico; i ravennati con buoni veleggiatori; e per la prima volta sono scesi in campo anche gli aeromodellisti di Savignano sul Rubicone con un modello veleggiatore e uno ad elastico.

I tempi segnati, però, sono stati assai bassi e la gara degli elastico è risultata poco interessante. Babbì e Saragoni di Cesena presenti, questa volta, con due modelli ad elastico, non hanno riconfermato l'aspettativa.

Ecco la classifica:  
Categoria veleggiatori: 1) classificato Biondi e Intra di Rimini in 4'27". 2) Semprini di Savignano in 2'11". 3) Venerucci di Rimini in 1'59".

Categoria Modelli Elastico:  
1) classificato Babbì e Saragoni di Cesena in 0,35". 2) Vagnini di Rimini in 23". 3) Babbì e Saragoni di Cesena in 21".



## Le memorie di un ACCADEMISTA

XXIV.

Adesso viene il bello ragazzi miei! Fino ad ora, a meno di qualche sporadica storiella allegra, ho dovuto mantenere un contegno piuttosto corretto nella esposizione delle cose accadute, in merito alla necessità di tramare un canovaccio che tenesse insieme e concentrasse tutte le idee informative del luogo e dell'organizzazione nell'ambito della quale doveva svolgersi la nostra vita.

Ma voi sapete com'è. Anche la più rigida disciplina militare è subordinata a certi principi che definirei «murari», cioè dovuti ai muri. Infatti, mentre nell'antico e severo istituto livornese e nell'incornante palazzo vanvitelliano le fucende erano costrette, vuoi si vuol no, a filare su un determinato binario, il crogiuolo delle nostre forze psichiche si mise in ebollizione non appena varcammo la soglia del Collegio Militare di Roma al principio dell'estate di quell'anno di grazia 1927, perché bisogna sapere che dopo una breve licenza goduta in seno alle rispettive famiglie un ordine del Comando ci aveva magicamente riuniti nella Capitale, al benigno ed emozionante scopo di farci frequentare per tre mesi il corso Osservatori presso l'Aeroporto di Centocelle.

Va da sé che in qualche luogo avremmo pur dovuto mangiare, bere, dormire e disporre di numerose convenienti celle ben guardate da ferri in croce. Quella era principalmente la preoccupazione del nostro Direttore. Avere a portata di mano una mezza dozzina di gabbie. Ciò costituiva per lui la più sicura garanzia di sonni tranquilli. Quindi nulla di meglio che l'apposita costruzione in cui trovava sede il Collegio Militare. Un ampio palazzo sul finire del Medio Evo, giacente ai piedi del Gianicolo, lambito dalle torbide e perciò

bionde acque del Tevere sul quale, proprio davanti al portone del suddetto casamento, si slanciava arditamente la pezzente sagoma del Ponte dei Fiorentini. Su questo passaggio, come per quello già ampiamente illustrato di Gabriele D'Annunzio, bisognava pagare la taglia di una palanca.

Orientati che siete sul nuovo teatro delle nostre farse e dei nostri drammi, vado ad alzare il sipario ed incomincio la rappresentazione.

Posso dire che questo periodo estivo romano ha costituito in maniera concentrata l'intera aurea primavera della nostra gioventù.

Sognate, amici miei, sognate ad occhi aperti la gioia che ci pervadeva bigionalmente nel poter recare su un vero e proprio campo di aviazione che ci offriva tanti e tanti bellissimi se pure rappezzatissimi aeroplani tutti per noi e che ci portavano veramente per l'aria, meno qualche volta in cui ci sbattevano per terra il più delicatamente possibile. Qualche «fuori campo» d'altronde ci voleva per tonificare lo spirito.

Aguzavamo gli occhi, imparavamo a vedere come se fossimo venuti a vita nuova. Ed un sacco di mestieri dovevamo fare in quell'angusto posticino che avrebbe voluto essere la cabina dell'osservatore su quel benedetto A. 304 di buona memoria. Quando non gli bolliva l'acqua si spaccava il radiatore, quando non imbarcava in partenza lo faceva all'atterraggio, se non gli scoppiavano le gomme si incantavano almeno le valvole del motore. E le scosse elettriche per maneggiare la radio! Ed il filo d'antenna con i pesini di piombo in fondo dimenticato a penzoli durante il ritorno! Chissà quanti e quanti testa a chi ne abbiamo scaraventati! Eccetera. Tante belle cose che non sto a raccontarvi per non farmi

diventare il cuore grosso così per la commozione! E, fra mezzo, pasti succolenti accuratamente preparati dal copocuciniere per rigenerare le nostre forze che non si sarebbero mai affievolite se non fosse stato per quel formidabile appetito che ci faceva sentire nello stomaco un buco come di gesso da presa.

E poi c'era il dopolavoro. Il nostro dopolavoro! E non solo la semplice caccia alle ragazze, il ballo a lungometraggio ed altri svaghi del genere. Ma soprattutto le nostre vitali marce, delle quali per oggi vi accennerò soltanto i titoli!

— Il gatto in paracadute — Le uscite notturne sotto mentite spoglie — La scoperta della cambusa del Convento (e vorrete pensare che non ci siamo soltanto limitati ad ammirare il contenuto di quel cofano di meraviglie!) — Il cannone di mezzogiorno — La pacchia dei posti a terra — La sottrazione degli esplosivi e delle fumate (questo può farvi intravedere orizzonti vastissimi di possibilità insperate) — Il lancio di bombe fra le gambe dei bipedi e dei quadrupedi — L'esplosione del banco di scuola in piena classe — I sopralluoghi notturni nel giardino del Comandante della Scuola (con visite non proprio di convenienza). — E qui la lista termina, non perché siano terminate le formidabili ragazzate o si siano inaridite le nostre fonti d'invenzione, ma perché la pazienza di qualcuno aveva raggiunto il colmo fino a cacciarci fuori, armi e bagagli, dal vituperato Collegio Militare. In seguito alla quale cacciata, non potendo prendere sede sulla pubblica via o sotto l'unico arco del Ponte dei Fiorentini, in attesa che ci attrezzassero un baraccone da fiera sul piazzale della rinomatissima Caserma Cavour, il Comandante pensò bene di farci fare un viaggio per... dimenticare. Il vagone riservato e piombato sobbalzò qualche migliaio di volte sulla strada ferrata di... ma non mettiamo il carro davanti ai buoi. Devo prima raccontarvi per filo e per segno tutte quelle storie delle quali vi ho soltanto accennato il titolo.

