

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Linee del successo in RUSSIA

Da quando si è iniziata la grande spinta tedesca in Russia molti strateghi da caffè sono rimasti fortemente delusi. Lo stratega di tal tipo è caratterizzato dal fatto che conosce vagamente la geografia, oltre tutto il resto, e per tanto resta ipnotizzato dai nomi scritti più in grande sulla carta geografica; per esso i Tedeschi avrebbero dovuto esercitare i massimi sforzi per conquistare le grandi città, e per tanto è rimasto male quando Mosca e Pietroburgo sono state lasciate da parte, e le forze dell'Asse hanno cominciato a camminare liberamente in quello strano paese che è quello dei famosi Cosacchi. E che ci vanno a fare, si è chiesto.

Ora non vorremmo metterci a fare i... controstrateghi da caffè, tanto più che gli Stati Maggiori non ci hanno comunicato i loro piani, né ci hanno spiegato chiaramente cosa vogliono fare e perché; ma mettendoci un momento a tavolino, cercando di interpretare quei fatti che ognuno conosce, che naturalmente non sono tutti, e forse neppure i più importanti, vediamo di renderci conto della grande manovra tedesca che oramai si delinea su migliaia di chilometri di territori presi e presidati.

I Tedeschi hanno opposto ai Russi, durante tutto l'inverno, un fronte all'incirca lineare che correva da nord a sud. Passati all'offensiva, non hanno « spinto » su tutto questo fronte, ma hanno dato una brusca spallata solo da una parte, a sud, allungando un braccio che tende ad aggrapparsi alla sponda del Mar Caspio, e al delta del Volga. Vi preghiamo, a questo punto, di prendere un Atlante ed aprirlo alla pagina dell'Asia europea; ve ne avvantaggerete sia per la conoscenza della geografia, sia per capire meglio quanto diciamo. Perché, questo tentativo di aggrapparsi al Mar Caspio?

Facciamo un passo indietro — come si leggeva nei romanzi d'appendice — e domandiamoci da che parte gli Alleati, ossia l'Inghilterra e l'America (U.S.A.) hanno mandato durante tutto l'inverno rifornimenti alla Russia? Da tre parti, possiamo rispondere, e precisamente dal nord, dal sud, dall'est. Dal nord i rifornimenti debbono fare questa strada: parten-



SETTEMBRE 1942 XX - ASIAGO - VIII CONCORSO NAZIONALE DI MODELLI VOLANTI

NUMERO
DOPPIO
dedicato all'
VIII CONCORSO
NAZIONALE
MODELLI
VOLANTI

za dall'America o altri luoghi siti ad occidente, navigazione per le rotte settentrionali dei mari fino al Mar Glaciale, sbarco a Murmansk o ad Arcangelo, unici porti serviti da ferrovia, e di cui il primo è di gran lunga più agevole. Come è noto questa strada è resa piuttosto accidentata dai Tedeschi. Dall'est i rifornimenti potevano venire attraverso la transiberiana, cioè sbarcando a Vladivostok, oppure con lungo giro attraversando la Cina di Ciang-Kal-Seec; la prima via è guardata dai Giapponesi e praticamente inservibile, mentre la seconda è stata addirittura interrotta dall'avanzata nipponica. Resta il sud, rappresentato dall'India e dal Golfo Persico con tutti i paesi che si trovano a nord di esso; la prima strada non esiste ancora, perché fuori dell'India bisognerebbe attraversare paesi ostili e privi di strade e ferrovie come l'Afganistan, e per tanto andrebbe creata ex-novo; la seconda era stata rapidamente messa in efficienza, ed aveva servito egregiamente.

Ora osserviamo la carta; sbarcando sulle rive settentrionali del Golfo Persico, il materiale americano, avviato attraverso l'Iran e l'Irac, che erano stati generosamente occupati per... proteggerli, andava per ferrovia o per strada fino alla frontiera iranica dell'Azerbaijan; là, o anche prima, veniva preso in consegna dai sovietici, che con le ferrovie facenti capo a Bacu lo avviavano al nord ed ai fronti di combattimento. Era una via lunga, scomoda, ma la più sicura e che poteva far passare ingenti masse di materiali. Ora i Tedeschi spingono il braccio della loro avanzata verso il Mar Caspio, e vogliono sbarrare quel grosso tronco che è il Caucaso. Quale ne è la conseguenza diretta? Il taglio di questa grossa arteria di rifornimento.

Naturalmente si pretende che siano invece i bacini petroliferi, e minerali, e le regioni agricole del Cuban, ed i porti militari del Mar Nero ad essere l'obiettivo di tutta l'offensiva. Noi pensiamo che questi sono obiettivi secondari,

mentre il principale è quello di tagliare la strada ai rifornimenti angio-americani del sud.

I faciloni diranno: quelli li faranno girare a est del Caspio, e addio. Verissimo; ma guardate la carta geografica; quante strade e quante ferrovie ci sono attraverso le steppe del Turkmenistan e dell'Usbecistan? Nessuna. Si possono costruire, d'accordo; ma l'inverno sarà duro, i ghiacci chiuderanno una delle vie di rifornimento del nord (quella di Arcangelo), i Giapponesi hanno chiuso quella dell'est... E chi porterà le armi, le munizioni, i carburanti, i viveri ai Russi chiusi nella morsa? Con l'inverno la fame ed il freddo caleranno su quella parte di U.R.S.S. che i Marescialli di Stalin saranno riusciti a salvare, ed allora...

Allora niente. Non vogliamo fare i profeti. Ma siamo sicuri che il secondo inverno russo, se sarà intero, sarà certo molto, molto più leggero del primo per i Tedeschi.

SILVAR

IL PARACADUTE



IL LANCIO

Con gli attuali paracadute il lancio non presenta in generale particolari difficoltà specialmente quando si tratta di tipi ad apertura automatica.

Esiste anche una tecnica di lancio che non può naturalmente essere sempre osservata quando si tratti di abbandonare un velivolo a scopo di salvataggio. In questo caso difatti l'aviatore che deve gettarsi non può sem-

per cui l'apertura del paracadute può essere provocata talvolta intempestivamente col pericolo di atterraggiamento della calotta o del fascio fuoriuscire in qualche parte del velivolo, oppure può omettere addirittura di azionare lo sgancio o di fare ciò troppo tardi. In guerra poi l'aviatore può essere impedito per minorazioni subite in combattimento.

Quest'ultimo tipo di lancio viene però generalmente effettuato da aviatori che hanno già al loro attivo qualche altra discesa e presenta dei lati mitissimi. Può ad esempio servire quando il velivolo incidentato abbia ormai raggiunto una quota molto bassa. In tale caso liberatosi dalle bretelle di ritengo al seggiolino, il pilota rizzandosi in piedi su quest'ultimo e poi sul dorso della fusoliera, azionerà la leva a mano provocando l'immediata apertura del paracadute che lo trascinerà fuori dall'apparecchio. Diversi salvataggi di vite preziose sono avvenuti appunto in questo modo, spesso a pochissime decine di metri da terra.

Ottenibile con comando a mano vi è pure il «lancio ad apertura ritardata». Questo genere di lancio si presta a diversi scopi, in primissimo piano quello bellico. Il lancio ad apertura ritardata può ad esempio essere utile ed indispensabile quando si tratti di abbandonare apparecchi molto veloci. Infatti in tali condizioni lo strappo che il paracadute e paracadutista riceverebbero al momento della apertura della calotta sarebbe fortissimo; meglio quindi affrontare per pochi secondi una caduta libera che avviene del resto ad una velocità molto minore di quella del velivolo abbandonato, senza sottoporre così ad eccessivi sforzi il paracadute stesso e l'uomo.

I PARACADUTISTI

Ma l'impiego del paracadute nelle sue molteplici applicazioni non riguarda com'è noto soltanto i lanci di salvataggio fin qui considerati. Il paracadute è da tempo divenuto in quasi tutte le nazioni anche un efficace mezzo di sbarco aereo a scopo bellico ed ha portato quindi alla creazione degli ormai popolarissimi reparti di paracadutisti. Difficile è senza dubbio stabilire quale sia stata la nazione che per prima ha pensato al paracadutismo di guerra, molto probabilmente le idee sono nate contemporaneamente in diversi Stati. Comunque, anche in questo campo l'Italia non è stata certamente ultima arrivata e ricordiamo in proposito diverse esercitazioni di paracadutisti della R. Aeronautica, che risalgono ad oltre 14 anni fa; allora i primi lanci di istruzione venivano effettuati lanciando gli allievi dall'ala dei vecchi Caproni 73 coll'azio-

namento di sgancio a mano. Questa recentissima specialità le cui gesta hanno meravigliato il mondo è formata da elementi accuratamente scelti; per essi la discesa col paracadute diverrà cosa che effettueranno con la stessa disinvoltura con la quale eseguirebbero una normalissima esercitazione ginnica. Per giungere a ciò è necessario naturalmente un'adeguata e perfetta preparazione.

In talune scuole, previo il sacramentale accertamento dell'idoneità psico-fisiologica, l'allievo viene anzitutto istruito sul funzionamento teorico pratico del paracadute, del come se ne effettui il ripiegamento e la manutenzione. Vi sono metodi diversi per l'addestramento dei paracadutisti, che variano da nazione a nazione, tali differenze però interessano alcuni particolari di dettaglio ma il concetto principale è unico. Nei campi di esercitazione non mancano in ogni caso le ormai famose esili torri metalliche con vari piani. Ve ne sono di altezze diverse, di massima però non superano i 60 metri. Da esse l'allievo dovrà effettuare alcune discese appeso, o a due cavi che sono fissati alla sommità della torre e scorrono entro carrucole, o addirittura ad un paracadute tenuto aperto come un enorme paralume da un'intelaiatura di duraluminio. Nel primo caso i due cavi pendono sino a terra ed attaccato ad essi mediante un'imbracatura, l'allievo dovrà, a comando dell'istruttore, gettarsi nel vuoto tenendo le braccia distese lungo il corpo. La caduta che da principio avverrà con molta velocità, verrà frenata in prossimità della torre da due squadre di uomini che tirano le estremità delle funi. Nell'altro caso il paracadute aperto è fissato ad un cavo anch'esso scorrente in una carrucola all'estremità della quale vi è un contrappeso corrispondente al peso di un uomo normale. In tal caso l'allievo lanciandosi dall'alto della torre ha l'impressione reale della discesa. Dopo questa prova vi può essere il salto su un telone, che viene però effettuato da un piano sottostante della torre. Queste due prove dopo le quali vengono effettuati accertamenti medici sulle emotività dimostrate da un dato allievo, decidono in sede definitiva se esso potrà o no rimanere alla scuola, presso la quale inizierà poi l'istruzione professionale vera e propria. L'allievo dovrà apprendere ad effettuare il lancio nel modo migliore, ad uscire dall'apparecchio nel modo più adatto, ed a terra ad effettuare quelle manovre necessarie per liberarsi subito del paracadute non appena giunto. Anche quest'ultima manovra ha particolare importanza come forse non

potrebbe sembrare a prima vista. Infatti quando la discesa sia avvenuta in presenza di vento o comunque vi sia vento a terra, la calotta rimane gonfiata e può trascinare così il paracadutista facendolo ruotare per terra. L'allievo imparerà inoltre a gettarsi dal velivolo a tutto similmente a quanto fanno i nuotatori che si gettano da un trampolino; testa in avanti, gambe divaricate e tese. Verrà quindi addestrato a toccare terra in completo assetto di combattimento, dopo che egli avrà imparato a dirigere, con spostamenti del corpo opportunamente combinati, il proprio paracadute, in caso di discesa con atmosfera movimentata e soprattutto per evitare ostacoli all'atterraggio. Esercizi ginnastici atti a mantenere la necessaria agilità del corpo affiancano l'i-

Avete acquistato il n. 2 dell'Albo Aviatori avventurosi? È interessantissimo! Compratelo subito! Costa solo L. 1,50

struzione teorica-pratica degli allievi paracadutisti in modo che la loro agilità permetta ad ognuno di toccare terra incolumi, in qualsiasi evenienza.

Ci siamo limitati per abbreviare e soprattutto per ragioni di spazio, a citare solo due principalissimi impieghi del paracadute, pur tuttavia non possiamo chiudere questa nostra sommaria descrizione senza considerare brevemente i preziosi servizi resi dal paracadute nelle sue altre molteplici e preziose applicazioni, sia in pace che in guerra, sia come rifornitore di truppe accerchiate e di presidi isolati che come servizio postale ecc. Ricordiamo inoltre che molti studiosi fecero ricerche ed esperimenti per utilizzare il paracadute addirittura come mezzo di salvataggio di interi aeroplani; molti altri pensarono a cabine munite dello stesso e sfilabili dalle fusoliere in modo che tutti i passeggeri potessero discendere seduti come in volo normale. Qualche esperimento pratico, specie nel primo caso, è stato fatto anche in Italia, ma per varie ragioni le cose sono rimaste allo stato di esperimento anche per le quasi insormontabili difficoltà di costruire le enormi calotte occorrenti.

GIO-FA



L'aviatore, a mezzo del comando a mano, ha provocato l'apertura del paracadute. Nella figura è chiaramente visibile il calottino estrattore che trascina dietro di sé la calotta del paracadute

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: Gastone Martini

Edito dall'UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

Via 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

Eseguire i versamenti sul contocorrente postale N. 1/24718 PUBBLICITÀ

Per i contratti pubblicitari rivolgersi all'UNIONE PUBBLICITÀ ITALIANA - Piazza della Borsa n. 4 - Milano.
Tel. dal 12-451 al 12-457
Prezzo delle inserzioni pubblicitarie L. 2 per ogni mm. di colonna

IL VOLO VELEGGIATO

ed il suo regno

L'ATMOSFERA

Fino dalle età più remote, il cielo affascinò l'anima dell'uomo: lo splendore dei suoi giorni, il mistero delle sue notti, le sue calme solenni, le sue collere fragorose, erano di volta in volta cagione di gioia, di stupore, di fiducia, di sgomento, per quei lontanissimi avi nostri, che con occhi nuovi contemplavano il mondo. Non tardarono però essi a passare dalla ammirazione alla curiosità e si chiesero quale potere sovrano avesse acceso il sole e le stelle e suscitasse e placasse le bufere che tanto spesso s'agitavano sul loro capo. Pur tra le fatiche, i pericoli, le pene di una vita allora durissima, i loro occhi non cessarono di levarsi verso il cielo: ne popolarono gli spazi di Dei, ora pietosi ed ora terribili; immaginarono regni luminosi di spiriti felici nelle sue altitudini azzurre; diedero nome e vita ai tempi ed alle tempeste; sui loro altari fumanti offesero vittime alle oscure potenze, che si rivelavano tra lo schiantarsi dei fulmini ed il muguglio dei venti.

Di mano in mano però che l'uomo avanzava lungo il cammino, il mito cedeva il posto suo alla ragione: il cielo rivelato nella sua realtà, pareva farsi più vicino e amico all'uomo, senza perdere tuttavia nulla del suo fascino, poiché lasciava ogni giorno intravedere più vasti confini, più riposte energie, più superbe bellezze. Da quando Galileo osò puntare verso le stelle il suo occhio audace, e qui la scienza aveva centuplicato il potere, quante cose ha narrato il cielo all'uomo che lo interrogava con insaziata curiosità! Nè ancora ha detto tutto. Chè mentre l'occhio dell'uomo, armato di potentissimi strumenti, si spinge sempre più lontano per conoscere ogni fenomeno e ogni legge che lo governa, nuovi e più opachi misteri sorgono e pongono più ardue barriere al nostro insaziato bisogno di sapere, si che appare vana la speranza di poter un giorno chiudere nella nostra mente i più lontani confini del mondo.

Tuttavia, la riconosciuta insufficienza nostra alla compiuta conquista del cielo deve consigliare a nessuno una supina rassegnazione dietro il paravento di uno sconfortato «ignoramus et ignorabimus». Quello che del cielo possiamo conoscere ha già tanto in sé di bellezza e di vantaggio per la vita da meritare la speculazione del filosofo, l'indagine del genio, il canto del poeta.

Ora, se ogni punto dell'universo può essere degno del nostro studio, una parte di esso vi è, la cui co-

noscenza vi appare di maggiore importanza per noi, perchè è dentro i suoi confini che fiorisce e si feconda la nostra vita, che si celebrano le nostre conquiste, che si esauriscono le nostre virtù e si colorano le nostre speranze: l'atmosfera. Elemento indispensabile alla vita, essa ci allietta col suo sereno, ci carezza con le sue brezze, ci minaccia con le tempeste, porta prosperità e rovina, vita e morte: essa è tutto per noi.

Con questo che ne sappiamo noi? Ben poco.

Potentissime energie operano nel suo seno, grandiosi fenomeni la sconvolgono, leggi misteriose la governano: ebbene, quanto di tutto questo abbiamo potuto chiudere finora nell'ambito angusto delle nostre formule, cioè in rapporti precisi del nostro pensiero?

Ripeto: ben poco.

E quel poco è frutto, nella sua maggior parte, delle indagini degli ultimi cinquant'anni, durante i quali la collaborazione degli scienziati di ogni paese e la sistematica e costante collaborazione delle particolari osservazioni ha permesso di uscire finalmente dall'empirismo di cognizioni sconnesse incapaci di formulare una legge sicura, per gettare le basi di una scienza nuova: la meteorologia.

Ora non vi è certo nessuno che non comprenda che, se la conoscenza dell'atmosfera può essere istruttiva ed allettante per chiunque vi si applichi, essa è indubbiamente necessaria a chi vuole volare. Si può nascere, vivere, trattare i nostri affari, andare all'altro mondo, ignorando come si generano i venti, le nubi, e molti effettivamente ignorano tutto ciò, e non è detto che sempre ne abbiano danno. Ma non si può invece aspirare al dominio di un regno di cui si ignorano i confini e le forze; non si può navigare per un mare di cui siano sconosciute le rive, i porti, le vie; non ci si può abbandonare ad un elemento per sua natura mutevole ed infido — quale appunto è l'atmosfera — senza sapere come se ne possano indovinare e sfuggire le collere e come se ne possano scoprire e sfruttare i favori.

«Conoscere il cielo per vincerlo, per possederlo» scriveva già su «L'Ala d'Italia» l'eminentissimo meteorologo Filippo Eredia.

Chi vuole volare — se non è un temerario destinato a fallire alla prima occasione — deve studiare a fondo l'atmosfera coi suoi fenomeni e con le sue leggi e persuadersi che tanto più alto e tanto più lontano

potrà andare, quanto meglio conoscerà l'instabile elemento, attraverso il quale pretende navigare, vivere, vincere. Sopra tutto poi deve conoscere il cielo il pilota dei veleggiatori perchè, più di ogni altro, ha dal cielo tutto da sperare e tutto da temere.

Tutto da sperare: giacchè, privo com'è d'ogni sorgente autonoma di energia per il volo, soltanto nell'atmosfera egli deve cercare e trovare le forze che gli consentano di solcare gli spazi e di spingersi sempre più lontano, solitario cavaliere negli sterminati silenzi dell'aria.

Tutto da temere: giacchè per resistere ai capricci prepotenti e talora mortali dell'atmosfera, egli non ha la forza vittoriosa dei motori che può sottrarre ai tentacoli della procella, ma ha soltanto due ali fragili

e lievi e un cuore di carne: troppo poco per vincere il tumulto di forze che sconvolgono il cielo.

Or dunque, se il sogno di poter volare ha preso la nostra anima, allontaniamoci da noi l'idea — non rara in spiriti superficiali — che volare si possa non appena si siano messe insieme quattro cognizioni empiriche sul modo di reggere un velivolo, senza una seria conoscenza di fenomeni atmosferici: ci si prepara in tal modo a delusioni gravi, talora anche a catastrofi, le quali non recano soltanto come conseguenze il danno di un fallimento temerario ma anche quello, più grave, di allentare dal volo l'anima di coloro che, in seguito ad incidenti imputabili solo alla impreparazione del pilota, vedono nel volo stesso pericoli mag-

giori di quelli che ci sono in realtà. A questo proposito ci piace citare il pensiero del prof. Georgii, l'eminentissimo meteorologo tedesco al quale tanto deve l'aerologia: — «Senza una preparazione scientifica — egli afferma — il volo a vela non è che un pesante lavoro manuale: i metodi scientifici aprono ad esso nuovi orizzonti e indicano nuove possibilità».

E Filippo Eredia, in un articolo comparso sull'«Ala d'Italia» nel luglio 1935, conferma che «la nuova tecnica che regola il volo senza motore ab- bisogna di larga conoscenza dei fenomeni atmosferici e particolarmente delle correnti aeree, che essa utilizza in maniera ben diversa da quando avviene nel campo del volo con motore».

Infine, l'asso nord-americano Martin Schempp, in un chiaro articolo apparso sulla rivista «Western Flying» dell'ottobre 1934, afferma: «In verità lo non concepisco un buon pilota a vela se non permeato delle più esatte conoscenze meteorologiche. Un tale pilota deve avere la massima familiarità con l'influenza del terreno e delle vegetazioni, dell'acqua, dell'aria, delle temperature e delle pressioni sulle correnti orizzontali e verticali. Egli deve sapere dove e come lo attenderanno aree di turbolenza e cilindri d'aria ascendenti e discendenti intorno e fra le nubi. Un pilota a vela è innanzi tutto un pilota da cattivo tempo, proprio al contrario di molti turisti che conosco lo e che sono soltanto piloti del tempo buono, dell'aria limpida, del cielo sereno e del vento morto. Il pilota a vela deve sapere identificare e studiare con un solo sguardo alle carte meteorologiche e barografiche le zone di aria stabile e instabile. Per concludere, il pilota di volo a vela deve saper identificare e studiare in breve tempo l'atmosfera o i suoi fenomeni a sufficienza per insegnarne ai più anziani e provetti piloti a motore».

I migliori voli non sono frutto di improvvisazioni né di casi fortuiti, ma frutto di consumata esperienza congiunta ad una profonda conoscenza del cielo in virtù della quale il pilota sa scoprire e usare a suo vantaggio le inesauribili sorgenti di energia che l'atmosfera ha nel suo seno e che il profano neppure sospetta.

(1. continua)

PLINIO ROVESTI

IL VELEGGIATORE BIPOSTO "C. 800,"

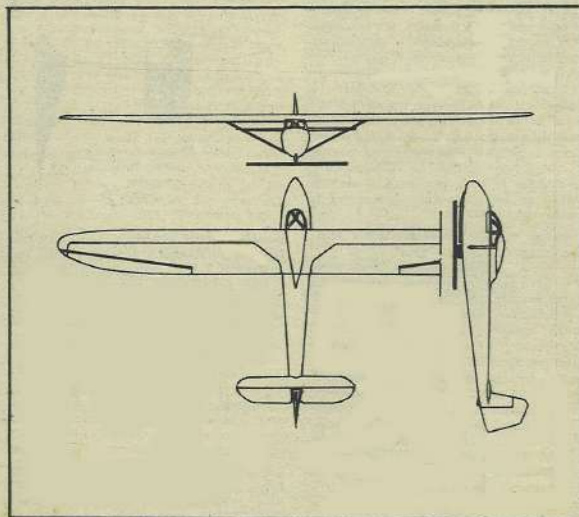
Anche in regime di armistizio l'attività volovelistica in Francia continua, ed anzi qualche ditta già costruttrice di velivoli, si dedica ora alla realizzazione di alianti. Tra esse la ben nota Caudron ha creato recentemente un biposto da scuola ed allenamento siglato C. 800, il quale ha subito il taglio preventivo della galleria aerodinamica. Si tratta di un monoplano ad ala alta controventata e fissata sulla pinna dorsale della fusoliera che fa, insieme colla cabina in trasparente, da carenatura dei posti di pilotaggio affiancati. Le linee generali di progetto, com'è del resto rilevabile dal disegno, sono quanto mai ortodosse, la forma aerodinamicamente ben avviata della fusoliera rivela comunque la preoccupazione del costruttore di ottenere un'adeguata finezza. L'ala rettangolare in pianta per la maggior parte della sua apertura presenta una leggera rastremazione verso l'estremità i bordi essendo arrotondati. Il braccio di leva fra il C. di G. ed il piano orizzontale è abbastanza ampio data la lunghezza della fusoliera il che, anche per l'allungamento del predetto piano orizzontale, deve indubbiamente rendere il C. 800 stabile longitudinalmente anche nel volo nelle nubi.

Ripartita in due metà, la struttura alare è del tipo monologarone con bordo d'attacco lavorante e formante grazie alla rivestitura in compensato, un solo cassone col longerone stesso. Un longeroncino sussidiario piazzato circa ad un quarto della corda dal bordo d'uscita contribuisce ad irrobustire tutto l'insieme e comporta gli attacchi ai quali si articolano gli a-

lettoni. I piani di coda di struttura analoga a quella dell'ala sono del classico tipo a croce, il piano fisso si trova spostato in avanti in modo da lasciare completamente libera la parte mobile del timone di direzione. Quest'ultima è di buona ampiezza ed è compensata dinamicamente. La fusoliera a sezione ellittica comporta il solito pattino e la ruota a palloncino

pneumatica; in corrispondenza della verticale di quest'ultima vi è l'attacco per il montantino che sorregge l'ala. Completamente in legno, salvo la ricopertura che è invece in tela, il C. 800 possiede un buon coefficiente di robustezza e si presta sia al lancio con verricello che al traino con velivolo.

GIO. FA.



CORSO D'AEROMODELLISMO

(Continuazione dai numeri precedenti)

LEZIONE XI (teorica)

Abbiamo visto come esista un volo veleggiato su pendio. Gli uccelli praticano anche un'altra specie di volo veleggiato utilizzando gli sbalzi di vento, ma questo tipo di volo non può essere praticato con i modelli e gli apparecchi veleggiatori le cui ali, al contrario di quelle degli uccelli, non possono chiudersi al sopraggiungere della raffica per poi riaprirsi tutte appena questa è passata.

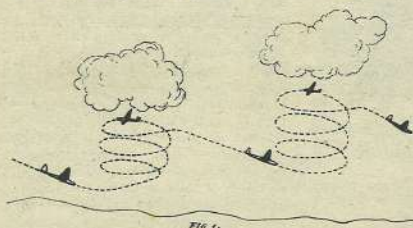


FIG. 1a

Un altro tipo di volo veleggiato è invece quello che si pratica utilizzando le ascendenze che si formano sotto i cumuli in formazione. I cumuli

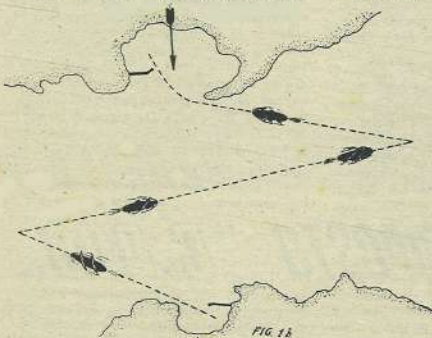


FIG. 1b

sono nubi, le nubi più basse. Si formano in primavera e in estate; hanno forme rotondeggianti, colore grigio con orli bianchi. Sotto queste nubi, nella fase della loro formazione, si producono correnti ascendenti fortissime che possono essere sfruttate a lungo dall'apparecchio che venga a trovarsi sotto il cumulo. Questa specie di volo veleggiato è particolarmente brillante perché il pilota può sfruttare l'ascendenza di un cumulo per prendere quota, poi picchiare e sganciarsi dalla corrente per andarsi a porre sotto un altro cumulo e così di seguito (fig. 1). Si tratta di un vero e proprio «bordeggiare» simile a quello che fanno le imbarcazioni marittime a vela per recarsi da un punto ad un altro dal quale spira il vento (fig. 1b).

Anche sotto i cosiddetti «fronti temporaleschi», cioè la barriera di nubi che si avvanza gradiva di tempesta, si formano correnti ascendenti fortissime ma il loro sfruttamento è particolarmente pericoloso per le enormi sollecitazioni cui viene ad essere assoggettata l'ala dell'apparecchio se esso viene inghiottito nelle nubi. Infatti, in tali condizioni, il giuoco delle correnti contrastanti è così violento che spesso si è verificato il caso di ali spezzate di netto, come fucilli. Inoltre per praticare questa specie di volo occorre che il pilota sia particolarmente allenato al volo senza visibilità (volo cieco).

Per tornare al nostro più ristretto campo aeromodellistico, da quanto detto sin qui avrete ben compreso che l'aria, vento a parte, è ben lungi

dall'essere calma. E' dunque necessario che il modello che in essa vola sia in grado di riprendere la normale linea di volo tutte le innumerevoli volte che ne venga deviato da una di queste turbolenze.

Occorre pure che si riprenda al più presto possibile perché ogni ritardo si traduce in una perdita di quota, cioè, in definitiva, in una minore durata di volo.

Vedremo nei prossimi numeri come si realizza la stabilità automatica del modello.

LEZIONE XI (Pratica)

La zavorra fissa è bene sia costituita da dischi di piombo fissati, con ribattini o pernetti, sulla prima ordinata. La zavorra mobile è costituita da pallini di piombo che vengono introdotti nel pezzetto ricavato nel muso in aughero (fig. 2).

La fusoliera deve risultare ben dritta, senza svergolature. Se essa è piana superiormente, come avviene nel caso di tutti i modelli destinati a corsi iniziali di costruzione, il montaggio è assai semplice. In questo caso si piazzano i due listelli (che formano i longheroni superiori) sul disegno della vista in pianta della fusoliera e si trattengono a posto mediante coppie di spilli o di chiodini piazzati a circa 1/2 centimetro dalla posizione in cui vengono montate le ordinate. Prima di fare ciò i due listelli vanno rastremati in corrispondenza dell'estremità posteriore e vanno uniti fra loro mediante un'incollatura in rete sottile.

Le ordinate vanno piazzate nella posizione indicata sul disegno e si controlla che esse siano ben verticali servendosi, se del caso, di una piccola squadra.

Il pattino va incastrato negli ap-

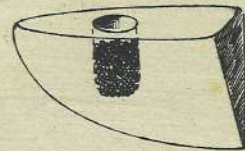


FIG. 2

positi incastrati praticati nelle ordinate e il longherone inferiore può incastrarsi a sua volta nelle ordinate o può portare dei piccoli incastrati in cui vanno a fissarsi le estremità delle ordinate stesse (fig. 3).



FIG. 5

Durante il periodo in cui la colla fa presa, il longherone viene trattenuto a posto mediante anelli elastici assicurati a coppie di chiodini (fig. 4). Quando la colla è asciutta si possono piazzare dei rinforzi a traieccio

per dare maggiore rigidità alla fusoliera. Dopo questa operazione la fusoliera viene tolta dal piano di montaggio e alla l'ordinata si applica la zavorra fissa, innanzi si procede all'applicazione del muso in sughero che verrà poi rifinito per mezzo di raspa e carta vetrata. Si possono chiudere i pori del sughero mediante stucco oppure mediante l'imatura dello stesso impastato con caseina o gomma arabica. Si lascia asciugare e si rifinisce poi con carta vetrata.

In ultimo si procede a scavare il pezzetto per la zavorra mobile e si

prepara il tappo, pure in sughero per chiudere il pezzetto.

Lo scheletro della fusoliera va poi riunito con carta vetrata per togliere ogni asperità e così è pronto per la ricopertura.

Le fusoliere che non sono piane superiormente sono più difficili a montare con esattezza e per fare un lavoro ben fatto è necessario un apposito scaletto e seguire la tecnica che esamineremo nel prossimo numero. Si può anche usare un altro sistema che sarà illustrato dopo il suddetto.

(continua)

CIT



Torta DELL'AEROMODELLISTA

Cirio Fulvio, Gorizia — Ti consiglio il G. F. 1 o il G. F. 4, meglio il primo. Il Lupus, lascio stare.

Domenico Contento, Bari — Da un primo esame mi pare possa andare. Mandami un bel disegno in inchostro di China su carta bianca o da lucido e una chiara descrizione del sistema che sono quasi certo potrai vedere pubblicato.

Anton Lorenzo Candeo, Padova — Il tuo modello non può essere più pubblicato. Ormai compariranno sul giornale solo modelli di caratteristiche superiori.

Tommasi e Degli Eredi, Pescara — Credo che a quest'ora abbiate già ricevuto la tavola desiderata, comunque, solleciterò l'Ufficio Spedizioni.

Scardiffo Vincenzo, Altamura — Il baricentro del modello deve trovarsi sulla stessa verticale del CP dell'ala. Praticamente si sospende il modello al 33% della corda alare e si aggiunge zavorra sino ad ottenere che il modello risulti bilanciato, cioè né il muso, né la coda siano rivolti verso il basso. Il centraggio definitivo avverrà mediante lanci a mano sul campo di prova. Durante queste operazioni di centraggio occorre che l'aria sia completamente calma o quasi. In seguito il modello potrà essere lanciato anche in giornate di vento purché questo sia non troppo forte e soprattutto non a raffiche.

Fausto Pesci, Rocca di Papa — Tu hai voglia di scherzare! Non posso far pubblicare i disegni dei tuoi due modelli certamente frutto di una solenne scorciatoia di frutta con indigestione e incubo notturno conseguenti.

Giovanni Ruffinengo, Torino — L'elastico è introvabile nel momento attuale. La carta Movo puoi trovarla all'Espresso, Via S. Spirito 14, Milano. Per l'attività della R.U.N.A. di Torino rivolgiti direttamente ad essa.

Cronache aneddotiche della guerra aerea

LO STEMMA

— Quanti anni hai?
— Ventiquattro. E tu?
— Venticinque.
— E tu?
— Ventisei.
— E tu?
— Ventisette.
— Via, non scherziamo! — dice uno degli ufficiali — sarebbe bambinesco. Dite sul serio. Io vi ho detto gli anni giusti. Ventisei. Dite anche voi la verità.
E gli altri tre, ad una sola voce:

— Anche noi abbiamo detto la verità.