MARIO SALVADORI



Alle ore 18 alla presenza del Magg. Gentili, in rappresentanza del Federale, la manifestazione ha avuto termine con il saluto al Re Imperatore e al Duce e con la premiazione dei vincitori ai quali sono state assegnate due coppe, alcune medaglie, libri di carattere aviatorio oltre a ricchi premi in denaro.

Le classifiche finali sono risultate le seguenti:

Individuale modelli veleggiatori:  
1) Puppo Alberto (Macerata) tempo

## Cosa sono?

Se non sapete risolvere il mistero di questi quattro lugubri fantami cercate in pag. 8

# IL SEGRETO

ROMANZO

(Continua dal num. 33)

In quanto al povero barone, tutto avvilito, non diceva parola, e se ne rimaneva con gli occhi bassi e sospeso rispondendo con vaghi mugolii alle domande che gli si rivolgevano.

Anche Parfin se ne rimaneva silenzioso, ma soffocava di indignazione e di rammarico. Tuttavia, da quel bravo uomo che era, non se la sentiva di aprir le dighe del rimprovero e delle recriminazioni.

Sopraggiunse, sempre di corsa, Rossi, con una bottiglia di cognac e un bicchiere. A tracolla portava la borsa del pronto soccorso.

Garrone e Valtetra bevvero una prima volta, poi, senza invito, porsero di nuovo il bicchiere che fu riempito a metà.

— Ahhh! — fece Garrone, stizzendosi — Come mi sento bene, adesso! — e sorrise tutto gaio a Renata che gli si avvicinava con le ditaunte di un unguento infallibile contro le scottature.

— Buono, — disse la ragazza — state buono che cercherò di non farvi male.

— Da una manina come la vostra non può venir che bene — osservò galantemente Garrone.

l'indice che il barone andava scuotendo sotto il naso.

— Ah, mia la colpa? — ribatté — Mia? Ero forse io il pilota? Stavo io alle leve? Ve l'avevo detto, io, di non bere in volo! Nossignore, m'avete strappato di mano quella bottiglia di gin e ve la siete sciolata d'un sorso. Anche un elefante impagliato, dopo quella bevuta, avrebbe finito col veder doppio e per scambiar la riva del fiume per un ameno praticello, col risultato di quasi servirci belli e rosolati a questi cari Bangha, che non avrebbero chiesto di meglio... Bei pilota davvero!

Valtetra boccheggia dalla rabbia. — Ma fatemi il piacere, maledetto chiacchierone che non siete altro! E credete che ci sia anche una sola persona al mondo capace di credere che una bottiglia passata per le vostre mani contenga più d'un cucchiaino di liquore? Trovatene un'altra, trovatene!

Dopo un primo, infruttuoso tentativo per metter pace, Rossi e gli altri vi avevano rinunciato e se ne stavano non senza un certo spasso ad ascoltare l'aerico fra i due amici.

— La colpa è vostra, signignore; — sbrattava Valtetra a cui il gin, il di-

brutto sogno, ebbe un brivido, sorrise pensosamente alla ragazza e tentò di riassumere le maniere signorili d'un tempo — Fanny? Già... — soggiunse imbarazzatissimo — Fanny è... un coso, come si dice? Un... senatore, ecco.

— Un senatore? — Certo, signorina, un piccolo senatore, molto simpatico... Ossia, ha una curiosa barba candida... Capite? Un senatore della Liberia, mio vecchio amico... Una persona veramente ammòdo, è vero, Garrone? Un politico pieno di talento...

— Sicuro, sicuro... — sogghignò Garrone — Ma dei bei capelli ossigenati e fa grande spreco di rossetto e di bistro...

— Garrone, siete un infame! — scattò Valtetra — Vi giuro che me la pagherete!

— Mi difendo, io; mi difendo dalle vostre ignobili accuse. Quand'anche quel brutto sorcio di Girolamo avesse portato fortuna, siete stato voi, ieri notte, a farvelo portar via di tasca, insieme con il portafoglio che conteneva il vostro dannato pentafoglio o come diavolo si chiama, mentre ubriacato fradicio, cantavate delle canzonacce col vostro venerando senatore liberiano sulle ginocchia...

I due ex-amici eran giunti al parossismo del furore, e stavano per avventarsi l'uno sull'altro, dimenticando il dolore delle scottature, quando Verna si decise a intervenire.

— Mi sembra che cominciate ad esagerare, signori. — disse con severità — E' chiaro, da quanto voi stessi avete detto fin qui, che mentre noi vi attendevamo con molta ansia ed io stesso sono stato in pe-

spose con un sorriso crudele, e abbassò gli occhi confuso. Vedendo gli stracci bruciazzati che gli coprivano il petto ebbe un'ispirazione geniale.

— Che contrattempo! — esclamò, con finta costernazione — Avevo tutto nella tasca della giacca che è andata bruciata nell'incendio.

— Sarà! — continuò implacabile il commendatore — Certo, però, ricorderete a memoria qualche cifra.

— Mi proverò. — rispose prudentemente l'altro che si sentiva sempre più sulle spine — Vediamo: c'erano dieci o quindici cammelli...

— Cammelli? Cammelli in questa latitudine? E poi i cammelli son fatti per marciare nel deserto, sulla sabbia, e non fra l'intrico d'una foresta equatoriale. Come mai avete acquistato o noleggiato dei cammelli?

(Continua)

ANTARES

## POSTA AEREA

Paolo Miceli, Palermo — Ho passato il tuo biglietto in amministrazione. Ma perché, dico io, non hai mandato senz'altro l'importo? Non so se i libretti «Aviazione per tutti» vengono spediti contrassegno.

Aramis, Catania — Molti ringraziamenti per gli elogi che tributi a «L'Aquilone». Ti sarò grato se ripeterai tali espressioni ai tuoi conoscenti e amici che non conoscono il nostro giornale. Tu mi chiedi l'indirizzo di una ditta che vende eliche. Eccone tre: Movo, via S. Spirito 14, Milano; Aviomimica, via S. Basilio 50 A, Roma; Aeromodelli e Accessori, via Riva Reno 118, Bologna. Tu mi chiedi anche il titolo di un manuale per costruire modelli volanti a buon prezzo: eccoti i titoli: «Costruttore di aeromodelli», Lire 50 (Uff. Editoriale Aeronautico), «Vademecum dell'aeromodellista» (Movo, vol. I, lire 25). Come vedi, non esistono manuali a buon prezzo, purtroppo!