— Ma allora è il caso che scherzate? Io mi sto godendo la licenza e batto il selected cittadino ed incontro Dra, che ho conosciuto in Libia, sopraggiungete voi due. Vi è Lan, conosciuto a Forlì. E chi se l'aspettava? Facciamo gruppo. Ci troviamo sulla china delle confidenze ed ecco che spunta una strana graduatoria di anni. E' cosa da ridere davvero.

I tre capitani ed il decoratissimo maggiore, piloti, si mettono, infatti, a ridere fragorosamente. Però, dopo qualche minuto, si fanno seri. Pensosi.

Lan, quello dei ventisei anni, aggrottando un po' le sopracciglia dice:

— Mi sembra, camerati, e sembra anche a voi, ne son certo, che non bisogna ridere sulle stranezze del caso. E' proprio da ragazzi. E noi non lo siamo più. Non bisogna illudersi. Qualsiasi illusione a tal riguardo sarebbe antipatica e nociva, per non dir peggio. Crederci o farsi credere ragazzi, quando ne è cessato il tempo, significa voler perdonare a se stessi e le marachelle. E noi ora siamo uomini, uomini nel pieno senso della parola, perchè combattiamo una guerra dura e difficile, ai cui risultati è strettamente legato l'avvenire della nostra Nazione e della nostra stirpe. Dicendo ciò non voglio dire che bisogna essere dei musoni e che bisogna marciare, quando scendiamo dai nostri apparecchi, a fronte chinata e contrita. Questo no. Un sorriso, una risata franca e cordiale, è più che mai lecito e permesso. Il ridere, anzi, è salutare. E' igienico. Ma dev'essere saggio ed intelligente. Ridere sì, ma quando il gioco vale la candela. Ridere per una futilità o altra più piccola grottesca apparenza è perfettamente sciocco. E giunto a questo punto sento il bisogno di dirvi qualche cosa di confidenziale. E mi comprenderete in pieno, senza alcun dubbio, poiché siete, come me, combattenti ed aviatori. Dovete ammettere, senz'altro, che possono verificarsi delle circostanze o che possono sorgere dei motivi d'insolita e buffa apparenza e quindi ridevoli abbastanza da parte dei tranquilli e pacifici terrignoli. E intanto accade che le stesse circostanze e gli stessi motivi a noi aviatori non solo ci lasciano a faccia seria ma a volte ci costringono a pensare. Poco fa, tutti e quattro abbiamo riso per la strana coincidenza. Ci incontriamo quasi per caso e siamo mossi dalla curiosità di conoscere gli anni che pesano sul nostro groppone. Ventiquattro anni, venticinque, ventisei, ventisette!

na fatalità è prerogativa dei capaci e dei forti. Fin da ragazzo io vi ho creduto e sperato ed il risultato non ha tradito l'aspettativa. Ve ne darò la prova, raccon-



tandovi perchè son diventato aviatore.

Ascoltatemi con pazienza e vi prego di non mordermi... Io, ragazzo, sono stato in seminario. Dovevo fare il prete, io. Così voleva la mia tradizione familiare, così voleva la mia santa mamma, così voleva io! No no, siate pur certi, non ero un ragazzo perveccio o rittoso o scavezzacolli, ma ero docile e mite quanto mai. Felicitissimo di fare il seminarista, sentivo in me la profonda vocazione della pace e del silenzio delle chiese e delle raccolte preghiere. Leggevo le vite dei santi, le quali mi attraevano principalmente perchè i protagonisti dimostravano di avere del fegato e di strafischiarsi delle sofferenze materiali. Che gioia per me collezionare le figure di questi eroici santi! E così la mia vita si svolgeva tra la pace delle aule seminaristiche durante il periodo degli studi e la pace campestre durante le vacanze. La casetta doveva la mia famiglia si trovava sul pendio di un colle, su cui sorgeva un vecchio castello medioevale, rimasto disabitato, e di cui mio padre era custode e detentore delle chiavi. Il castello! Fu appunto una visita che vi feci in un bel mattino di maggio ad operare il miracolo del-

la mia trasformazione spirituale. In ventiquattrore divenni irrisconoscibile, a me stesso ed a chi mi conosceva.

Addio pace e silenzio e meditazioni claustrali, sentivo il bisogno ardente di fare una vita nuova e movimentata e di correre tutti i rischi ed i pericoli di questo mondo! Sentivo che avevo un sacrosanto dovere da compiere. Si profilava il principio d'un destino.

Ciò accadde, vi dicevo, dopo una visita fatta al castello medioevale. E che cosa mai io vidi di straordinario in questo abbandonato maniero, che cosa m'impressionò tanto? Perchè cambiai faccia e pensieri e sentimenti? Ebbene, la fatale causa di tutto ciò fu la vista degli stemmi, degli emblemi sintetizzanti le gesta di quell'illustre casata. Stemmi scolpiti nel marmo o dipinti a vividi colori dovunque, in ogni chiaro cortile e

ti. Che cosa avrei potuto fare, in un'epoca così diversa da quella dei castellani e delle armature di ferro? Non tardai molto a cercare e fu proprio la vista dell'emblema di un eroe moderno che influi sulla mia decisione: il Cavallo Rampante di Baracca. Ecco, dissi, come nei tempi nostri si creano le casate illustri. E divenni aviatore ed ho combattuto, ho raggiunto il grado, ho avuto qualche medaglia.

E all'arme gentiliaziosa sei pervenuto? — direte voi — No, non ci sono ancora pervenuto — vi rispondo — Ma ad un molto sì che ci son pervenuto. Due righe a vernice sulla fusoliera del Macchi che mi aspetta «Molti fatti e poi l'emblema».

Così il maggiore Lan, conclude il suo dire.

Il capitano Vi aggiunge:
— Bene, maggiore, il tuo racconto è stato interessante. La fatalità ed il destino, non c'è che dire, si palesano con molta evidenza nelle peripezie della tua vita. Resterà a vedere come le forze imponderabili agiranno in merito alla graduatoria dei nostri anni. Venticinque, venticinque, ventisei e ventisette! Che cosa mai potrà accadere? Il tuo intuito non ti suggerisce niente? Ci incontreremo forse un'altra volta in eccezionali circostanze?

Ed il maggiore Lan, serissimo:
— Nulla si può sapere adesso. Ma, siatene certi, qualche cosa di assai forte e bello avverrà.

M. LANERI

LA SETTIMANA ESTERA

Si ritorna al legno? L'ingegnere aeronautico Galtier ha progettato un aeroplano da trasporto quadrimotore destinato al servizio transatlantico, con un'apertura alare di 42 metri ed un peso totale di 27 tonnellate. Questo progetto appare particolarmente interessante in quanto il quadrimotore dovrebbe essere costruito in legno.

Parliamo recentemente delle particolari caratteristiche degli aeroplani da caccia nipponici destinati ad operare sulle grandi distanze negli scacchieri di guerra in Asia orientale e nel Pacifico e perciò dotati di eccezionale autonomia. Ora si apprende che il monoplano «Mitsubishi 00», uno dei migliori velivoli da caccia nipponici, sarebbe stato armato di 4 cannoni da 20 mm., e potrebbe raggiungere una velocità massima di 550 Km/h. — Con l'impiego di serbatoi supplementari di benzina, esso avrebbe un raggio d'azione di 2.500 Km., ciò che lo renderebbe particolarmente temibile come aeroplano da inseguimento su lunghi percorsi.

Basandosi sul proverbio per cui morto un papa se ne fa un altro, gli inglesi vorrebbero fare dell'isola di Ceylon una seconda Singapore. Secondo la stampa inglese l'isola di Ceylon sarebbe destinata a sostituire, come base navale e soprattutto aerea, la perduta fortezza di Singapore — Attualmente le forze aeree stazionanti a Ceylon sono comandate dal Vice Maresciallo dell'Aviazione H. d'Albiac. Per comprendere l'importanza di quest'isola, basterà ricordare le distanze che la separano in linea d'aria dalle più importanti posizioni strategiche dell'Oceano Indiano. Valutandole dalla capitale Colombo, queste distanze sono le seguenti: 4340 Km. da Bassora, sul Golfo Persico; 3900 Km. da Aden; 4560 Km. da Tanariva, capitale dei Madagascar; 2800 Km. da Singapore, ed infine 1900 Km. da Calcutta. Ormai incamminatisi su questa strada non sorprenderà se domani gli inglesi ci diranno di aver ulteriormente arretrato Singapore fino all'isola britannica.

E' stato costituito in Germania un Ufficio centrale per gli studi e le ricerche nel campo della scienza e della tecnica aeronautiche allo scopo di favorire lo sviluppo dell'aviazione militare e della navigazione aerea in generale. L'ufficio avrà sede a Berlino e sarà diretto da un consiglio di direzione nominato dal Ministro dell'Aeronautica e Comandante in Capo dell'Arma Aerea.

La FINESTRA dei LETTORI





VIII CONCORSO NAZIONALE MODELLI VOLANTI

APOLOGIA DELL'AEROMODELLISTA

Ma che idea è stata questa di venire ad Asiago a lanciare i modelli volanti del concorso, dice fra sé l'aeromodellista che ha già cambiato sette od otto treni. Quest'aeromodellista scocciato potrà rendersi conto che l'idea è stata buona soltanto quando sarà giunto sull'ampio, stupendo prato verdissimo del campo della RUNA incastrato fra i monti crestui e selvosi da una parte e calvi, gialli e viola dall'altra. Ma intanto l'aeromodellista, che a buon diritto si stima saggio e benpensante, si fa un mucchio di domande e, stanco bastonato, si lascia cogliere dallo scoramento. Lui è tutto sudato, impolverato, agucicato, ammaccato. Lui arriva dalla Sicilia! ha cambiato treno a Catania, e poi a Villa San Giovanni, e poi a Napoli, e poi a Roma, e poi a Padova, e poi a Vicenza, e poi a Thiene... Ma che siamo matti? È una notte e un giorno che non dorme, che sale e scende dai treni... Veramente nei treni s'è quasi sempre arrampicato. Una volta ha dovuto addirittura salire passando dal finestrino d'una carrozza zeppa come un sacco di fagioli e lo scatonone col suo sudato modello l'ha dovuto tenere sollevato a forza di braccia, sopra le teste di tutti, per più di due ore. Adesso sarà finita, speriamo. Dov'è questa Asiago benedetta? Lui non l'ha mai veduta, Asiago.

Ne ha sentito parlare come d'un paradiso dei volovelisti — questo è molto interessante, è vero, — come d'un celebre luogo di villeggiatura e di sport, ed anche come luogo di guerra, una guerra terribile che ha distrutto tutta la città, ma ciò è accaduto molti anni or sono ed egli non era nemmeno nato. Andiamo avanti. Thiene, per Rocchette e Asiago si cambia. Ah, si cambia! Questa sì che è carina davvero. Ci voleva un cambio di treno, per rompere la monotonia del viaggio. Coraggio, amico bello, qui ci vuole coraggio. Hai fame? Che sciocchezza, figlio mio. Stringi la cintola: è un vecchio rimedio che conoscono tutti, da decine di secoli, da quando, cioè, sono stati inventate le brache, vale a dire i pantaloni. Chi non ha avuto occasione di stringere la cintola? Stringila anche tu,

aeromodellista che giungi dalla lontana solatia Sicilia. Come vedi, le tue fatiche, le tue ansie, le lunghe notti d'insonnia laboriosa e il sacrificio di tutti i tuoi risparmi hanno finalmente il giusto premio: puoi risparmiarti un pasto con una semplice tiratina di cinghia. Che diamine! E il bagno gratuito che ti stai facendo da ieri, proprio dentro il tuo stesso vestito, cioè senza bisogno di spogliarti, dove lo metti? Son tutte cose da considerare, queste, e se non si bagna Martorello che ha le scarpe due numeri più strette del necessario, ti devi bagnare proprio tu, che hai avuto la fortuna di farti un viaggio di piacere dalla Sicilia allo storico altopiano d'Asiago? Andiamo via, dovresti andare a baciare i piedi a tutti quelli della Runa, almeno ai dirigenti, dal generale Zappelloni al Conticino (voglio dire al minuscolo conte Celani, detto «Cipensoto»).

Ma vediamo un po' che faccia fai, aeromodellista mio caro... adesso che sei giunto a Rocchette e devi scendere un'altra volta dal treno. Sì, devi fare un altro piccolo cambio, piccolo piccolo, tanto per... cambiare. Ma che scherzi son questi? Qui c'è lo zampino del diavolo! E poi, guarda un po': il treno, ogni volta che cambio, diventa sempre più piccolo. È una figliolanza continua di treni. Questo è lo scherzo della tenia, detto volgarmente verma solitaria.

Tu distruggi, abbandoni, ti dividi insomma dal verme, voglio dire dal treno, e dallo scalcie, cioè dall'invisibile capino, nasce e cresce un altro verme, ossia un altro treno. È proprio una diavoleria.

Questo trenino qui — e speriamo che davvero sia l'ultimo — è il più buffo di tutti; e poi, per via della cremagliera, fa venire l'acquolina in bocca ai ragazzi golosi che hanno voglia di dolci.

È imminente il tramonto quando una frotta — che diciamo — una folla di ragazzi carichi come i muli di valigie, zaini, scatole, rotoli, pacchi, cassette prendono posto nel trenino (ma uno non basterà e se ne dovrà fare un altro, un bis insomma). Il trenino affronta deciso la salita, arranca, s'aggrappa ai sassi. Fra i ragazzi che sono riusciti a prendere posto sul primo dei due trenini c'è anche il nostro aeromodellista siciliano che viaggia già da due giorni. Il nostro aeromodellista siciliano non è

mai stato da queste parti, si capisce, e siccome sua madre e suo padre gli hanno raccomandato di non viaggiare come una valigia, cioè di stare con gli occhi bene aperti, eccolo che si sporge dal finestrino per guardare il paesaggio. Che paesaggio! Le vallate, le valli, le vallette, le forre, i burroni, i precipizi si sprecano. Accidenti! — egli pensa — che bel posto per lanciare i modelli. I di-

Certi paracadutisti applicati alle fusoliera...



rigenti la RUNA l'hanno scelto apposta, questo luogo, per provare i nervi dei concorrenti. Chi ripigliare mai i modelli lanciati? Chi scenderà nei burroni a prendere i veleggiatori? Lo scoramento cresce a seconda che succedono davanti ai suoi occhi spaventati le visioni dei burroni. Valeva proprio la pena di fare tanta strada per venire a perdere il modello in un precipizio alpino!

Ma intanto, rapidissimamente, la luce del tramonto viene assorbita dalle ombre della sera. Mai sentito un tramonto simile: le ruote sferzagliano, e cigolano, i vagoni scricchiolano fremono traballano vacillano s'impennano, la macchina sbuffa ronfa fischia geme spasima sputa stertutisce tossisce gracchia singhiozza. Il nostro amico siciliano guarda fuori dal finestrino: è deciso a tutti i costi a non

essere valigia, ma uomo, uomo che vede e ragiona. Ma guarda un po' quanti mozziconi accesi di sigarette escono da questo treno! È una pioggia di cicche. O è forse una pioggia di stelle? O un vulcano s'è aperto all'improvviso? No, sono soltanto le faville che escono dal camino della buffissima locomotiva... Veramente questa non è una locomotiva e questo non è un treno. Qui si viaggia sulla groppa di un drago furente che butta fuoco dalla bocca e dagli occhi.

Dopo, più tardi, chissà quando? una voce grida: «Asiago!», è già il sudore è scomparso, il caldo è scomparso, Asiago. Ma qui fa freddo. La stazione è immersa nell'oscurità. Alla stazione c'è pieno di ragazzi che salutano, bisogna scendere, badare che qualche pacco non vada smarrito; bisogna stare attenti alle istruzioni; bisogna mettersi in cammino, andare verso l'accampamento, verso la tenda, la branda, la zuppa... Qualcuno ha faticato a trovare il suo letto, qualche altro ha tribolato a

trovare la cena, o addirittura ha dovuto saltare il pasto ed ha brontolato. Se l'è presa subito con la RUNA, coi dirigenti, con la GIL, con Asiago, coi Podastà. Che modo è questo di organizzare i campeggi e le gare?

(Già, bel discorso. Con lo stomaco vuoto non si ragiona, lo sappiamo. Ma, insomma, il regolamento, i patti, gli accordi, le istruzioni tutto era stato fatto e detto e stabilito perché gli aeromodellisti arrivassero ad Asiago il tre settembre, non il due, e di notte, per giunta. Questo per la verità, amici cari).

E finalmente, al mattino, il nostro amico siciliano e tanti altri che, come lui, non avevano mai veduto Asiago, fanno una scoperta, una piacevolissima scoperta: Asiago è quasi una pianura, una pianura con tante belle e lustre linde dolci collinette intorno, e lontane, ma non molto, altre cime più alte che fanno corona. Ma allora, corpo di una matassa anteguerra,



qui non si perderanno i modelli, perché qui è come essere dentro in una scatola! Bisogna soltanto vedere come funzioneranno le terminiche.