Massimo Nuzzi, Altamura — Eccoti la pronta risposta, per accontentare la tua ansia. Però che ti devo dire? Sono contento che tu legga «L'Aquilone» con molto interesse e che tu abbia l'intenzione di abbonarti al giornale e di acquistare il «Costruttore di Aeromodelli». A proposito del «Costruttore di aeromodelli», ti avverto che la III Edizione va rapidamente esaurendosi. Pensaci, Massimo.

Marcello Pellecchia, Napoli — Mio caro amico, le tue battute sono state viste da Crivello II, detto Tuttofare. E' diventato giallo come un limone. Si è rifiutato di rispondere alla tua lettera, che uomo cattivo! Allora rispondo io, e ti dico che, sì, siamo sinceri, le tue battute di spirito sono piuttosto rache (scusa il termine romanesco e bertoldesco). Un vecchio proverbio dice: «Tentar non nuoce. Giusto. Però lo dico: «Ritentar non nuoce». Ciao.

Annibale Caporali, Pavullo — Ma, per bacco, invia le 50 lire all'Amministrazione dell'Ufficio Editoriale Aeronautico e riceverai subito franco di porto, «Il costruttore di aeromodelli». Tieni presente che questo libro va a ruba e che devi spicciarti.

Renzo Cominetti, Torino — Il racconto è molto modesto: troppo. Di all'autore che noi abbiamo poco spazio e che lui deve scrivere ancora molte cartelle, per farci la mano. Ti saluto e ti mando tanti auguri.

Sauro Tassinari, Forlì — Il carico offensivo del velivolo inglese «Armstrong Whitworth» di kg. 18.500 è un carico... sbalato. Si tratta di un errore di stampa, come tu hai del resto immaginato. La tua battuta, cioè quella contenuta nella presente lettera, non è all'altezza della situazione. Dell'altra, mandata tempo fa, non so nulla, più precisamente non posso risponderti nulla ora, perché ti scrivo dal treno (bisogna utilizzare il tempo, caro mio!) e non posso consultare la cartella, anzi le cartelle (enormi cartelle) nelle quali giacciono le battute in attesa di giudizio (non di quello universale, per carità). Credo che il giornale arretrato ti sia stato spedito.

Fausto Boninsegni, Roma — Farai bene a protestare con il tuo giornale e di pregarlo di esporre bene in vista il fascicolo di «Aviatori Avventurosi». A proposito: vuol dirmi se il contenuto di questa nuova pubblicazione ti è piaciuto?

ZIO FALCONE

## La FINESTRA dei LETTORI



L'INGLESE!

- BELLA BRAVURA!  
TRENTA CONTRO UNO!...GIOVANNI PRINZI  
DI TRAPANI

MOTIVAZIONI INGLESI

... CONSEGUENDO  
COSI' IL SUO VENTESIMO  
RITORNO ALLA BASE.ANTONELLO AGRERA  
DI CAGLIARI

VOLO ROVESCIO

- PORCA MISERIA! L'AVEVO  
A BILL DI NON GONFIARMI  
TROPPO I PNEUMATICI!...GIUSEPPE VINCOLI DI  
BRESCHIA

I due ex-amici erano giunti al parossismo del furore....

— Poveri noi, — gemete burlescamente Renata — nemmeno dopo essere stato arrostito volete diventar serli?

Ormai le era passato il timore di disastri peggiori e s'era rapidamente rassegnata alla distruzione dell'aeroplano, sicura, nel suo istintivo ottimismo, che in un modo o nell'altro si sarebbe rimediato. Rossi, per parte sua, spalmanava di unguento le scottature del barone, mentre Verna e Panfin, sdraiati sull'erba, tacevano guardando assorti ora i feriti ora i resti fumanti del povero «Tiburón».

— Sì, ma la colpa è vostra! — gridò improvvisamente Valtetra, decidendosi a uscire dal suo tetto mutismo. — E' tutta vostra la colpa, Garrone, e lo sapete bene.

Garrone sussultò per l'indignazione e guardò con irritata severità

sastro, le scottature, la vergogna e il cognac, aveau completamente fatto perdere le buone maniere che gli erano abituali e la fredda calma un tantino ironica che formava la parte migliore del suo carattere — proprio vostra e non potete negarlo. Chi è stato, tenetene, che alla taverna del Mefficcio Statollo mi ha forzato a regalare Girolamo, il mio povero Girolamo a Fanny? E fosse bastato soltanto il mio Girolamo! Anche il pentafoglio, l'infallibile pentafoglio ci ho rimesso!

— Fanny? E chi è questa Fanny? — chiese incuriosita Renata, mentre Verna e il cavaliere si scambiavano un mesto sguardo d'intesa e sospiravano.

— Fanny? Chi è Fanny la marsigliese? — ripeté il barone tutto rosso per l'eccezione; poi, quasi si risvegliasse in quel momento da un

ricolo di vita e certo non me la sarei cavata senza la generosa assistenza del miel amici, voi vi davate allegramente al bel tempo a Libreville. Vediamo, Garrone: dov'è la carovana?

— La carovana? — ripeté Garrone, diventando color rosso vino fin oimino per raggiungerci, commendatere le orecchie — Diamine, in cantore. Certo che ci vorrà del tempo, molto tempo, prima che sia qui... C'è un terreno spaventoso da Libreville a qui. Niente strade, niente sentieri; quel disgraziato dovranno aprirsi il cammino a colpi d'accetta.

— Uhm! — fece Verna incredulo — Mostratemi la lista degli uomini e degli animali, come pure la nota degli acquisti fatti.

— La lista La nota — balbettò Garrone — Adesso... subito...

Guardò disperato Verna, che gli ri-

# COASO D'AEROMODELLISMO

## LEZIONE IX (Teorica)

Anche nell'aria si formano correnti ascendenti e discendenti. Vediamo come ciò avviene.

E' il mattino di una bella giornata serena, il sole non si è ancora levato. Nella zona dove ci troviamo il terreno è nudo di vegetazione; da un lato di questa zona vi è un bosco, dall'altro p. es. un fiume.

L'aria che sta sul bosco, quella che sta sul fiume e quella della nostra zona si trovano pressappoco alla stessa temperatura e non danno luogo a movimenti degni di rilievo. Le cose cambiano quando si leva il sole.

Andando in campagna, d'estate, quante volte avrete notato che in terra dei campi scoperti è secca e screpolata, mentre nei boschi vi è sempre umidità al suolo (formazioni di muschio, ecc.). Cosa vuol dire questo? Niente altro che la terra scoperta si riscalda molto più di quella del bosco dove la vegetazione non permette ai raggi del sole di filtrare che relativamente.