Questo lo vedremo presto, e ci accorgeremo che, proprio per merito di queste formidabili terminiche marca Montelli o Guerrini, non sempre e non proprio i migliori modelli saranno quelli che faranno i tempi migliori. Qui c'è la questione del turno di lancio, capite? Ma su quest'argomento si parla in un altro articolo, e forse ripareremo in avvenire. Vediamo, piuttosto, cosa è accaduto ai famosi modelli autocomandati. Concorrenti molti, ma successi pochi. Pensate che, oltre al generale Zappelloni, Presidente della RUNA, c'erano sul campo altre autorità, altri pezzi grossi, insomma. Gli aeromodellisti tutti si son resi conto dell'onore di avere sul campo per due giorni di seguito, ad esempio, l'Eccellenza il gen. Porro, comandante la II Squadra Aerea,



I generali Porro e Zappelloni, il Segretario Federale di Padova e il Col. Gandola si soffermano nel recinto degli impianti mobili del Collegio Aeronautico di Forlì.

La ruota dentata del trenino a cremagliera macina gli ultimi metri di strada ferrata arrampicandosi sulle pendici dell'altipiano. In solita animazione stamane sulla linea: i trenini sono partiti da Thiene, ad intervalli di 5 minuti, carichi di casse, cassette, modelli, ed aeromodellisti: una folla di aeromodellisti stanchi, nauseati e borbottanti che seminano di sonno i sedili in cui siedono.

Stranamente tranquilli alla partenza di questo trenino, ma solo alla partenza, che infatti dopo i primi chilometri tutti sono svegli, ammassati ai finestrini. Nel primo sole del mattino l'erbetta rasata dei prati sembra di smalto. Laggiù, nella valle, ormai ridotti alle proporzioni di giocattoli, Arsiere, Thiene, Rocchetta si stringono attorno ai loro sottili campanili.

Ad un tratto un grido scende tutti i viaggiatori: «Guardate lassù, che termiche... che termiche...». E' Martorello che si spenzola pericolosamente dal finestrino indicando in alto, verso l'altipiano.

Lassù, alto sulla verticale dell'orrido «salto del granatiere», un



Uno strano veleggiatore presentato da un concorrente veneziano.

FRA LA CRITICA E LA CRONACA

enorme foccoso cumulo in formazione spicca sull'opale del cielo.

Asiago ha accolto così gli aeromodellisti ed ha mantenuto la promessa: ha perfino esagerato.

Le termiche

Ha esagerato perchè la gara è stata nettamente definita dalle termiche e come al solito hanno

trionfato i fortunati più che i meritevoli.

Le termiche, che una volta erano gli dèi dell'aeromodellismo, cominciano ad essere odiate, poiché per colpa loro il merito personale perde ogni valore.

Il sistema di svolgimento delle gare ha accentuato poi il prevalere dell'elemento fortuna, poiché i lanci non erano più liberi come lo scorso anno, ma legati ad un ordine progressivo dato dal numero d'iscrizione.

In tal modo degli apparecchi bellissimi sono stati costretti a lanciarsi nelle prime ore del mattino o nelle ultime della sera senza poter usufruire della minima ascendenza mentre altri hanno potuto lanciarsi nelle ore migliori usufruendo di ascendenze fortissime. Abbiamo visto così il veleggiatore di Martorello, per esempio, volare alle 10 di mattina ed alle 7 di sera ed affermare la sua classe con dei voli di quasi 5 minuti con soli 90 metri di cavo ed in assenza completa di ascendenze; ma proprio per questa ragione tale apparecchio, che era universalmente giudicato il migliore in gara, non ha potuto raggiungere la vittoria. Sia detto questo senza infarmare il merito dei vincitori.

La gara veleggiatori in sostanza non ha detto nulla di nuovo; ha soltanto confermato quanto già le precedenti gare ci avevano detto.

(continua a pag. 10)



La bella pedana per la partenza dei modelli a scoppio.

e per un giorno il Segr. Federale di Padova. Ebbene: pazientemente questi illustri signori hanno atteso e sperato di vedere qualche bella prodezza, diciamo così, e invece di prodezze non se ne sono vedute né punte né poche.

Una mortificazione. Certi paracadutini appiccicati alle fusoliere dei modelli con motorino a scoppio non si sono staccati dalle pancette affusolate dei piccoli apparecchi nemmeno a sassate. E le acrobazie, e le virate a comando automatico? Meglio non parlarne. Queste dovevan essere novità sensazionali, e l'ardente attesa era legittima. S'era sentito perfino fa-

se non tutti per merito degli aeromodellisti. Per esempio c'era un bizzarro senza coda, o tutt'ala, che volava bene e che per molti, e soprattutto per i profani, costituiva una specie di meraviglia. Poi ci era il carro atrezzi del Collegio Aeronautico di Forlì. Una vera e propria meraviglia. Ve ne rende-



Un «si gira» del film sull'aeromodellismo: «Prime All», soggetto di G. Martini, regia di Ugo Saltia. Questo è il momento del famoso «ciac». L'operatore Attenni è alla macchina da presa.

voleggiare di due modelli radio-comandati. Travagli e Bagalini hanno sudato molti giorni e vegliato molte notti. Poi, al momento buono, il silenzio è stato lo schermo dietro al quale questi due simpatici tipi si sono potuti a mala pena nascondere. Bella figura! Valsva proprio la pena di mettere in giro tante voci allettanti...

Per fortuna sul campo comparvero altre novità notevoli, anche

te conto ad un semplice esame delle nostre fotografie. Pensate: oltre al carro atrezzi propriamente detto, quel bel cassone che poteva essere montato su due ruote e portato via in due minuti, nel recinto si potevano ammirare niente meno che una splendida e praticissima manica a vento (senza la manica...), un teodolite e perfino una bella gabbietta per le re-

(continua a pag. 10)



Il patavino Vantini, costruttore del primo motorino Diesel italiano, ammira la propria opera.



Come appare un porto nemico sotto un nostro bombardamento aereo

Il bombardamento aereo di un porto è uno spettacolo di tragica bellezza che, per quanto familiare agli occhi dei nostri aviatori (basti ricordare i reiterati bombardamenti dei porti di La Valletta e di Alessandria d'Egitto), difficilmente può essere reso a parola. In questa suggestiva tavola un nostro disegnatore, non disdegnando uno stile didascalico, ha cercato di rendere con la maggiore fedeltà possibile gli aspetti più salienti di questo genere di offesa aerea. Un portoghese è stato sorpreso dall'azione dei nostri bombardieri in quota nel pieno fervore della sua attività; navi da guerra sono in manovra, da poco rientrate nel porto, mercantili sono sotto le operazioni di carico e scarico, altri sono in partenza o in arrivo. Dal vicino aeroporto la caccia nemica è partita su allarme, in contro agli aerei in incursione, che già hanno iniziato il lancio di bombe esplosive dei maggiori calibri. Agli scoppi di queste sugli obiettivi militari e industriali fanno eco le esplosioni delle granate anticeree, con le quali le batterie terrestri e delle navi da guerra tentano di ostacolare l'azione. In questo inferno di scoppi di vampe, di incendi, le guarnigioni si affannano ai pezzi, mentre gli impiegati e gli operai del porto e delle officine nonché la popolazione civile corrono affrettatamente ai rifugi. Nel cielo la caccia cerca di attaccare le ondate dei nostri bombardieri, ma i puntatori, che si sanno bene difesi alle spalle dai valorosi mitraglieri, attendono con fermezza alle delicate operazioni di puntamento dei molti e importanti bersagli raggruppati dentro e intorno al porto. Già alcune navi sono state colpite in pieno e sotto i terribili squarci delle bombe iniziano il totale affondamento; già vasti magazzini sono stati sventrati e appaiono in preda alle fiamme; i delicati impianti di uno stabilimento di prodotti chimici sono stati divelti e resi inutilizzabili. Alte colonne di fumo si alzano nel cielo per riunirsi in una nube acre e oscura che coprirà il sole. In questo pauroso scenario si svilupperà l'azione delle successive ondate dei nostri bombardieri, la cui opera di distruzione sarà continuata per molte ore ancora dai dilagare degli incendi. I sintetici riferimenti didascalici che seguono illustrano alcuni aspetti particolari di questa azione aerea di massa contro il porto nemico.



- | | | | | |
|---|---|--|--|---|
| 1. Aeroporto. | 11. Magazzini e depositi vari con frigoriferi per generi alimentari perecchibili. | 23. Manica a vento. | 34. Piroscalo per passeggeri sorpreso dal bombardamento durante la partenza. | 41. Proiettili anticerei in esplosione. |
| 2. Aviorimesse. | 12. Cantiere aeronautico. | 24. Gru di carico e scarico delle navi. | 35. Navi da battaglia, sorprese dal bombardamento durante la manovra di ormeggio. Le navi sparano contro i bombardieri attaccanti. | 42. Molo rompionda. |
| 3. Officine e autoreparto. | 13. Officina per costruzione autoveicoli. | 25. Magazzini abbandonati in seguito alla distruzione del traffico mercantile. | 36. Porto oleario e deposito di nafta. | 43. Piazzatore a difesa del porto. |
| 4. Pettini delimitanti il terreno d'atterraggio. | 14. Autoparco. | 26. Banchine a lingua per attracco navi. | 37. Grossa mercantile in fase di atterramento. | 44. Cannoni anticerei in azione. |
| 5. Freccia girovale indicante la direzione di atterraggio. | 15. Deposito all'aperto di carbone minerale. | 27. Pontili con banchina per passeggeri per imbarco sui transatlantici. | 38. Petroliera sotto scarico. | 45. Polveriera. |
| 6. Aeroplani da caccia non potuti partire su allarme perché avariati. | 16. Polverificio. | 28. Pontili con banchina per passeggeri per imbarco sui transatlantici. | 39. Capitaneria di porto. | 46. Caserma. |
| 7. Fabbricati e impianti di industria chimica. | 17. Quartiere di abitazioni operaie. | 29. Navi attraccate sotto scarico. | 40. Vellieri di piccolo tonnellaggio e motobarca. | 47. Cacciatorpediniere in riparazione. |
| 8. Magazzini e amiatamento per materiale vario. | 18. Magazzini portuali in fiamme. | 30. Montacarichi natanti. | | 48. Fortino. Tutti i pezzi sparano contro gli aerei in incursione. |
| 9. Stazione ferroviaria. | 19. Faro. | 31. Deposito all'aperto per merci non deperibili (legname, carbone, ecc.) | | 49. Bacino a chiusa. Il livello dell'acqua può essere regolato a piacere per mezzo di imposta scorrevole. |
| 10. Fabbrica di motori d'aviazione. | 20. Aviorimesse dell'idroscalo. | 32. Rimorchiatore. | | 50. Due bacini di carenaggio. Uno è vuoto; nell'altro trovansi un cacciatorpediniere in riparazione. |
| | 21. Gru per sollevamento idrovoltanti. Idrovoltanti ormeggiati. | 33. Reti di sbarramento. Vengono aperte al passaggio delle navi. | | |

Un modello, che ha spiccato dotti di assaltatore, picchia sul pubblico che se la dà a gambe.



I veleggiatori

I veleggiatori di grandi dimensioni con forte carico alare si sono decisamente imposti ed ancora una volta la nettezza della costruzione ha dimostrato la sua importanza.

Saremmo molto contenti, a questo proposito, di non vedere più in «Nazionale» dei modelli costruiti con i piedi, rafforzati in fretta, senza il minimo criterio aerodinamico e costruttivo. Si dovrebbero obbligare le Sedi provinciali a non inviare i loro rappresentanti quando non siano capaci di portare dei modelli almeno decenti.

Difficile dire se vi sia stato un miglioramento deciso e assoluto rispetto allo scorso anno. Mancava il termine di paragone perché mancavano quest'anno quasi tutti i «vecchi», in gran parte in servizio alle armi. Ma poiché i buoni modelli non sono mancati, ed opera di alcuni più giovani, evidentemente la razza degli aeromodellisti è in netto miglioramento.

L'elastico

Anche nell'elastico la tecnica ha dominato accompagnata però da un elemento negativo che in questi tempi diviene sempre più preoccupante: la gomma.

Il numero delle matasse rotte per cattiva qualità dell'elastico è stato semplicemente impressionante. Il vincitore aveva una matassa vecchia di due anni e chi aveva della gomma di nuova produzione si trovava nei pasticci a causa della cattiva qualità. Solo qualcuno, che per strane vie traversa era riuscito ad avere della gomma discreta, ha potuto ottenere qualcosa di buono.

Un netto miglioramento, in complesso, ma abbiamo visto ancora troppi modelli instabili al decollo ed addirittura inadatti. Sembra poi impossibile che vi sia della gente, che ha il coraggio di portare ancora alle Nazionali dei modelloni a matasse multiple incapaci di fare quota e di planare a lungo, o dei farfalloni dalla lunghissima fusoliera che non riescono a stare in aria più di quanto duri la scarica della matassa.

Nonostante le termiche, però, i modelli di Ciani e di Forielli meritavano effettivamente la vittoria, se non altro per la loro regolarità. Bisogna anzi riconoscere che tutta la squadra milanese era effettivamente in gamba.

Indubbiamente molti altri modelli meritavano la vittoria, ma l'elastico ha giocato dei brutti scherzi e noi saremmo anzi dell'avviso che, qualora non si potesse ottenere l'unificazione della



Un veleggiatore al tratto.

qualità dell'elastico, per tutti i concorrenti e non se ne potesse garantire il rifornimento, sarebbe bene, per il prossimo anno e fino al ristabilimento delle condizioni normali, sopprimere la categoria dei modelli a motore ad elastico nel Concorso Nazionale sostituendola con quella a motore meccanico. In tal modo la guerra non farebbe altro che anticipare una evoluzione naturale.

I motori a scoppio

La Gara per modelli a motore a scoppio, del resto, ha ampiamente dimostrato la maturità dei concorrenti di questa categoria: sono ormai scomparsi i modelloni di tre metri caricati a 50 e più grammi tirati da motorini spartiti. La quasi totalità dei concorrenti si è dimostrata all'altezza del concorso dal punto di vista costruttivo ed aerodinamico: soltanto qualche incertezza nell'uso dei motori con i quali non tutti sono ancora familiarizzati. Abbiamo visto ancora troppi impianti motori irrazionali ed ingenui, ma tali difetti sono certamente destinati a sparire con il tempo e la pratica.

L'industria motoristica italiana invece ha fatto passi giganteschi: moltissimi dei motori erano opera dei concorrenti stessi e la rappresentanza dei motori esteri era ridotta ad un paio di «Brown» e tre o quattro «Kratmo» in confronto a numerosi «Vega» che hanno imposto la propria classe portando via, tra l'altro, il primo posto ad

opera del patavino Bachetti, un ragazzo molto ben preparato teoricamente, ma un po' troppo arruffone nella realizzazione pratica (però siamo convinti che egli rappresenterà una delle colonne dell'aeromodellismo italiano il giorno che si deciderà a costruire più accuratamente). Il modello, ad ogni modo, ha fruttato la vittoria, sia con un volo fuori gara di circa 27 minuti con soli 15 secondi di motore; bisogna inoltre tener presente che lo stesso modello aveva recentemente vinto il Trofeo Graiffer a Trento.

Ma la grande attrazione di questa gara sono certamente stati i primi «Diesel» italiani costruiti dal Padovano Vantini (il costruttore del «Vega»). Si tratta di 3 motori rispettivamente di tre, sei e nove cmc, che, anche se non sono riusciti a classificarsi ai primi posti, sia perché non ancora completamente a punto (specialmente il nove cmc), sia perché montati su modelli non troppo adatti, hanno chiaramente dimostrato che in essi è l'avvenire del motore a scoppio per modelli volanti. Ci auguriamo che tali motori vengano rapidamente posti in commercio, in modo che alle prossime nazionali ve ne possa essere una nutrita rappresentanza.

Gli autocomandati

La gara che rappresentava la novità assoluta era quella degli autocomandati; ma diciamo subito che non ci ha soddisfatto.

Qualche interesse può avere un modello che, una volta in quota, per mezzo di un motorino a molla (o simili) si metta ad eseguire una serie di acrobazie scassandosi il più delle volte al suolo, e che durante il volo, sganci un paracadutino, eccetera? Questo è rubare il mestiere ai giocattolieri; non si tratta di cose serie, insomma. Ci aspettavamo di vedere degli autodirezionali a bussola, o a pendolo, del termovirato, o dei radiocomandati; invece abbiamo visto un solo termovirato montato su di un veleggiatore, il quale si è scassato im-

mediatamente. Né si sono visti in volo gli attesi due radiocomandati iscritti a nome di Travagli e di Bagalini. Tutt'e due non sono riusciti a mettere a punto i loro congegni: la solita storia del tempo! Ma quando ci si deciderà a pensare e fare le cose con calma? E' assolutamente necessario un po' di serietà, una volta per sempre.