Sorge dunque il sole e a poco a poco la terra scoperta prende a scaldarsi e si scaldano quindi anche gli strati d'aria a contatto e vicini ad essa. L'aria calda, divenuta più leggera, tende a salire facendosi strada a forza, verso l'alto, mentre l'aria fredda che sta sul bosco si precipita sulle pianure a prendere il posto dell'aria calda che è salita. Gli strati d'aria gravanti sul bosco si muovono così tutti verso il basso, mentre d'altro canto sulla pianura gli strati d'aria si muovono verso l'alto. L'aria calda non sale indefinitamente perché salendo si raffredda. A un certo punto, spinta dall'aria calda che continua a salire sotto di essa, non potendo ulteriormente salire, si sposta lateralmente sul bosco e quindi prende a scendere. Si forma così un ciclo chiuso e continuo. Nella zona compresa fra la colonna d'aria ascendente (camino) e quella discendente, si verificano forti turbolenze. L'aria che sta sul fiume si comporta come quella del bosco. Queste correnti, generate dal calore, si chiamano appunto correnti termiche, rispettivamente ascendenti e discendenti. Se il nostro modello (che in aria calma discende verticalmente di 50 centimetri al secondo rispetto al suolo e all'aria) viene a trovarsi

in una termica ascendente di 50 centimetri al secondo cosa farà? E' semplice: rispetto all'aria deve scendere sempre di 50 centimetri al secondo, per la sua traiettoria inclinata e per la sua velocità ma rispetto al suolo non scenderà affatto poiché mentre scende rispetto all'aria di 50 centimetri al secondo questa sale rispetto alla terra della stessa quantità. Se invece la termica avesse una velocità di salita di 2 metri al secondo il modello salirebbe di m. 1,50, cioè della differenza fra la sua velocità verticale di discesa e la velocità di ascesa della termica. Qualora il modello capitasse nella discesa della sua perdita di quota sarebbe data dalla somma della sua velocità vert. di discesa con la velocità di discesa della discesa. Comprendete ora come un velivolo senza motore possa mantenersi in aria anche per molte ore e possa compiere lunghi percorsi praticando il «volo veleggiato termico». Ma oltre a questo, come vedremo, vi sono altre specie di volo veleggiato.

## LEZIONE IX (Pratica)

I listelli, con i quali si fanno i longheroni, i bordi d'entrata e d'uscita, ecc., devono essere rigorosamente controllati sia per quanto riguarda la loro resistenza alla flessione sia per quanto riguarda la loro sezione. A tal fine dapprima essi vengono assoggettati a sforzi di flessione.

Occorre che dopo piegati tornino a raddrizzarsi (che siano elastici insomma). Si scarteranno senz'altro quelli che restano piegati. Poi con carta vetrata si asporteranno le sbavature avendo cura di lavorare assieme tutti i listelli eguali, su una prima faccia. Si lavora in seguito la faccia opposta. Occorre far attenzione a non scambiare le facce perché altrimenti si avrà un listello più sottile e rifinito e l'altro meno. Rifinite le prime due facce si passa alla terza e poi alla quarta, lavorando sempre assieme tutti i listelli. Occorre far attenzione che la tavoletta su cui poggia la carta vetrata sia sempre tenuta parallela al piano su cui poggiano i listelli. Con questo metodo si può essere sicuri di ottenere listelli perfettamente eguali fra loro.

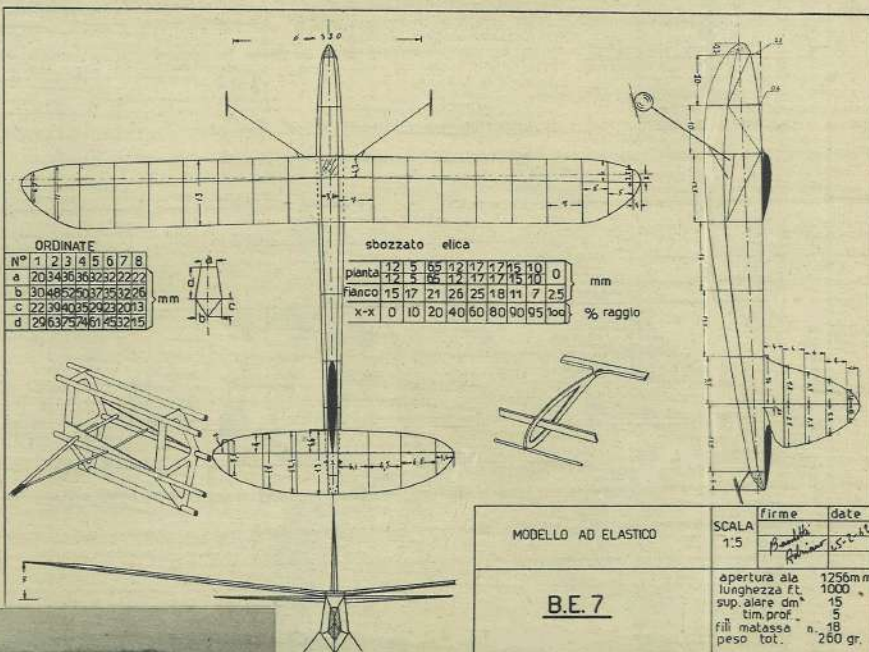
Quando si devono eseguire incastri occorre controllarne scrupolosamente

l'esattezza ed essere di essi ben sicuri prima di eseguire le incollature. Le superfici da incollare devono essere ben pulite, ma non eccessivamente lisce perché la colla fa maggiore presa su di una superficie leggermente rugosa. Ottimo sistema per ottenere una simile superficie è, dopo aver aver rifinito l'incastro, passare (sulle superfici che devono combaciare) la lima una sola volta e in un solo senso in modo che la sua zigginatura provochi dei solchi paralleli nel legno.

Per piegare il filo d'acciaio ad angolo retto si adoperano le pinze a becchi piani, mentre per curvarlo si adoperano quelle a becchi tondi. Per tagliarlo occorre un tronchese di buona qualità. Si può anche troncarlo con un buon scalpello e con il martello. Non avendo né tronchese né scalpello ci si arrangerà con la pinza a becchi piani con la quale lo si afferra ben forte al punto dove deve essere troncato, mentre lo si piega a spigolo vivo ripetutamente.