Intanto prendiamo atto con molto piacere che il gen. Zappelloni, il quale ha dimostrato di tenere nella giusta considerazione l'aeromodellismo, ha in animo di aumentare i premi in questa categoria, in vista delle notevoli difficoltà costruttive e delle cospicue spese e scassature. Ma pare che anche i premi delle altre categorie saranno alquanto modificati in avvenire. Modificati in meglio, naturalmente...

Gli allievi

Una gara che, anche se ben riuscita, non ci ha completamente soddisfatti, è la gara allievi.

E' noto, infatti, che nessuno, o quasi, degli aeromodelli iscritti era stato costruito dai partecipanti.

Chi abbia vissuto un poco in mezzo alle scuole di aeromodellismo sa benissimo che nessun allievo, per quanto ottimo, sarebbe in grado di costruire modelli così ben rifiniti come quelli presentati alla «Nazionale». Perché, dunque ricorrere a certe finzioni? Meglio ritornare all'antico sistema dell'alliatante, se proprio si vuole portare l'allievo più meritevole a vedere le «Nazionali», e non costringere l'istruttore a costruire l'apparecchio che l'allievo dovrà presentare.

Per concludere

Per concludere diremo che luogo migliore, più ameno e più adatto (che splendido campo, e senza carabinieri che sbarrano il passo ad ogni momento come accadeva un tempo al Littorio, senza le zanzare e le difficoltà di trasporto della Marcigliana)... che luogo migliore, dicevamo, non si poteva scegliere. Noi ne siamo tanto entusiasti che, finto che dura la guerra e non si potrà realizzare un bellissimo progetto che abbiamo sentito ventilare (e ne parleremo prossimamente), noi proponiamo di rifare anche il prossimo anno le gare ad Asiago.

Anche quest'anno, come tutti gli anni, ci saranno stati degli scontenti (e quando non ci sono? specialmente fra i giovani, che credono tutto sia facile, semplice e a... buon mercato), ma molti, moltissimi si sono resi conto dell'importanza della cosa e della buona volontà di tutti.

Qui non è luogo — dato che siamo un po' in famiglia — di tessere degli elogi. Però è doveroso da parte nostra ringraziare a no-

me degli aeromodellisti italiani; e oltre la RUNA, la GIL presso il campeggio Preaeronautico della quale i nostri ragazzi sono stati ospiti per cinque-sei giorni, ospiti un po' rumorosi e qualche volta anche un po' insofferenti della disciplina... Ma l'ottimo col. Marciano dovrà perdonare: gli aeromodellisti che partecipano alle gare sono degli individui fuori della grazia di Dio...

IL CRONISTA

APOLOGIA DELL'AEROMODELLISTA

(continua da pag. 8)

gistrazioni aerologiche... E poi, e poi... questo sì che è buffo: il campo era invaso, anzi infestato letteralmente da cinematografari. Pare che si stia finalmente realizzando un vero e proprio documentario sull'aeromodellismo, un cortometraggio, insomma, vedendo il quale il pubblico profano possa farsi un'idea abbastanza chiara intorno all'aeromodellismo.

Non vi dico le scene: ci vorrebbe un intero giornale per descriverle. Sappiate solo che quei poveri cinematografari (essi non vogliono essere chiamati così, perché sono cineasti, dicono) hanno tutti perduto la voce a forza di gridare (uno, il regista, poverino, s'è perfino slogato un piede e s'è dovuto ricorrere al medico e al letto. Quello parlava e urlava tanto che forse le parole gli passavano anche dai piedi, causandogli delle distorsioni. Ha tanto gesticolato e urlato che il giorno dopo, sulle strade e sulle piazze di Asiago certi tipi enormi di Toscana lo rifacevano tale e quale con gesti e parole, che pareva di assistere davvero alla ripresa di un film).

Questi ed altri fatti ameni sono succesi ad Asiago dal 2 all'8 settembre, giorno in cui sono partiti gli ultimi aeromodellisti, giorno in cui è partito anche il nostro amico siciliano del quale non abbiamo più parlato improvvisamente. Non abbiamo più parlato di lui non perché ce ne fossimo dimenticati, ma perché... vedete: il nostro amabile amico ha cambiato 7-8 treni (forse eran dieci) non riusciamo mai a ricordare il numero giusto) e finalmente è giunto ad Asiago. Ad Asiago è giunto di notte (questo lo sapete già). Al mattino s'è alzato ed è andato sul campo col suo modello. Ha lanciato il suo modello.

Egli aveva tanto faticato, tanto sperato, tanto vegliato, tanto viaggiato... Ha lanciato e il modello s'è fraccassato al suolo dopo due minuti... Neanche il tempo di entrare in gara!

MART.

Barbieri con un modello di Firenze





È bravo e sfortunato Martorelli riceve dalle Autorità premi e sorrisi

LE TERMICHE

Abbiamo già avuto occasione di scrivere sulle termiche della Marigliana. Ora, francamente, bisogna dire che esse sono uno scherzo in confronto a quelle del Campo di Asiago. Detto questo, si può aggiungere che i tempi «sensazionali» ottenuti da moltissimi modelli non

tevole, dato che, a causa dell'obbligo di seguire l'ordine d'iscrizione, fu potuto lanciare solo a sera inoltrata. Tale modello poteva peraltro compiere tre spettacolosi voli della durata di oltre 4 minuti ciascuno: due nella serata del primo giorno di gara e uno verso le undici del secondo giorno, dando chiara dimostrazione delle sue superiori doti di stabilità ed efficienza e confermando poi la sua altissima classe con un lancio di oltre otto minuti prima che purtroppo potè essere seguito solo in parte dai cronometristi.

Non insistiamo dunque a parlare sui modelli presentati in gara, al-



Elica in croce, questo modello se la piglia decisamente col fotografo

hanno bisogno di commento. A vedere le classifiche della gara dei modelli veleggiatori, e di quelli ad elastico, si sarebbe forse indotti a credere di trovarsi di fronte ad un deciso e notevole progresso tecnico dell'aeromodellismo italiano mentre invece non si tratta soltanto ed esclusivamente di progresso.

Abbiamo davvero ragione di ripetere quello che abbiamo anche recentemente affermato e cioè che allo stato attuale delle cose le classifiche delle gare dipendono spesso dal coefficiente fortuna. Prova ne sia che il più bel veleggiatore in campo, quello universalmente riconosciuto come il migliore (tanto che il nome di Martorelli era di colpo divenuto lo spauracchio di tutti i concorrenti) si classificava molto lontano dai primi non avendo nessuna termica no-

cuni dei quali però si sono dimostrati ben centrati e stabili in volo, mentre altri (purtroppo) sono stati portati qui unicamente per compiere montagne russe o scivolate di ala; segno evidente di cattiva messa a punto e di scarsa preparazione tecnica dei costruttori.

...e i concorrenti

In quanto ai concorrenti, non a tutti però, occorrerebbe dar loro, anche se qualche volta protestano a ragione, una buona tirata d'orecchi. Non è con l'indisciplina, col dimostrarsi maleducati, insofferenti a tutto che si può ottenere un vantaggio di qualsiasi genere. Gli aeromodellisti non devono credere d'aver soltanto dei diritti. Essi hanno più do-

veri, molto più doveri, che diritti. Gli aeromodellisti non devono credere che a loro tutto sia permesso. In fin dei conti la loro partecipazione al Concorso Nazionale viene completamente pagata dalla Runa, la quale spende fior di biglietti da mille.

C'è qualcuno che ha ventilato l'idea di tornare all'antico, cioè al vecchio sistema di rimborsare i concorrenti che abbiano eseguito lanci in gara. Questo sarebbe

CLASSIFICHE GENERALI

Classifica individuale cat. A.

Veleggiatori in pianura

1. Ottolini Carlo, Varese 55'20"2/5;
2. Cortiana Germano, Vicenza-Schio 52'37"4/5;
3. Sabbadin Mario, Venezia 21'58"3/5;
4. Venerucci Giovanni, Rimini 14';
5. Bianchini Firenze, Trento-Rovereto 8'17"4/5;
6. Rosa Roberto, Milano-Erba 8'10"3/5;
7. Venturini Aldo, Udine 7'55"3/5;
8. Fiora Luciano, Cuneo 6'58"3/5;
9. Martorelli Alessandro, Roma 5'32"2/5;
10. Pagliani Armando, Coll. Aer. G.I.L. 5'02"2/5.

Classifica individuale cat. A.

Veleggiatori in pendio

1. Prodi Giovanni, Reggio Emilia

Classifica assoluta cat. A.

1. Ottolini Carlo, Varese 17'40"1/5;
2. Cortiana Germano, Vicenza-Schio 15'12"3/5;
3. Sabbadin Mario, Venezia 11'20"4/5;
4. Venerucci Giovanni, Rimini 7'20";
5. Martorelli Alessandro, Roma 4'50"1/5;
6. Pagliani Armando, Coll. Aer. G.I.L. 4'49"3/5;
7. Venturini Aldo, Udine 4'45";
8. Bianchini Firenze, Trento-Rovereto 4'42"3/5;
9. Rosa Roberto, Milano-Erba 4'38";
10. Fiora Luciano, Cuneo 4'26"1/5.

Classifica a titolo collettivo

Cat. A. Veleggiatori

1. Ottolini Carlo, Varese 55'20"2/5;
2. Cortiana Germano, Vicenza-Schio 52'37"4/5;
3. Sabbadin Mario, Venezia 21'58"3/5;
4. Martorelli Aless., Roma 3'12"1/5;
5. Venturini Aldo, Udine 3'00"1/5;
6. Bertazzolo Otello, Venezia-Mestre 2'59";
7. Venerucci Giovanni, Rimini 2'50"1/5;
8. Pagliani Armando, Coll. Aer. G.I.L. 2'47"2/5;
9. Galil Egidio, Milano-Linate 2'39"2/5;
10. Renai Agostino, Prato 2'38".

Classifica a titolo individuale

categoria B. modelli a matassa elastica

1. Ciani Edgardo, Milano-Linate 27'13"1/5;
2. Torielli Enea, Milano 12'23";
3. Ferrazzi Franco, Cremona 4'54";
4. Degrossi Alfredo, Trieste 5'45";
5. Lugli Bruno, Modena 4'21" e 4/5;
6. Marzoli Diego, Milano-Erba 3'14"1/5;
7. Coli Aldo, Bologna 3'34" e 1/5;
8. Occhiodoro Giorgio, Ancona-Senigallia 2'37"1/5;
9. Scapin Federico, Gorizia 2'19"4/5;
10. Darbesio Renzo, Torino 2'08"1/5.

Classifica a titolo collettivo

1. Ciani Edgardo, Milano-Linate 11'31"2/5;
2. Torielli Enea, Milano 4'33"3/5;
3. Ferrazzi Franco, Cremona 3'13"2/5;
4. Lugli Bruno, Modena 2'42";
5. Marzoli Diego, Milano-Erba 2'12"3/5;
6. Coli Aldo, Bologna 2'09"3/5;
7. Degrossi Alfredo, Trieste 1'55";
8. Occhiodoro Giorgio, Ancona-Senigallia 1'45"4/5;
9. Darbesio Renzo, Torino 1'44";
10. Scapin Federico, Gorizia 1'31"1/5.

Classifica modelli con motore a scoppio

1. Bacchetti Adriano, Padova 8'13";
2. Ghezzi Angelo, Como 2'29";
3. Trevisan Eusebio, Guidonia 1'56";
4. Pedrina Domenico, Padova 1'49";
5. Coiro Mario, Pisa-Pontedera 1'31";
6. Sinopoli Raffaele, Roma 1'05";
7. Zausa Renato, Vicenza 1'02";
8. Canova Mario, Torino 0'51".

Classifica modelli autocomandati

1. Pagliani Armando, Coll. Aer. G.I.L.
2. Bacchetti Adriano, Padova;
3. Zausa Renato, Vicenza.

Classifica gara per allievi

1. Ceccoli Alvaro, Guidonia 4'54";
2. Bonifacio Giovanni, Livorno 3'04" e 1/5;
3. Cattaneo Umberto, Milano 2'08"3/5;
4. Maina Igino, Torino 2'01" e 3/5;
5. Gherardini Franco, Firenze 1'58"4/5;
6. Chiti Renzo, Prato 1'56" e 1/5;
7. Santocchi Ugo, Pisa 1'55"4/5;
8. Palmesino Sergio, Asti 1'54";
9. Castellani G. Battista, Modena 1'44" e 2/5;
10. Benini Franco, Forlì-Cesena 1'41".

Classifica delle Sedi periferiche della R.U.N.A.

1. Cremona, punti 14;
 2. Varese, p. 15;
 3. Coll. Aer. G.I.L., p. 15;
 4. Forlì, p. 15;
 5. Napoli, p. 15;
 6. Roma, p. 15.
- La coppa Bonmartini viene assegnata per l'anno 1942-XX alla Sede della RUNA di «Cremona».



Pagliani mostra al Generale Porro un suo veleggiatore

un sistema per selezionare... Ma lasciamo cadere l'argomento, almeno per ora.

Presto si riparerà del nuovo regolamento. Molte novità — pare — salteranno fuori. Le novità saranno più buone, che cattive, state certi. Ma voi, signori aeromodellisti concorrenti, non dimenticate — lo ripetiamo — che i dirigenti la R.U.N.A., e sopra tutto la R.U.N.A. come Ente, non hanno nessun obbligo di da-

- 4'59";
2. Pagliani Armando, Coll. Aer. G.I.L. 4'38"4/5;
3. Martorelli Alessandro, Roma 4'07";
4. Canevelli Antonio, Napoli 3'19"1/5;
5. Morelli Piero, Ancona 3'07"4/5;
6. Forlano Angelo, Casale Monf. 2'57"2/5;
7. Lippi Elio, Lucca 2'56"1/5;
8. Garavini Mario, Forlì 2'55"2/5;
4. Bertazzolo Otello, Venezia-Mestre 2'50"3/5;
10. Ronconi Gianfranco, Parma 2'45".



Piccolo pubblico ai primi posti

Le memorie di un ACCADEMISTA

dovevamo attendere il momento buono per eseguire il salto dell'ostacolo e quella arida ascensione sul fascio delle pertiche in palestra.

La faccenda per fortuna venne scoperta da uno degli ufficiali al corso soltanto verso la fine di quella meravigliosa estate romana. Anch'egli quella notte si trovava un po' fuori legge ed in un locale aveva avvista-

nonata: ecco cosa erano i posti a terra!

Ed i compagni dall'alto aguzzavano gli occhi e l'ingegno per scoprirli fra le vacche ruminanti e la biancheria vittoriosamente distesa ad asciugare al sole. E spesso facevano cilecca. Noi giocavamo a nascondino e loro non ci trovavano.

Ma... il resto al prossimo numero.

MARIO SALVADORI



XXVI.

Veramente certe cose non dovrei raccontarvele perché in materia siete, come dire, minorenni. Oh! niente di morale, niente da mettere all'indice! Soltanto scanzonature ed un piccolo perversimento che negli anni accademici, per fortuna, si è alquanto modificato. Voglio alludere a quella mania che aveva preso qualcuno di volersi vestire di straffino in borghese. Qui c'è tutta una psicologia da scoprire.

Certa gente, invece di sentirsi altamente onorata di indossare la brillante divisa guarnita con stelle a cinque punte, alza spesso la cresta dicendo: — a casa mia (oppure) fuori servizio lo sono il sig. Tale.

Ora questo sig. Tale mentre con la divisa addosso era riverito, guardato con ammirazione, indicato come modello dai cittadini e preso a prestito dalle mamme per intimidire i loro mocciosi protestanti, al di sotto del tegumento azzurro è così poco rispondente all'importanza militare della divisa che non appena tolta questa nessuno più lo tranvai si faccia e quando monta in tranvai si prende spesso potentissime risclacquate dal bigliettario, senza neppure aver l'animo di fiatare la grande frase: — Voi non sapete con chi parlate!

Be', così ad un dipresso succedeva a qualcuno di noi. Vestire l'abito civile era una specie di aspirazione, ma non del genere psicologico surriferito, bensì con altra mira finale, quella cioè di poter andare a fare il proprio comodo senza essere avvistati a un miglio lontano.

Dunque non era il dispregio dell'uniforme ma il fatto di tenerla talmente per sacra e appariscente da non doverla portare a zozzo sia pure anche per fatti personali sufficientemente leciti.

Ove si tenessero gli abiti e come s'indossassero potrebbe rimanere un mistero per i più se lo non svelassi

il ripostiglio segreto che aveva luogo nientemeno che nelle prigioni. In cima a un graticcio presso il soffitto di una delle celle c'era un vano appropriatissimo per tale funzione. I galeotti avevano colà portato tre completi di color mimetico per le ore notturne, scelti in tre tagli differenti in maniera che potessero servire a tutta la gamma degli utenti. Voi direte che doveva essere un po' difficile recarsi alle prigioni per poter indossare gli indumenti, poiché in genere le prigioni sono guardate da un carceriere e chiuse bellamente a chiave. Ma qui sta il punto. Non erano gli allievi liberi che andavano ad indossare gli indumenti in prigione. Erano gli imprigionati che anelando l'aria aperta si trasformavano nel cuor della notte nel sig. Tizio e nel sig. Caio. Aprivano la cella con una chiave doppia della cui storia giuro di non saper niente, lasciando ben agglustati salamini sul pancaccio a raffigurar dormienti. Bisogna poi pensare che quel tristo luogo trovavasi al secondo piano dell'edificio ed una doppia chiave (od anche falsa che fosse) della porta non esisteva, né appariva facile impresa carpirli dalla cintola del sottufficiale alle celle che a quell'ora dormiva il sonno più pesante che mai uomo abbia potuto godere.

C'era in alto una finestrella a lato della quale, sulla facciata esterna del muro, correva una robusta tubazione di scarico. Dicendo questo vi ho detto tutto. La ginnastica era il nostro forte ed il tubo terminava nel giardino del padiglione nel quale abitava il Comandante della Scuola.

Il giardino era separato dalla strada da un cancello. Ditemi voi: che cos'è un cancello? Il rientro appariva un po' più difficile soprattutto a causa di una guardia notturna che fra le due è le tre del mattino aveva la curiosa abitudine di andare a ficcare bigliettini fra i battenti delle porte in quell'intorno trasieverino. Affinché non ci prendesse per ladri,

to l'alta cima di uno dei nostri che ballonzava con una biondissima fanciulla. Pedinando con solerte accume, dopo essere riuscito a sedare la propria emozione per la sorpresa di trovare un suo pupillo in cotai costume a quell'ora tarda ed in tal luogo, riuscì, solo in parte però, a rendersi capace della provenienza clandestina. A sole alio, all'indomani, il resto del percorso divenne chiaro. Ma se le uscite notturne vennero interrotte da questo provvido ma seccante intervento, nulla poté vietare un'ultima calata dei barbari fra le aiuole del giardino sottostante; calata che veramente fece raggiungere il colmo della pazienza a qualcuno che molto poteva su di noi. Della quale cosa a tempo debito verrò a parlare con abbondanza di particolari.

In ordine consecutivo c'è invece da raccontare la faccenda «dei posti a terra». Qui occorre qualche frase deducitiva.

Le nostre istruzioni di volo si svolgevano, come abbiamo detto altrove, allo scopo di renderci idonei ad acquistare il brevetto di osservatori. Per divenire osservatori bisogna appunto osservare certe cose che altri sono tenuti a fare. Perciò una parte di noi andava per aria al citato scopo di osservare ed un'altra parte andava per terra all'altro onesto scopo di far quelle cose di cui abbiamo detto.

Questi che andavano per terra partivano al levar del sole con sgangherati automezzi irradiandosi lungo le più famose strade «in illo tempore» calcate dai pesanti coturni degli antichi legionari. Oh! curve della Cassina, pezzi biancastri dell'Appia antica, pendii raddolciti della Cassia ed ottimi vinelli con panini gravidi dappertutto! Là, su quelle arterie ad una dozzina di chilometri fuori le mura, andavamo a frotte a costruire i «posti a terra». Quattro tell bianchi per segnalare le posizioni raggiunte dalla nostra fanteria, quattro fumate per dimostrare qualche ipotetica cau-

DANTE aviatore

E' certo che il recente, acuto ed originale studio di Umberto Donati sul volo nella Divina Commedia troverà il più largo consenso, oltre che nella generale categoria degli studiosi, proprio tra le fitte schiere del giovanissimi aeromodellisti e futuri aviatori, poiché questi o che seguano studi classici o che seguano studi tecnici hanno per obbligo di programma scolastico dimestichezza col poema dantesco. Agevoli, perciò, tutti i raffronti, senza nessuno sforzo mnemonico.

Dice il Donati che a tener presente il maschio profilo del volto del Poeta, duro tagliente aquilino, si potrebbe essere indotti a fantasticare che egli potesse appartenere ad una razza di aviatori, ma senza alcun dubbio si può affermare che Dante sommo artista «deve aver sentito nella sua esaltazione creatrice le urla dei dannati, il pianto espiatorio delle anime purganti, la beatitudine dei celesti e quindi provato idealmente le emozioni del volo delle sue creature».

La Divina Commedia è pervasa da un profondo anelito di volo. Più d'ogni altra opera letteraria. In tutte le figurazioni dantesche c'è movimento e palpito d'all, all che si vedono ed all che non si vedono, cioè reali od allegoriche. Poiché volare nell'aspirazione degli uomini non vuol significare soltanto il materiale distacco dalla terra, ma anche e meglio ancora il modo di uscire dal circoscritto e dal chiuso, di penetrare nell'universo e di toccare il cielo nel senso metafisico.

Umberto Donati pone in risalto i vari episodi dell'immenso poema, che ci fanno intendere come Dante abbia avuto il senso del volo. Intuita la bellezza del volo umano e subito il fascino. Altissima ed alata poesia che, a volte, negli scolpiti versi, ci dimostra come l'arte precorra la tecnica e la scienza.

Aderente alla sensibilità aviatoria

ed ondeggiante nella tenebra inter-nale, che dà l'idea d'una flotta aerea in navigazione notturna.

Un episodio alla fine del Canto XVI ci dà l'immagine d'un aeroplano che dal fondo valle salga fino al ciglio delle montagne circostanti. Gerione, il guardiano dei frodolenti. «Il mostro non nuota — dice il Donati — ma si libra nell'aria... Esso richiama subito alla fantasia l'idea d'un idrovolante». Vergilio e Dante sono sulla groppa della «fera» che

...sen va notando lenta lenta; rota e discende, ma non ne n'accorgo se non che al viso e di sotto mi venta.

Il Donati commenta:

«Gerione infatti si muove, rotando, con un movimento in avanti; ma nello stesso tempo discende (è un movimento a spirale dall'alto in basso); l'aria, per il movimento in avanti, fa pressione contro la carlinga, e chi sta a bordo la sente al viso; mentre per il movimento in discesa la sente soffiare di sotto. Soltanto da questo giuoco dell'aria Dante, che non vede niente per la grande oscurità, s'accorge che scende». Il Poeta ha intuito ciò che gli aviatori hanno potuto sperimentare riguardo le correnti dell'aria che si formano attorno all'aeroplano in discesa. La manovra è quella, tal quale è descritta dal Poeta trecentesco. Così un velivolo decolla ed atterra, con tutta l'accortezza dei movimenti suggeriti dalla tecnica di oggi.

Altro episodio, i cui protagonisti sono alati, sta nel Canto XXII dell'Inferno. Ciampolo, il navarrese, che sbeffeggia dieci diavoli. Il diavolo Allichino, per afferrare Ciampolo compie quasi un volo in picchiata. Poi due diavoli si azzuffano. Duello aereo. Acrobatismo aeronautico.

Lasciato l'aer nero, si va sulla spiaggia del Purgatorio. L'Angelo nocchiero. All soffiare di luce dell'uccel divino. La terza cantica. Tripudio di all. Volo metafisico. Tensione dello spirito umano verso l'infinito.

m. l.
(1) Umberto Donati - Il volo nella Divina Commedia - Ed. Signorelli - Roma.

LA SETTIMANA ESTERA

Le fabbriche americane aeronautiche «Boeing» avrebbero iniziato la costruzione del nuovo idrovolante bimotore «Searanger», destinato ad operare contro i sommergibili. Quantunque bimotore, il nuovo apparecchio sarebbe più grande dei quadrimotori ordinari; costruito interamente in metallo e dotato di un equipaggio di 10 persone, esso potrebbe trasportare un notevole carico di



del nostro tempo un passo del Canto V dell'Inferno. I peccatori d'amore trascinati dalle ali del vento. Gli spirito «a schiera larga e piana», come gli uccelli migratori. Presti dai turbine, volano ora bassi ora alti, verso il centro dell'obbiso e rasente le pareti rocciose del cerchio. Una formazione densa un fantastico groviglio d'all. Una massa di spiriti vagante

bombe. L'apparecchio anfibo «Grumman G. 21 B», impiegato dalla Marina statunitense come «JRF-8B», è azionato da due motori «Pratt and Whitney Junior» da 450 cavalli. Con una velocità massima di 320 Km/ora, quest'aeroplano avrebbe un raggio d'azione di circa 1.200 Km. Esso viene impiegato anche dalla R.A.F. come aeroplano da trasporto leggero e da pattugliamento, sotto la denominazione «Grumman Goose».



di primato, tentativi da farsi solo da aeromodellisti esperti e magari in collaborazione fra più aeromodellisti di una stessa città o di uno stesso gruppo?

Per mio conto le gare dovrebbero essere fatte per categorie.

Per i veleggiatori: due categorie — cat. A (allievi): sino a metri 1,25 di apertura, cat. B (esperti) sino a metri due. Modelli a elastico: tre categorie — cat. C — sino a cm. 50 di apertura, cat. D — sino a cm. 75. Cat. E — sino a cm. 100.

Esclusione di balonette, raccordi massicci, ecc. e invece ali e impennaggi collegati elasticamente alla fusoliera.

Peso libero. Insomma, modelli più facili e rapidi a costruire, più resistenti agli urti e quindi difficilmente scassabili in modo grave. Se ci pensate bene vedrete che implicitamente si eliminerebbe la causa prima della scassatura: il deficiente centraggio. E' ovvio che se un modello deve essere sottoposto a riparazioni dopo ogni atterraggio mal fatto, il suo centraggio difficilmente potrà essere perfetto.

E' un circolo vizioso dal quale si può uscire solo costruendo modelli buoni incassatori che abbiano perciò vita abbastanza lunga. Questi model-

li potranno essere centrati con tranquillità, alla perfezione e il loro costruttore non sarà sempre assillato dalla necessità di ripararli prima, durante e dopo ogni gara.

Cosa ne dicono i miei amici lettori? CARLO TIONE

Testa DELL' AEROMODELLISTA

Guido Spagnuolo, Chialano — L'elastico nessuno te lo cede perché è introvabile. Quanto all'agabalsà puoi scrivere direttamente a Elio Amodéo il cui indirizzo è già stato pubblicato sul giornale. Ad ogni modo cerca di accontentarti qui sotto.

Elio Amodéo, Genova - Samplere-

darena - Scrivi a Guido Spagnuolo,

Corso Umberto I n. 49, Chialano (Na-

poli) il quale chiede dell'agabalsà.

Un anonimo, Rimini - Perché non

ti firmi con il tuo nome e cognome?

Tutte le storie che mi racconti sulla

gara di Rimini mi fanno nau-

seca, perché mi hanno l'aria di stu-

pide giustificazioni per l'insuccesso

dei riminesi. Che se i cesenati hanno

vinuto usando un cavo lungo il dop-

piò di quelli di Rimini, sono stati

sciocchi questi ultimi a permetterlo

e tu più sciocco ancora a venirmelo

a raccontare. La storia del sasso mes-

so nell'ala di Biondi è proprio deg-

na di essere posta in quella rubri-

ca di un settimanale umoristico il

fesso d'oro». Ma a chi vai raccon-

tando queste... pappole! E anche se

fosse vero male ha fatto Biondi a non sincerarsi che nel suo modello tutto stesse in ordine: ci vuol tanto poco a vedere un sasso in un'ala! Basta con queste stupidaggini. Se volete vincere, voi di Rimini, seguite il mio consiglio: lavorate seriamente e sul campo «occhio alla penna!».

Elio Piscopo, Torre del Greco — Per l'agabalsà rivolgiti ad Amodéo di Genova. Quanto ai profili, vedrò di accontentarti. Il numero dei giri di una matassa di una data sezione dipende dalla sua lunghezza e dalla qualità dell'elastico. Sì, il veleggiatore può lanciarsi dall'alto di una collina alta 20 metri, ma solo dopo averlo centrato e curando di eseguire il lancio sul pendio contro il quale spiri il vento e mai su quello sottovenuto.

Mario Gallo, Trapani — Segui il Corso di aeromodellismo e sarai accontentato.

Franco Ferrandini e C., Varese — Il metodo esiste ed è stato pubblicato su di un numero del 1933 o del 1° semestre 1938. L'allungamento per l'ala di un modello ad elastico può variare da 7 a 10.

Natale Calabrese, La Spezia — Rivolgiti al Comando Federale della G.I.L. chiedendo del F. U. Alfredo Cianfanelli. Egli ti aiuterà a diventare un buon aeromodellista.

Gaetano Incarbonè, Cattigione — Non ritengo di passare per la pubblicazione il tuo modello che non presenta particolarità di rilievo e non è razionale.

Giornata di gare, oggi. Quanti modellini! Belli, brutti, grandi, piccoli: tutto un compionario!

Ecco, alla gara dei veleggiatori, si sta trainando in quota un modellone di tre metri e cinquanta di apertura il massimo consentito dalle norme F. A. I. Seguiamo il lento e solenne volo del «colosso» che pare galleggi nell'aria e proceda su un invisibile binario tanto regolare è il suo volo. Quand'ècco, all'improvviso il modello cabra repentinamente, poi picchia e prende a scampagnare: è entrato in una di quelle zone di turbolenze che accompagnano la formazione delle termiche. La scampagnata iniziale non accenna a diminuire, anzi aumenta e il modello ormai, nell'alternata vicenda delle cabrate e delle picchiate, perde irrimediabilmente quota e si avvicina al suolo che pare attenderlo minacciosamente. Il povero costruttore non può celare il suo nervosismo, poi si decide e corre, corre col cuore in gola verso il punto sul quale il modello combatte disperatamente la sua battaglia per sfuggire alla sua triste sorte. Eccolo, ormai è vicino al suolo, piomba giù in picchiata, a un metro di quota si rimette, poi cabra: questa volta è la fine, irrimediabilmente! Eccolo, ripiomba giù, muso verso il basso; il costruttore con le mani protese corre ancora come un disperato: invano! Il modellone ha battuto. Vediamo colbinoccolo le grandi ali proiettarsi in avanti e poi più nulla. Dopo dieci minuti arriva il ragazzo mogio mogio. Non piange, che un giovane del Littorio non piange mai, ma il dolore gli si legge in volto. Sàdo io! Mesi di assiduo lavoro, sacrifici immani del suo povero borsello di studente è costato quel modellone che ora giace ai nostri piedi con le ali infrante e la fusoliera schiacciata!

Intanto la gara è proseguita: un altro grande veleggiatore ha compiuto un volo di parecchi minuti e poi all'atterraggio ha voluto per forza passare attraverso l'unica staccionata esistente nell'estensione di parecchi chilometri quadrati. La fusoliera è intatta, ma ali e impennaggi sono in briciole!

Altri voli regolari e altre scassature si susseguono. Un veleggiatore di tre metri un po' virato atterra sull'ala e resta mutilato di un buon pezzo di essa. Intanto nei modelli ad elastico abbiamo qualche matassa rotta e conseguente fusoliera scassata, ma scassature per incidenti di volo se ne registrano pochine. Un modellino anzi picchia in pieno volo sulla

parete dell'aviorimessa, viene giù come foglia morta e si produce solo una strappetto alla ricopertura. Un altro picchia a tutta velocità, batte sul terreno, rimbalza indietro e l'ala, proiettata in avanti, rompe la legatura elastica e dopo un elegante svoltello si posa incolume al suolo. Alcuni veleggiatori degli allievi compiono picchiate spettacolari, ma le ali si salvano mercè le legature elastiche e un solo modello riporta la scassatura del muso in sughero con fuoriuscita dei pallini per la zavorra che un passerotto evita con abile accostata.

Morsale della favola: 70% e più di scassi nella categoria veleggiatori di grande apertura, circa il 40% nei modelli ad elastico e meno del 10% nei veleggiatori scuola con ala legata per mezzo di anelli elastici. Giornata jellata? No, cronaca di ogni gara! Allora?