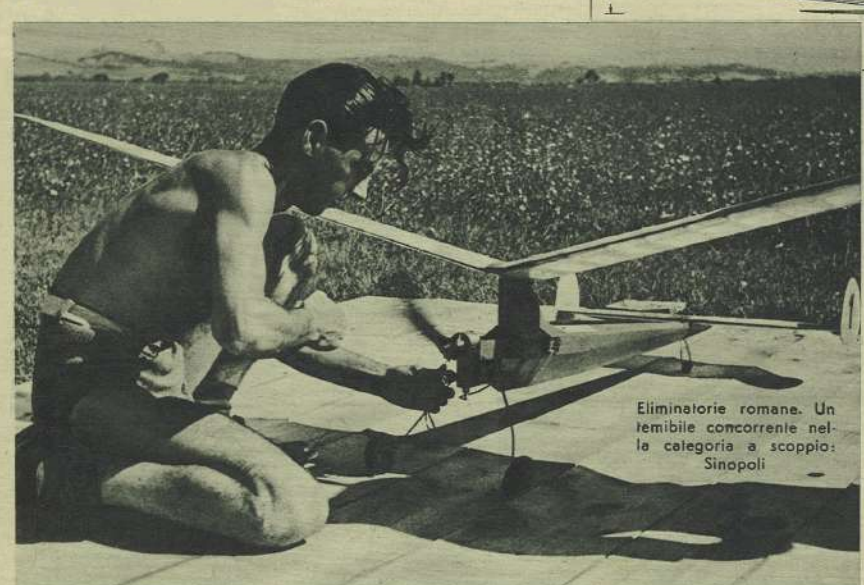
Il filo d'acciaio non può essere saldato a solo stagno: occorre prima procedere a unire i due pezzi da saldare mediante legature in filo di rame, a spine non troppo strette in modo che lo stagno possa facilmente filtrare attraverso di esse. I pezzi da saldare devono essere ben puliti con acido muriatico spento con zinco.

(continua)



ta poi con pochi giri di carica. Date una leggera virata al modello in maniera che tanto la salita che la planata avvengano in una spirale tale che il suo raggio sia di una trentina di metri. Tale virata gli sarà utile per sfruttare una eventuale termica. Con tale modello ho ottenuto ottimi tempi. Ricordo d'aver vinto le eliminazioni di quell'anno col tempo 2'46" e 1'48" (questo secondo volo finì tra i rami di un alto albero). In alcune gare del '41 dava prova di magnifiche doti di scalatore. Per eventuali chiarimenti scrivete ad

ADRIANO BACCHETTI  
Via Palma, 20 - Padova



Eliminatorie romane. Un temibile concorrente nella categoria a scoppio: Sinopoli

mm. e dà un bordo di fuga da 3x12 molto alleggerito; le 2 centine centrali sono riunite nel tratto bordo d'entrata longherone da impiallaccatura di noce da 0,5 mm.

La fusoliera è formata da una serie di ordinate in compensato da 1 mm. di betulla, meno la prima e l'ultima che sono da 2 mm. e le rispettive contro-ordinate dei tappi porta elica e di coda. I listelli che sopportano i 2 uffici di forza sono 5 tondini da 4 mm. di diametro.

Il traliccio anteriore è in tondino da 3 mm. Il carrello è del solito Tipo con gamba a sbalzo, ruote lenticolari di diametro discretamente grande per facilitare l'atterraggio e per il C. S. L.

Il piano di coda è costruito completamente in tranciato di pino. Centine longherone non affiorante e bordi sono infatti ricavati da questo legno. La deriva ha una costruzione completamente analoga. Avendo possibilità di impiegare la ferola o la catalpa fatelo senz'altro.

Il rivestimento per le velature è in carta Movo verniciata con una mano di nitro ed una di flating. La fusoliera invece è ricoperta in carta oleata montata bagnata (a tal uopo usare gomma arabica molto, molto densa) verniciata con lo stesso metodo usato per la cellula. La matassa è formata da 18 (aumentabili a 24) fili di gomma bruna da mm. 1x3. Centrate con calma prima in plana-

## Torta DELL'AEROMODELLISTA

Navarra Antonio, Mazzara S. Andrea — Se parli di alianti veri non andremo d'accordo, perché per la loro costruzione occorrono maestranze specializzate e il loro progetto richiede un lungo studio non alla portata di tutti. Quindi ti scongiuro la loro costruzione. Se parli di aeromodelli, riscrivimi.

Agostino Apra, Catanzaro — Le Ditte di cui tante volte abbiamo dato gli indirizzi forniscono parti scattate. Per noi l'aeromodellista deve costruire da solo. Altrimenti che aeromodellista è?

Ferdinando Galé, Abbiategrosso — Nei numeri di quest'anno troverai articoli di Tione sulla «nessa a punto» (o centraggio). Per le norme della FAI, rivolgiti alla Runa Roma, via Cesare Beccaria, 25.

Luciano Levero, Genova — Sì, anche i modelli da sala possono volare all'aperto, purché, beninteso, la giornata sia calma, asciutta e non eccessivamente calda (il sole non scotti troppo). Non ti conviene sistemare le due eliche coassiali su quel modello. Quanto all'articolo mandalo pure, che se varrà la pena, pubblicheremo.

GIAR

# IL PLANETTO

Abbiamo visto in alcuni precedenti articoli come si realizza la costruzione dell'ala e abbiamo notato che la sua sezione ha un certo spessore e una certa sagoma. La figura geometrica che si ottiene sezionando un'ala secondo un piano ad essa normale diceci «profilo» di quest'ala. Gli elementi della struttura che servono a contenere il profilo dell'ala sono le cenerie.

(Chiedo scusa agli aeromodellisti «esperti» per questa premessa e per alcune delle spiegazioni che darò in seguito: esse però sono necessarie quando, come in questo caso, le nostre parole sono dedicate anche ai novizi e agli inesperti).

Le prime macchine volanti, sia modelli che aeroplani, avevano le ali piane e sottili, cioè senza profilo. Esse non erano che degli aquiloni trainati da un gruppo motopropulsore.

E' noto il principio di sustentamento dell'aquilone: una superficie inclinata di un certo angolo positivo rispetto ai filetti fluidi dell'aria che viene a percuoterla è sottoposta a una forza la quale può scomporsi secondo una componente verticale diretta verso l'alto che produce sustentamento e una componente orizzontale generante resistenza.

Nel caso dell'aeroplano la prima componente è detta «portanza» e viene indicata con la lettera P; la seconda, «resistenza all'avanzamento», viene indicata con R.

Le due componenti sono direttamente proporzionali alla superficie alare ed al quadrato della velocità di traslazione dell'ala; i rispettivi coefficienti di proporzionalità si indicano con Cp e Cr. Il rapporto Cp/Cr dà la misura del rendimento dell'ala, cioè della sua efficienza.

Nelle ali piane il rapporto suddetto è piccolissimo, circa 10 cioè, in parole povere, l'ala può portare un carico solo dieci volte maggiore del valore della resistenza all'avanzamento.

Inoltre l'ala piana non profilata aveva bisogno di una vera selva di tiranti per poter sopportare gli sforzi a cui era sottoposta.

Procedendo per tentativi — a quel tempo le macchine volanti si progettavano solo empiricamente — i costruttori trovarono che le superfici curve davano rendimenti maggiori (fino a 14-15) ed in seguito, per necessità costruttive e cioè per rendere più robusta l'ala, cominciarono ad ingrossarne lo spessore verso il bordo d'attacco.

E' infatti il primo terzo dell'ala, a partire dal detto bordo, quello che sopporta le maggiori sollecitazioni, trovandosi il centro di pressione a circa 1/3 della corda alare.

Si ebbero così degli apparecchi ad ali con profilo sottile il quale se bene studiato può dare rendimenti altissimi, fino a 23.

Tuttavia anche queste ali profilate avevano bisogno di essere controventate da montanti e tiranti, di modo che il rendimento complessivo dell'apparecchio era ancora assai basso.

Gli aeroplani usati nella guerra mondiale appartenevano a questo stadio costruttivo: per il loro forte ingombro frontale, per la scarsa finezza avevano bisogno di potenze motrici assai rilevanti pur sviluppando una velocità di volo molto limitata.

Finita la guerra l'aviazione si orientava al fine utilitario del trasporto di cose e di persone. Nasceva così e si sviluppava l'aviazione civile. Perché i suoi progressi fossero rapidi occorreva che gli apparecchi impiegati per il servizio delle linee aeree fossero veloci, potessero

portare un forte carico utile con un costo di esercizio non troppo elevato.

Occorreva perciò creare degli apparecchi di maggiore finezza; era necessario ridurre l'ingombro frontale e le resistenze passive dovute ai tiranti montanti col costruire le ali completamente a sbalzo.

I longheroni in questo caso dovevano essere assai robusti agli sforzi di flessione, di qui la necessità di aumentare lo spessore del profilo alare.

Intanto dall'empirismo iniziale si era passati a una sempre più profonda indagine scientifica dei fenomeni inerenti al sustentamento dell'ala e al comportamento del velivolo nei vari assetti di volo. Ciò era stato possibile per mezzo dei tunnels aerodinamici, grandi gallerie in cui una potente soffieria incanalata ad alta velocità l'aria aspi-

riormente e parte superiormente al profilo per ricongiungersi poi con temporaneamente al bordo di uscita. Poiché il dorso dell'ala presenta una curva più accentuata che non il ventre, i filetti dorsali hanno una velocità maggiore dovendo compiere un cammino più lungo. A causa appunto di questa maggiore velocità su una traiettoria curva essi non seguono aderenemente il dorso dell'ala, ma risultano a b a s t a n z a staccati dando così origine ad un fenomeno d'aspirazione.

Dalla parte ventrale dell'ala avviene il contrario, i filetti fluidi, avendo una velocità minore, seguono aderenemente il profilo ed esercitano su di esso una pres-

Eliminatorie romane. Travagli, con doppia sigaretta, distribuisce consigli ed aiuta i più giovani



## ANCHE se lo sai...

Planetto di correzione. — Lo vedete talvolta designato col vocabolo straniero di «fletcher», vocabolo di cui non c'è affatto bisogno nella nostra chiara lingua. Sapete certamente che per il mantenimento del velivolo lungo la rotta è necessario che il pilota agisca di continuo sui comandi e particolarmente sul timone di direzione. Ora, sugli aeroplani di dimensioni medie e grandi, tali continue correzioni comportano una fatica fisica a lungo andare non indifferente. Soprattutto delicata è la manovra del timone di direzione, per ottenere quei piccolissimi spostamenti necessari affinché il velivolo non abbia a deviare nemmeno di un grado sull'indicazione fornita dalla bussola. Per facilitare questa operazione, sul bordo d'uscita del timone di dire-

collegato alle normali trasmissioni ruota sul suo asse di alcuni gradi in senso inverso a quello secondo il quale si desidera far muovere lo



intero timone. La manovra di questo planetto richiede uno sforzo trascurabile, una leggerissima pressione sulla pedaliera. Ma una volta spostato dalla sua posizione simmetrica rispetto all'asse longitudinale dell'apparecchio, il vento del volo lo investe ed obbliga tutto il timone a spostarsi leggermente dalla parte opposta. Il velivolo, con piccolissima fatica, è così rimesso sulla giusta rotta di navigazione. Agendo più profondamente sulla pedaliera, l'azione del planetto di correzione è presto superata da quella più ampia impressa dal pilota direttamente al timone stesso, cosicché sono ugualmente possibili le grandi variazioni di rotta richieste nelle virate. E', come vedremo in seguito, un primo piccolo passo verso il pilotaggio automatico dell'aeroplano.



zione è ricavato un piccolo piano di compensazione (esattamente un minuscolo timone) il quale, per mezzo di un ingegnoso gioco di leve,

rata dall'esterno. Dentro i tunnels, su appositi sostegni viene messo il modellino in iscala ridotta del velivolo o del profilo da esaminare e una speciale bilancia registra gli sforzi a cui è assoggettato il modello per ogni sua posizione rispetto alla direzione dei filetti d'aria.

L'aerodinamica, questa scienza recentissima, si arricchiva ogni giorno di nuove leggi.

Si era già notato che l'ala profilata aveva un rendimento maggiore di quella sottile ed inoltre risultava portante anche ad incidenze negative. Il perché di tale fenomeno veniva spiegato dall'ingegnere francese Bernoulli: l'aria, o per meglio dire i «filetti» d'aria, separati dal bordo d'entrata, vengono spinti parte infe-

spettava e gli ingegneri aeronautici cominciarono a costruire monoplani con ali dapprima controventate da una sola coppia di montanti e poi completamente a sbalzo.

Tale ultimo tipo di velivolo dà infatti un «coefficiente di finezza», per l'intero apparecchio, di gran lunga superiore a quelli degli aeroplani con ala sottile molto controventata.

Quasi tutti gli apparecchi moderni sono monoplani con ali di forte spessore e a sbalzo. Il biplano sta per essere completamente abbandonato a causa della minore finezza dovuta ai tiranti e ai montanti con i quali è necessario controventare le sue ali che, data la piccola distanza verticale fra loro, devono essere a profilo sottile. Se esse fossero di profilo spesso si verrebbero a creare

delle interferenze fra il ventre dell'ala superiore ed il dorso dell'ala inferiore. (1. continua)

**A. CASTELLANI**  
CREMONA

Via G. Grandi, n. 25

Le migliori tavole costruttive italiane e straniere. Catalogo illustrato LIRE DUE.