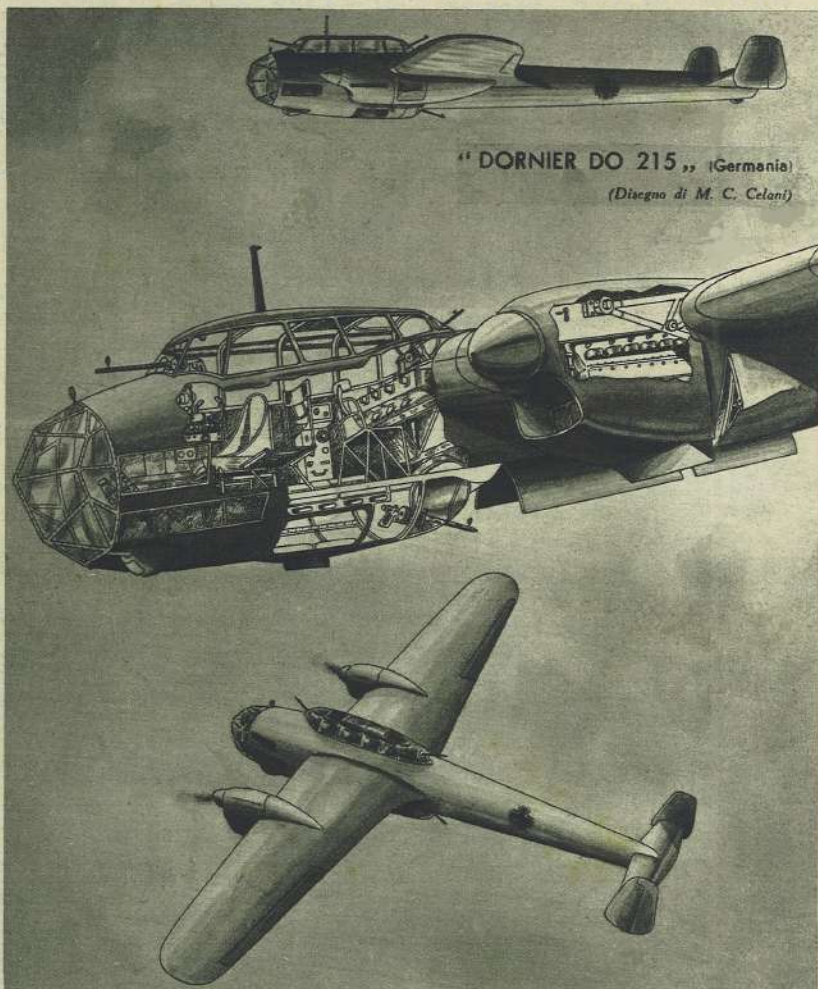
Allora, amici miei, riflettete bene e converrete con me che è un vero peccato affaticarsi per tanto tempo attorno ad un oggetto che si scassa nel giro di pochi minuti. Mi direte che l'aeromodellismo è fatto così e così deve essere preso. Adagio, cari amici! Per poco non vedevate ad Asigò un mio modello ad elastico costruito nell'inverno 1933/40 e che ha al suo attivo diverse gare. Perduto e ritrovato in condizioni pietose perché letteralmente «sbattuto al muro» da chi lo aveva preso, è stato rimesso in efficienza da un mio allievo e ha ancora compiuto oltre una trentina di voli senza mai scassare. Il modello scuola, vincitore del Concorso della R.U.N.A., ha fra l'altro la prerogativa di essere un incassatore di urti di prima categoria!

«Ma va!» mi sento dire in coro! No, credetemi: i miei modelli sono duri a morire perché, oltre ad essere solidi, sono piccoli, con l'ala in un sol pezzo e ala, fusoliera e piani di coda sono collegati fra loro con legature elastiche.

E se si scassano, pazienza! Mi costano poco di materiale e di lavoro. Dico mi costano, ma dovrei dire costano poco a chi li costruisce perché per causa vostra, egregi lettori, modelli non ne faccio più da un pezzo! Ora che mi sono tanto lodato da me stesso (debolezze umana!) voglio arrivare alla conclusione, a quella conclusione che è unico scopo di questa mia chiaccherata.

Non vi pare che sarebbe opportuno limitare l'apertura dei modelli destinati alle gare normali e riservare i supercolossi solo a tentativi

GLI AEROPLANI DEI PAESI IN GUERRA



“DORNIER DO 215”, (Germania)
(Disegno di M. C. Celani)

E' un perfezionamento del suo predecessore «Dornier 17», affinato e modificato in base alle esperienze di guerra. La cabina di pilotaggio e di puntamento è stata ampliata in modo da renderla più rispondente alle esigenze di guerra. L'armamento è stato ulteriormente potenziato con l'applicazione di una mitragliatrice posteriore che spara nella parte dorsale del velivolo e di mitragliatrici che sparano in depressione. I motori montati sul «Dornier 215» possono essere sia del «Daimler Benz 601» da 1300 cavalli sia dei «E. M. V.» a stella da 1000 cavalli raffreddati ad aria. L'apparecchio è impiegato sia come apparecchio da lunga ricognizione che come medio bombardiere. Dimensioni: apertura alare, m. 18; lunghezza, m. 15,30; superficie portante, mq. 55; peso a vuoto, kg. 5300; peso a pieno carico, kg. 8000; velocità massima, km/h. 500; velocità di atterraggio, km/h. 110; autonomia massima, km. 300.

Il concorso della R. U. N. A. PER LA SCELTA DEL MODELLO SCUOLA

L'AQUILONE

L'undici dicembre 1948 la Sede Centrale della Runa bandiva un Concorso per la scelta di un modello scuola da adottare per i corsi di aeromodellismo della Runa. Sette modelli furono presentati da vari concorrenti e precisamente da Demicheli di Genova, Tedeschi Enzo di Modena, Colombo di Como, Cocchiolo di Palermo, Fregonara di Torino, Vaglio di Napoli e Tione di Roma.

La Giuria, composta dal Col. A. A. R. n. Francesco Ferri, Presidente, dal Magg. A. A. R. n. Anton G. Mazzaron Fontanive, Primo membro e dal Conte Mario Celani, secondo membro, dopo il controllo dei modelli e l'espletamento di tutte le necessarie prove di volo, ha concluso di assegnare il I. premio al Modello «Allievo T. 41» di Carlo Tione che all'estrema facilità di costruzione, di montaggio e di centramento accoppia buone doti di volo sia in pendio che con il cavo. Il II. premio è stato attribuito al modello presentato dal concorrente Enzo Tedeschi, il quale modello, oltre ad essere di costruzione abbastanza semplice e di facile centraggio, ha dimostrato ottime doti di volo sia in pendio che con il cavo. Quest'ultimo modello è stato riconosciuto più adatto per un secondo periodo d'istruzione degli allievi più che per il periodo iniziale.

Gli altri modelli presentati non sono risultati idonei perché di costruzione più com-

plicata e di scarse doti di volo.

Il modello vincitore, «Allievo T. 41» ci è stato gentilmente illustrato dal suo costruttore che ci ha mandato le note illustrative che più sotto pubblichiamo assieme agli schemi e alle fotografie dello scheletro.

La tavola costruttiva è stata realizzata nel modo più razionale tenendo conto della necessità del massimo risparmio del materiale più prezioso: il compensato da 1 millimetro. Tutti i pezzi da trafilare in tale legno sono stati disegnati su di una porzione della tavola costruttiva che viene ritagliata e incollata sulla tavoletta di legno delle dimensioni di soli cm. 20x25!

La tavola costruttiva sarà distribuita per il nuovo anno scolastico dalla Runa, e con le modalità che verranno indicate. Per ora, l'Autore del modello ha ancora a disposizione un certo numero di tavole costruttive che, con autorizzazione della Runa, cederà ai richiedenti.

Sappiamo che durante il Concorso Nazionale, ad Asiago, a vranno luogo alcuni lanci dimostrativi di tale modello.

Questo veleggiatore tipo scuola è stato studiato in ogni suo particolare costruttivo al fine di ottenere la massima facilità di costruzione e di messa a punto. Il modello è curato anche dal punto di vista aerodinamico malgrado la grande semplicità del disegno.

Si osservino in proposito l'estremità dell'ala e il raccordo fra la super-

ficie ventrale di questa con le superfici laterali della fusoliera.

Il profilo usato per l'ala e l'impennaggio orizzontale è il Clark Y, largamente usato nel campo aeromodellistico come uno dei migliori per i modelli. Esso offre rispetto al RAF 32 e all'Elffel 400, oggi generalmente adottati, il vantaggio di essere piano inferiormente e ciò facilita non poco il costruttore principiante perché non vi è il pericolo che il listello triangolare fuggente da bordo d'uscita, per incollature mal eseguite, ceda sotto la pressione della carta di ricopertura falsando così il profilo; inoltre il montaggio viene molto semplificato in quanto non occorre controllare durante questa operazione che il listello segua la curvatura ventrale della centina.

Per il piano di coda orizzontale, l'adozione di un profilo inferiormente piano permette un semplice e perfetto appoggio sulla fusoliera ed un facile apprezzamento del calceamento del piano stesso.

In varie prove eseguite il modello si è comportato in modo assai soddisfacente, dimostrando di essere assai stabile ed ottimo veleggiatore.

Nelle varie scuole di Roma, ne sono stati costruiti oltre 1000 esemplari. Il miglior volo ottenuto è stato di oltre 9 minuti. Sono stati eseguiti anche voli di durata superiore, ma non controllati ufficialmente.

FUSOLIERA

Ordinate in compensato da mm. 1. Sono la numero di 14 e non vengono trafilate. I due longheroni superiori sono della sezione di mm. 4x4 inferiormente, nella parte anteriore v'è un pattino in compensato dello spessore di mm. 3 nel quale s'incrosta poi il longherone inferiore che è della sezione di mm. 3x5. Si bacna dapprima

questo longherone e lo si pone ad asciugare trattendolo curvato, in corrispondenza del disegno, a mezzo di spilli. Si ricava dal compensato il pattino. Si farà poi entrare l'estremità del longherone curvato nell'apposito incastro del pattino, incollandolo e praticando le legature come indicato sul piano costruttivo. Si applicheranno poi i ganci di traino. Fis-

sulla faccia anteriore e l'altra sulla faccia posteriore del longherone. Dette squadrette servono per l'unione del piano orizzontale con quello verticale. Dopo l'applicazione delle squadrette, il piano orizzontale, fra le due centine centrali, viene coperto sul dorso con impiallaccatura di pino da 5/10.

Piano verticale — Centine in tran-



sati, sul disegno della pianta della fusoliera, i due longheroni superiori a mezzo di spilli, si procede al montag-



gio delle ordinate facendo attenzione che siano bene perpendicolari al piano di montaggio. Frattanto si praticano nel longherone inferiore degli incastri della profondità di mm. 2 come indicato nel piano costruttivo. Si monta poi il pattino introducendolo negli incastri inferiori delle prime ordinate, mentre le rimanenti vanno ad incastriarsi negli appositi intacchi praticati come sopra detto, nel longherone 3x5. Si lascia che il collante solidifichi, poi, tolti la fusoliera dal piano di montaggio, si applica il naso a rinforzare la fusoliera con il traliccio in tondini da mm. 3 di diametro. (Questa operazione è facoltativa e serve solo a dare alla fusoliera una maggiore robustezza) e serve per il raccordo dell'elastico che collega alla fusoliera il blocco degli impennaggi.

A. L. A.

Centine in tranciato da mm. 1: n. 10 di corda mm. 128; altre due doppie di centine di corda minore e di spessore ridotto come risulta dal disegno. Longherone da mm. 4x4 rastremato all'estremità. Bordo d'attacco da mm. 3x3 e bordo d'uscita in triangolo 3x14. Contorni d'estremità al bordo d'uscita: in compensato da mm. 1 al bordo d'attacco; in compensato da mm. 1,5; raccordo estremo in compensato da mm. 1. Le due semiali sono congiunte al centro da due pannocchie in compensato da mm. 1. Fra le due centine centrali, l'ala è ricoperta, tanto sul dorso che sul ventre con impiallaccatura di pino da 5/10 di spessore. Il montaggio dell'ala è di una semplicità estrema perché essa poggia sul piano di montaggio per l'intera corda e sul piano stesso poggia oltre il bordo d'uscita anche il contorno delle estremità sino al prolungamento del longherone.

Il dietro dell'ala è pronunciato al fine di ottenere una buona stabilità laterale. Ogni semiala è alta sul piano di montaggio cm. 12.

IMPENNAGGIO

Piano orizzontale

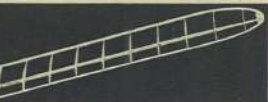
Centine in tranciato di pino da mm. 1: tutte di cm. 10 di corda, ma n. 8 Clark Y normale e n. 2 dello stesso profilo ridotto di spessore.

Bordo d'attacco e longherone sezione mm. 3x5. Bordo d'uscita in triangolo sezione 3x7. Contorni d'estremità in compensato da mm. 1.

Fra le due centine centrali vanno applicate le squadrette a T. Fu-

ciato di pino da mm. 1. Longherone in listello 3x3 rastremato. Bordo d'uscita in compensato da mm. 1 e

bordo d'attacco in compensato da mm. 1,5. Profilo biconvesso simmetrico



Unione degli impennaggi — Si introduce il longherone del piano verticale fra le squadrette applicate sul piano orizzontale. S'incolla e si pratica una legatura.

Fra la copertura in pino del dorso del piano orizzontale e la prima centina del piano verticale restano degli spazi vuoti che vanno riempiti con blocchetti di sughero i quali vengono poi sagomati secondo il profilo della centina.

Infine si ricopre con impiallaccatura di pino anche il ventre del piano orizzontale, fra le due centine centrali.

RICOPERTURA

In carta pergamina sottile o vellina, le ali e i piani di coda; in carta pergamina normale del tipo colorato, la fusoliera. Si tende con acqua e si vernicia poi con una mano di nitrocellulosa trasparente.

UNIONE DELLE ALI E DEI PIANI DI CODA CON LA FUSOLIERA.

Mediante legature in fettuccia di gomma 1x3. Sotto il bordo d'attacco dell'ala va posto un piccolo blocchetto di sughero incollato all'ala stessa, allo scopo di conferire ad essa la necessaria incidenza positiva (spessore del blocchetto: mm. 7). Il piano di coda deve avere incidenza zero.

CENTRAGGIO

Si piazzerà l'ala con il bordo d'uscita a un centimetro avanti dell'ordinata n. 7 e si aggiungerà peso nel pozzetto del muso a seconda del necessario. (Si tenga presente che essendo il piano di coda portante, il centro di gravità del modello deve venire a trovarsi in una posizione intermedia fra il terzo dell'ala e il suo bordo d'uscita). Non si deve spostare l'ala dal punto indicato altro che di qualche millimetro se ciò è necessario per ritocchi nel centraggio.

MATERIALI NECESSARI PER LA COSTRUZIONE DI UN MODELLO «ALLIEVO 41».

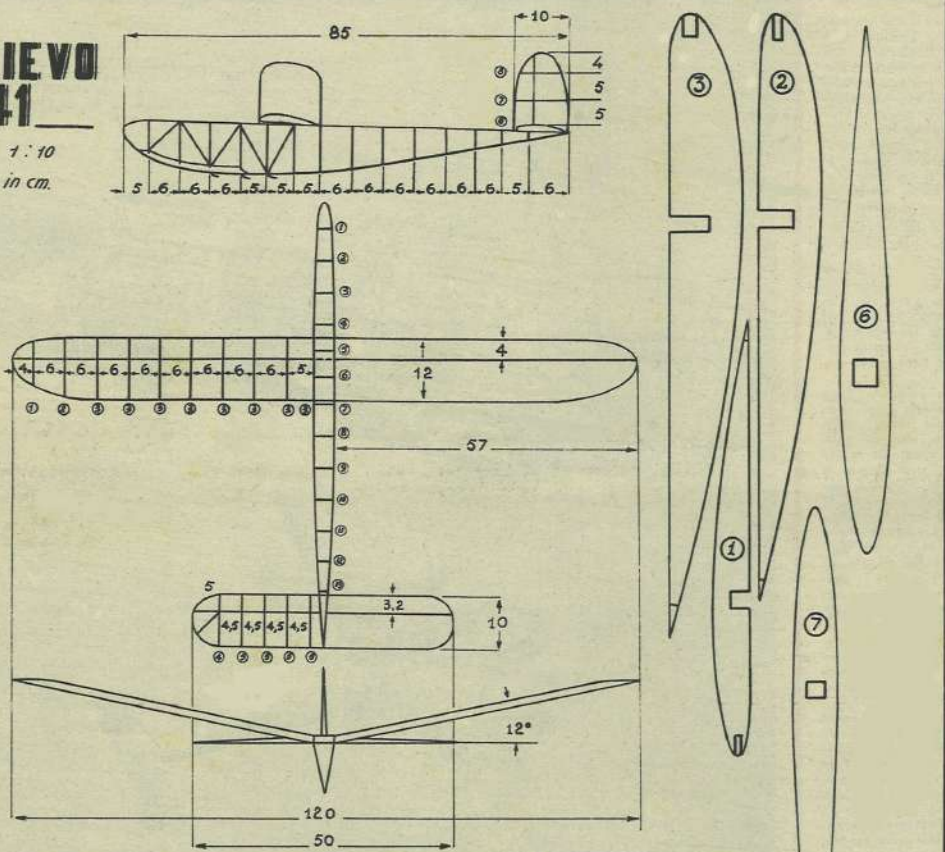
1 Tavoletta di compensato da mm. 1 da cm. 20x25; 1 tavoletta di compensato da mm. 1,5 da cm. 18x9; 1 tavoletta di compensato da mm. 3 da cm. 30x5; 2 tavolette di tranciato di pino da mm. 1 da cm. 12x50; 1 tavoletta di impiallaccatura 5/10; 2 listelli da mm. 4x4 lunghezza cm. 90; 1 listello da mm. 4x3 lunghezza cm. 100; 4 listelli da mm. 3x5 lunghezza cm. 50; 2 listelli da mm. 3x8 lunghezza cm. 70; 1 listello triangolare da mm. 3x10 lunghezza cm. 100; 1 listello triangolare da mm. 3x7 lunghezza cm. 50; 1 foglio carta pergamina sottile; 1 foglio carta pergamina normale colorata; 70 grammi collante celluloso; 70 grammi vernice nitrocellulosa trasparente; un poco di filo di cotone per legature; 10 cm. filo acciaio mm 1; gomma araba o coccolina per incollare la carta; un po' di pallini di piombo per zavorra; un blocchetto di sughero per fare il muso.