**MOVO** MODELLI VOLANTI PARTI STACCAE

La più completa organizzazione italiana per l'Aeromodellismo

Richiedete il Listino prezzi 1942

MILANO - Via S. Spirito, 14

Telefono 70-656

Interpreti: **Gino Cervi**  
**Mariella Lotti**  
**Paolo Vanni**  
**Paolo Stoppa**  
**Annibale Betrone**

Regista: **NUNZIO MALASOMMA**  
Produzione: **Cines** realizzato dalla **Juventus Film**

Esclusività: **ENIC**

# ACQUE DI PRIMAVERA





Il "Marsupiale", era costretto ad atterrare...

Durante la notte — continuò Adriano — si erano svolti due episodi che vi interessano. State a sentire. Torniamo ai guastatori.

Quando il ten. Cantella vide scendere dal cielo notturno i paracadute illuminanti si rese subito conto dell'accaduto: il Marsupiale era costretto ad atterrare; un atterraggio di fortuna in territorio nemico, su terreno accidentato. Che guaio! Questa era già una preoccupazione. Ma si poteva ammettere che la fortuna assistesse gli aviatori. Però, dopo, incomincerebbero altri guai. Dove andrebbero mai gli aviatori? Si avvierebbero verso le linee italiane a piedi? tenterebbero di riparare il guasto, o i guasti, per riprendere il volo all'alba? oppure il capitano Altavilla deciderà di riunirsi con i guastatori?

L'ansia di questi ultimi era grande. Il ten. Cantella, specialmente, era preoccupato. Pensava ai compagni e alla loro sorte, e pensava nello stesso tempo alla delicata imminente conclusione della pericolosa missione che gli era stata affidata.

Ma ecco che un rumore sordo, ritmico, da prima lontanissimo e quindi sempre più distinto, distrasse il ten. Cantella e i suoi gregari dai pensieri e dalle preoccupazioni che li avevano inaspettatamente legati con un filo invisibile ma tenace ai compagni aviatori costretti ad atterrare in pieno deserto. Si trattava del rumore, ben noto a chiunque sia vissuto in paesi appena progrediti, di un convoglio ferroviario in movimento. Il treno con il quale i nemici si avvicinavano attraversando il deserto per portare rifornimenti per l'imminente offensiva avanzava nella notte verso l'insidia preparata con tanta cura, a traverso l'intelligente opera di un audace informatore che viveva in territorio dell'avversario da qualche settimana certamente in condizioni difficili ed estremamente disagiati.

Subito Cantella corse lungo la ferrovia verso est, cioè dalla parte donde stava per giungere il convoglio. Quando fu accanto a tre suoi gregari che stavano controllando per l'ultima volta gli attacchi dei cavi che avrebbero portato la scintilla all'esplosivo, si fermò, si buttò a terra accanto ai soldati e diede loro, parlando istintivamente sottovoce quasi che i nemici avessero potuto udirlo, le ultime istruzioni. In realtà, egli non fece che ripetere ancora una volta, forse la centesima, le medesime istruzioni e le stesse raccomandazioni. Poi rifecce il cammino nel senso inverso e ripetette agli altri gruppetti le medesime cose.

Intanto il rumore indistinto del treno era diventato uno sferragliare preciso, sonoro nell'immensità della notte, nella desolata solitudine del deserto. Tra pochi minuti il convoglio sarebbe comparso col suo ridicolo fumaio sulla cresta dell'aspra salita sassosa.

Gli uomini in agguato chiusero i pugni e i denti. Il treno avanzava: avanzò nella luce scialba della notte, oltrepassò il primo deposito di esplosivo, poi il secondo. Oramai il convoglio era fra il doppio sbarramento delle mine comandate a distanza.

Il ten. Cantella fece il segnale convenuto e il primo gruppo di mine scoppiò; e subito scoppiò il secondo. Tutto ciò era avvenuto alle spalle del treno, diciamo così. E l'allarme era dato. Il macchinista e il frenatore di coda diedero mano ai freni. Ma, mentre il treno si fermava cigolando tremolando, scoppiarono gli altri due gruppi di mine. Ora il convoglio nemico era bloccato fra due serie di voragini.

Ed ecco che un colpo di fucile, e poi un altro, e poi una serie di altri echeggiarono nel deserto.

Parve — e così era — che gli aggrediti volessero sondare la consistenza degli assalitori. O forse era la prima reazione al panico che doveva aver preso immedia-

tamente il personale di scorta del convoglio.

Dopo quella prima sparatoria successe un silenzio. In quel silenzio gli uomini delle due parti stettero con l'orecchio e gli animi tesi. Ciascuna delle due parti ignorava la consistenza dell'altra.

Quanti erano gli assalitori? Quanti gli uomini armati che accompagnavano il convoglio?

Intanto, seguendo la bussola, la bussola strappata dal cruscotto dell'apparecchio i cui motori s'erano rifiutati di riprendere fiato, gli uomini dell'equipaggio marciarono faticosamente verso il luogo in cui i guastatori lanciati con i paracadute stavano per impegnarsi in una lotta piena di incognite. (E... continua)

## Agli aeromodellisti romani

Con autorizzazione del Delegato Provinciale all'Aeromodellismo, per il giorno 30 agosto è indetto sul Campo della "Torreclia" un grande raduno aeromodellistico di propaganda:

A tale raduno sono invitati a partecipare tutti gli aeromodellisti romani, con o senza modelli, iscritti o meno alla R.U.N.A. o anche se non in possesso di attestato di aeromodellismo.

Questo primo raduno di propaganda, organizzato da volentieri frequentatori della Scuola di Aeromodellismo "R. Bonghi", ha i seguenti precisi scopi:

- 1) far propaganda all'aeromodellismo romano;
- 2) far ritrovare e reciprocamente conoscere tutti gli appassionati di aeromodellismo;
- 3) dar inizio ad una serie di gare amichevoli, da disputarsi col famoso e riuscito sistema "Dividi l'incasso".

Il raduno comprenderà due gare: una per modelli veleggiatori ed una per modelli con matassa ad elastico.

A tali gare (come già suaccennato) possono partecipare tutti gli aeromodellisti, anche se non iscritti alla R.U.N.A. e se non in possesso dell'attestato.

Alle gare non ci saranno limitazioni alcuna, né di sezione maestra né tanto meno di peso.

La tassa d'iscrizione è di L. 5 per modello.

I premi saranno in denaro, due per ogni gara in base alla formula "Dividi l'incasso".

Oltre più vi saranno altri premi in materiali offerti gentilmente da alcune Ditte Aeromodellistiche di Roma. Il ritrovo di partenza da Roma è convenuto alle ore 9 precise davanti la «Casa del Passeggero» (cioè davanti alla Stazione Termini) oppure per chi crede più opportuno alle 9 sul campo della «Torreclia».

Per informazioni e per le iscrizioni alle gare, rivolgersi tutti i mercoledì e sabato, dalle 17 alle 20, ai dirigenti del raduno che si troveranno alla Scuola «R. Bonghi» (in via ononima).

## CINERAMETTE

La R.U.N.A. di Cagliari, presi gli opportuni accordi con il R. Provveditorato agli Studi, ha organizzato un corso d'aeromodellismo per i mesi estivi, che si svolgerà nei locali di un Istituto già stabilito. La data d'inizio del corso verrà direttamente resa nota agli interessati non appena verrà stabilita. Il regolamento generale è il seguente:

Al corso potranno prender parte tutti coloro che vorranno, siano essi iscritti o no alla R.U.N.A. e ciò a scopo di maggior propaganda.

Coloro che vorranno iscriversi dovranno però recarsi alla sede della R.U.N.A. per dare il nome, cognome ed altri dati occorrenti.

Il corso avrà carattere teorico pratico e le lezioni teoriche si alterneranno con quelle pratiche a seconda del numero degli allievi principianti e dilettanti.

Durante le lezioni pratiche gli allievi potranno lavorare nella scuola e, a seconda dell'orario che verrà a giorni stabilito, essi potranno continuare a lavorare anche al termine della lezione.

Il corso avrà una durata complessiva di due mesi dal giorno in cui si inizierà e al suo termine si svolgeranno gli esami affinché i partecipanti che non ne sono ancora in possesso, possano conseguire l'attestato d'aeromodellista; detti esami si svolgeranno secondo le ultime disposizioni dalla sede Centrale.

Dopo detti esami, tutti gli allievi partecipanti potranno prender parte ad una gara finale a premi, ugualmente organizzata dalla R.U.N.A., il cui regolamento verrà reso noto durante il corso stesso.

Coloro che prenderanno parte a questo corso avranno diritto ad ottenere gratuitamente tutto il materiale occorrente per la costruzione dei loro o del loro modelli.

Qualora le condizioni del trasporto lo permettessero la squadra della R.U.N.A. di Cagliari prenderà parte alle gare nazionali che si svolgeranno a Roma. Quindi potrà inviare anche concorrenti della categoria allievi che saranno appunto coloro che

## Cosa sono?

(vedi pag. 4)

Le quattro sagome di inaccoppiati non sono altro che i riflettori che servono ad illuminare il campo durante i decolli e gli atterraggi di notte

si distingueranno in detto corso, allorché si svolgeranno le eliminazioni. Tutti coloro che vorranno prender parte a questo corso dovranno impegnarsi a frequentare regolarmente tutte le lezioni teoriche e pratiche, ricambiando così le agevolazioni e gli incentivi che loro offre la R.U.N.A. con un lavoro serio, assiduo, in modo da ottenere maggiori soddisfazioni.

In caso che qualche partecipante al corso manifestasse indifferenza, inettitudine, poca serietà e disciplina, l'istruttore preposto ha la facoltà di fare immediatamente espellere tale individuo, con il ritiro della tessera speciale d'ingresso al campo.

Tutti coloro che vorranno iscriversi o comunque avere più precise informazioni, potranno rivolgersi direttamente alla sede della R.U.N.A. in Via Roma N. 72.

## Avete visto

il primo fascicolo di

### Aviatori avventurosi?

Gollicitati e stuzzicati da molti lettori, abbiamo vinto le nostre esitazioni ed abbiamo voluto anche noi mettere insieme un quaderno con uno dei cosiddetti cineromanzi che tanto favore vanno riscuotendo da qualche tempo fra i lettori giovani e giovanissimi.

Naturalmente noi abbiamo cercato di fare, non diciamo — per modestia — meglio degli altri, ma il meglio possibile in questo genere.

Abbiamo anche e sopra tutto cercato di elevare al massimo il tono artistico del disegno e dei testi, cosa che ci ha valso l'approvazione e il plauso incondizionato delle autorità e della gente, diciamo così, del mestiere.

In quanto alla impaginazione, si è usciti dalla consuetudine, e quindi dalla monotonia. Ad ogni modo, la vera originalità dei nostri cineromanzi consiste nel fatto che sono veri e propri cineromanzi, sono cioè dei romanzi illustrati da una lunga serie di disegni con il criterio delle sequenze cinematografiche. Con altre parole, i nostri quaderni non si vedono soltanto, ma anche si leggono.

Nè i nostri quaderni intitolati

Aviatori avventurosi contengono soltanto un cineromanzo.

Ed ecco il Sommario del primo fascicolo:

### Il conquistatore del fortino H

Storia del razzo

Luigi Gentile  
Medaglia d'Oro

Schemi di un modello volante da 2 lire

troverete il I fascicolo di «Aviatori Avventurosi» in tutte le edicole o inviando l'importo all'«Uff. Ediz. Aeronautica», Via Ripense, 1 - Roma.

Il primo fascicolo di «Aviatori Avventurosi» costa soltanto

UNA LIRA

L'Editoriale Aeronautico si è proposto di pubblicare, per ciascuno dei Concorsi banditi dal Ministero dell'Aeronautica, un opuscolo contenente il bando di concorso, il programma d'esame ed alcuni consigli bibliografici sui testi che convergano studiare.

Chi desidera avere copia dell'opuscolo dovrà versare L. 1 sul c/c. Postale n. 1-24718 — indicando chiaramente che il concorso si tratti ed inoltre il proprio cognome nome ed indirizzo.

Non si accetta corrispondenza epistolare al riguardo, perciò non si risponde per iscritto.

Chi desideri avere informazioni o comunque porre qualsiasi domanda rivolgersi alle Direzioni di uno dei periodici: «Le Vie dell'Aria», «L'Aquilone», «Alli di guerra» ed attenersi alle norme che per ciascuno di essi sono stabilite per la corrispondenza con i Direttori.

Il primo di detti opuscoli si riferirà al Concorso di Tenente in servizio effettivo nel ruolo di Commissariato del Corpo di Commissariato Aeronautico.

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

Stampato nello Stabilimento "Mattino Illustrato".