CARLO TIONE

Viale Eritrea, 72 - Roma

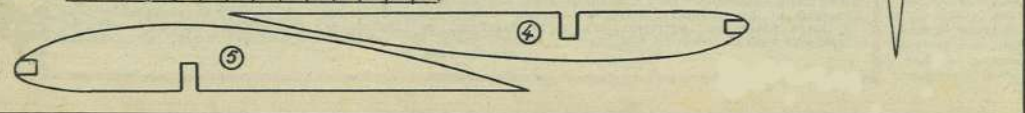
ALLIEVO 41

SCALA 1:10
misure in cm.



MISURA DELLE ORDINATE

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
altezza	7,2	9,1	9,9	10,1	10	9,4	8,9	8,2	7,3	6,3	5,2	4	2,9	1,8
base	2,9	3,8	4	4,1	4,1	4,1	4,1	3,9	3,6	3,3	2,8	2,3	1,6	



POSTA *erea*

Angelo Turi, Gallarate — Certo avrei già ricevuto «L'Aquilone». Ti prego di darmi del tu. Grazie per le belle parole che dedichi al tuo giornale: noi ne siamo lusingati. Certo facciamo il meglio che possiamo per accontentare i nostri cari amici. Per fortuna che la nostra fatica è abbondantemente compensata dalla soddisfazione non dico, con una frase fatta, «del dovere compiuto», ma di riuscire spesso, anzi quasi sempre, ad esser utili ai nostri giovani amici, a far piacere ai ragazzi (i quali, detto fra noi, sono spesso tanto esigenti; ma noi abbiamo pazienza e buona volontà). Sento che il giornale ti piace così com'è fatto e che desideri siano continuate le lezioni elementari sull'aeromodellismo. Ciao. Scrivi quando vuoi e fai conoscere il giornale ai tuoi amici e conoscenti.

Sergio Gelsomino, Chissadove — Ringrazio anche te per le parole di elogio e ricambio i cordiali saluti di tuo padre e tuoi.

Gastone Polo, Venezia — Prima di tutto ti ringrazio per le parole di

billina: perchè non semplifichi le cose? Chiama i tuoi amici e di loro: «ragazzi, perchè non ci riuniamo un giorno tutti insieme? Parlatene anche con i vostri amici. Si mette un tanto per uno e si divide l'incasso in premi». E così cominciate a conoscermi meglio e a farvi conoscere. Ti sembra? Fammì sapere qualcosa.

ZIO FALCONE

LA PENNA *al segretario*

Topolino azzurro, Vicenza — Beh, l'hai ricevuta la tessera? Credo di sì, perchè sono state inviate a tutti, o quasi. La faccenda de l'Almanacco è una di quelle buone idee che, insieme a molte altre, ci frullano spesso per la zucca. Ma... subito ostacoli insormontabili si parano contro la nostra volontà di fare. Limitazioni, divieti, proibizioni, ecc. ecc. Del resto non bisogna dimenticare che siamo in guerra. A guerra finita e vinta daremo fuoco a tutte le nostre

MOVVO

MODELLI VOLANTI
PARTI STACCATI

La più completa organizzazione italiana per l'Aeromodellismo

Richiedete il Listino prezzi 1942

MILANO - Via S. Spirito 14
Telefono 70-666

A. CASTELLANI CREMONA

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

Continua il grande successo della interessante collana:

AVIAZIONE PER TUTTI

In questi giorni sono stati messi in vendita i numeri 19 e 20 della nuova serie: «Le più ingegnose collane del titolo».

«Velivoli germanici da caccia e assalto» e «Velivoli germanici da bombardamento e ricognizione».

Chiedete questi interessanti volumetti alle principali edicole o tramite versamento in Conto Corrente Postale 124718 all'Ufficio Editoriale Aeronautico, Via Ripense N.1 - Roma

Ogni volumetto L. 3.50

LE VIE DELL'ARIA

Settimanale illustrato di attualità aeronautica e politica, con servizi particolari di corrispondenza da ogni parte del mondo.

Un numero cent. 30 - Abbon. annuo L. 12,50 - Semestr. L. 7
ESTERO IL DOPIO

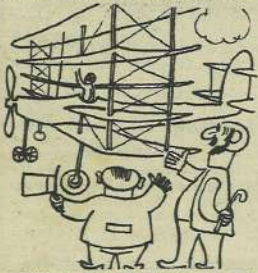
UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

ROMA - Via Ripense, 1 - Tel. 585341

ANCHE *se lo sai...*

BIPLANI O MONOPLANI? — Chiunque abbia seguito, anche superficialmente, l'evoluzione dell'architettura degli aeroplani, negli ultimi anni, avrà notato come i biplani siano andati a mano a mano diminuendo di numero, specialmente nei prototipi, mentre i monopliani si sono rapidamente con-

un'ala semplice. I progressi della tecnica costruttiva, l'adozione di ali a profilo spesso, le strutture con rivestimento lavorante hanno tuttavia permesso di costruire monopliani, anche di dimensioni massime, con cellula del tutto sprovvista di montanti, cosa che era stata fatta in un primo tempo allo scopo di unire i vantaggi aerodinamici dell'ala monopiana alla robustezza del biplano. Oggi l'ala monopiana a sbalzo, cioè senza montanti, trionfa in pressoché tutti i velivoli dal modello volante al quadrimotore transoceanico. La cellula biplana è stata eliminata perfino negli aeroplani da caccia, dove era stata conservata più a



quistati i posti di ribalta, in ogni tipo d'apparecchio.

Le ragioni sono di diverso ordine, ma principalmente aerodinamiche e costruttive. Il monoplano ha il vantaggio sul biplano di una migliore efficienza dell'ala, essendo eliminati in esso i fenomeni di reciproca influenza delle due ali e non abbisognando di montanti di irrigidimento della cellula i quali, essendo esposti nel letto del vento di volo, costituiscono una cospicua resistenza passiva. Notevoli difficoltà alla realizzazione di grossi monopliani erano tuttavia rappresentate dalla necessità di avere una forte robustezza meccanica, difficile in generale ad ottenersi in



lungo grazie all'elevatissima robustezza che consentiva di realizzare. Oggi le strutture a guscio metalliche permettono infatti di realizzare una robustezza non minore. La cellula biplana è tuttavia usata ancora con vantaggio in alcuni tipi d'aeroplani per scuola acrobatica, per primati d'altezza, o per scopi speciali.

elogio che ci indirizzi in omaggio al nostro lavoro sia per ciò che riguarda «L'Aquilone» sia per ciò che si riferisce ad «Aviatori avventurosi». A proposito di quest'ultimo, ti posso assicurare che uscirà regolarmente ogni quindici giorni. Così il tuo desiderio mi sembra soddisfatto. Ti posso anche dire che ogni fascicolo di «Aviatori avventurosi» conterrà sempre un lungo cinescopio (o due cori) ispirato a fatti realmente accaduti, un articolo illustrato di curiosità tecnica o scientifica; la biografia di una medaglia d'oro e gli schemi di un modello volante semplice da costruire e di modestissimo costo.

Giulio Fumagalli, Novara — Caro Giorgio la tua idea è molto confusa: si capisce solo che vuoi fare grandi cose — e questo è già molto — ma non sai bene come realizzarle. La faccenda della gara (per cui bisognerebbe «tirar buono il Rettore» e in cui la RUNA dovrebbe esser «gentile») mi pare un poco si-

idea ed allora assisterai ad una girandola sbalorditiva. La faccenda dei racconti che non hanno una continuazione regolare l'ha già spiegata zio Falcone in una sua risposta tempo addietro. Grazie per gli elogi che fai all'Aquilone. Ciao Topolino!

Antonio Piccoli, Napoli — La risposta alla tua lettera ti verrà data sulla «Posta del Volovellista».

Angelo Semeria, Sanremo — Ho inviato la tua lettera a G. L. Della Torre che provvederà a risponderti direttamente. Saluti.

Ricardo Boliastino, Roma — L'iscrizione alla R.U.N.A. ti permette di frequentare la scuola di aeromodellismo e conseguire quindi il regolare attestato senza il quale tu non puoi partecipare alle gare. Inoltre ti viene inviato in omaggio «Le Vie dell'Aria» e aggiungendo 10 lire alla quota di iscrizione risulti abbonato anche all'Aquilone. Un affare quindi, no? Che aspetti?

CRIVELLO II



LA SOCIETA' PRODUTTRICE CONTINENTALCINE

PRESENTERA' PROSSIMAMENTE

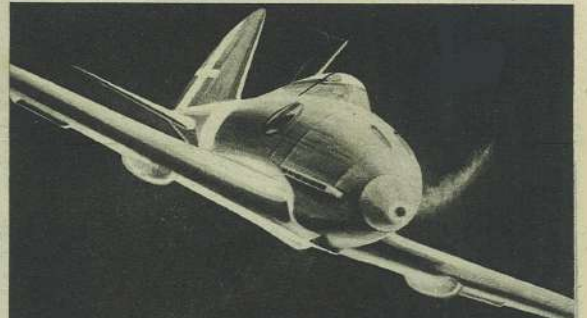
L'UOMO DALLA CROCE

ESALTAZIONE DELLA MISTICA
FIGURA DEL SACERDOTE DI CRISTO
FRA LE TRUPPE COMBATTENTI

SOGGETTO E SUPERVISIONE DI
ASUERO GRAVELLI

REGIA DI ROBERTO ROSSELLINI

DISTRIBUZIONE e.n.i.c.



RE 2001
REGGIANE
RECCIO EMILIA

Un PILOTA AL CAMPO

(Continua dal n. 32)

Fortunatamente la ferita di Franco non era grave: due pallottole avevano colpito di striscio la spalla sinistra ed una terza era penetrata nell'avambraccio, passandolo da parte a parte. Perdeva molto sangue, ma non aveva smarrito i sensi e fu con un sorriso fiducioso che rincuorò i compagni preoccupati.

«Non è nulla! Via, non fate quelle facce; tra una settimana starò benissimo. Ora bisogna andare».

Caputi e Pei procedettero ad una accurata disinfezione e fasciarono ben stretto il braccio e la spalla; quindi accomodarono nel posto migliore il loro tenente e venne ripresa la marcia.

I traballamenti del carro procuravano a Franco dolori lancinanti che egli cercava in ogni modo di nascondere per non costringere tutti ad una marcia più lenta; l'aeroporto Z era già stato avvertito della nuova situazione e da questo era stato comunicato al carro sperduto nel deserto che un apparecchio si alzava in volo, nonostante la scarsa visibilità, per la loro ricerca.

«E degli ufficiali inglesi cosa ne avete fatto?» — chiese d'un tratto Balleri.

«Oh... — rispose con noncuranza il motorista — stanno di fuori, al fresco, ben legati. Qui dentro certo non c'entravano e così li ho sistemati sul carro. Sembrano tre polli. Arriveranno un poco impolverati, ma saranno ugualmente bene accetti».

Franco rise e pensò che era veramente ben strana l'avventura che stavano vivendo. Ne avrebbero avute da raccontare al ritorno! Il confine non doveva essere ormai più tanto lontano e sarebbe quindi stato prudente fermarsi per attendere la notte e cercare di passarli non visti. Sicuramente, poco più avanti avreb-

bero incontrato le prime posizioni britanniche: ed ora, con quel carico appeso fuori, non potevano certo contare di passare inosservati. Dete quindi ordine al motorista di cercare un posicino adatto per passare il resto della giornata.

Il marconista nel frattempo cercava di mettersi in comunicazione con l'aereo. Fermato il carro, i prigionieri vennero slegati e cacciati dentro mentre parte dell'equipaggio uscì fuori a scrutare il cielo.

Un velo di foschia era subentrato al ghibli caduto poche ore prima: l'orizzonte svaniva in fasce di vapori che tremavano per il caldo e sciarpe spesse — bianche e rossastre — segnavano, con pennellate gigantesche, il cielo. Cercare dall'alto, in quelle condizioni, un punto nel deserto non doveva essere cosa facile. I cinque lo sapevano, ma non disperavano. Il marconista dette in un grido di gioia:

«Sono in contatto con l'aereo! — esclamò, e continuò a tormentare l'apparato trasmettitore».

Venne d'un tratto, come da lontanerie infinite, il respiro di un motore: giungeva a tratti, svanito o più forte secondo l'alto del vento. Poi si fece più distinto e sicuro e rimase alto sulla zona del carro come un brontolito somnesso.

Franco Balleri si fece aiutare ad uscire fuori: voleva essere presente al momento dell'atterraggio. Una febbre aveva adesso investito i cinque uomini: consultavano l'orologio con impazienza timorosi che qualche pattuglia britannica captasse da un momento all'altro, strizzavano gli occhi abbacchiati verso l'orizzonte nella tema di veder sorgere i profili minacciosi dei carri nemici o li alzavano al cielo nella speranza che la ber nota sagoma dello «Sparviero» comparisse d'un tratto.

«Là, là — gridò Pei indicando con il braccio teso un punto che apparì

va e spariva tra la foschia — E' lì sopra». «I razzi, presto!» — esclamò Balleri.

Una striscia rossa salì vertiginosamente ed esplose in alto in una stella gigantesca di fiamma.

Il rombo fu più vicino ed accese delle speranze. Dopo qualche secondo, lo «Sparviero» passò bassissimo con una ventata imperiosa sui cinque uomini esultanti; compì un largo giro ed estrasse il carrello disponendosi ad atterrare. Con l'animo teso lo videro radere il terreno, toccarlo, rimbalzare, strisciarsi sopra fra una nuvola di sabbia, correre ancora un poco e quindi fermarsi.

Immediatamente ne saltarono fuori due uomini: i cinque corsero loro incontro con grandi grida di gioia. Franco sembrava aver dimenticato la ferita.

Si abbracciarono, commossi:

— Tene-te Balleri.

— Tene-te...

— Diavolo! lo sperduto! Son felicissimo! Pasquale — perchè era lui

dosi verso l'aereo. — Dopo averlo agitato per bene non volevate mica lasciarlo agli inglesi no?..

E mentre lo «Sparviero» staccava le ruote dal suolo, una gigantesca fiammata squassò il pachiderma d'acciaio.

«Ciao, vecchia «Tartaruga» — commemorò il marconista — quasi quasi mi dispiace».

L'aereo prese quota, sorvolò il confine e volse la prua al campo Z.

FINE MARGUS

AVVENTURA AL FRONTE RUSSO

Fronte aereo russo. Il bombardatore distruttore ha assestato il colpo finale alla caccia sovietica, ma a una volta è stato ferito. Perde sen ve

E' assai interessante apprendere con quali sistemi vengano adottate le sigle che contraddistinguono gli aeroplani militari giapponesi. Questa sigla comprende le ultime due cifre dell'anno in cui il prototipo cominciò ad essere fabbricato in serie, secondo il calendario giapponese. (Ad esempio OO - anno 2600 dell'era giapponese e 1940 dell'era cristiana). Davanti a queste due cifre vi sono poi una o due lettere che indicano la categoria dell'aeroplano. Queste lettere sono le seguenti: «S» per gli aeroplani da caccia; «KB» per i bombardieri leggeri; «B» per i bombardieri medi; «OW» per i bombardieri pesanti; «G» per gli aerosiluranti; «K» per i bombardieri a tutto (aviazione navale); «T» per gli aerei da ricognizione; «KT» per i ricognitori a galieggianti; «I» per gli idrovolanti; «Y» per gli aerei da trasporto e infine ancora «K» per quelli da addestramento. Ora i giapponesi hanno impiegato recentemente un nuovo aeroplano da caccia chiamato «S. 01». Si tratterebbe, a quanto sembra, di un tipo perfezionato derivante dal monoplano da caccia «Mitsubishi OO» il cui armamento consisterebbe in due cannoni da 20 mm. e 7 mitragliatrici da 7,7 mm. Il nuovo tipo avrebbe soprattutto migliorato la quota di tangenza e la llandatura di protezione.

l'altro — si intromise:

«Ve lo dicevo io signor tenente che lui — e indicò l'ufficiale che rideva — era una pelliccia! E questo è Cicello, Cicello mio — continuò voipendo al trimotore uno sguardo da irramorato».

«Facciamo presto ora — suggerì... — al campo avremo tempo di parlare».

I prigionieri — esclamò Balleri: e Pei e il sergente corsero verso la «Tartaruga».

Lo «Sparviero» scendeva i colpi dei tre motori mentre l'equipaggio saliva a bordo: tutti erano salti meno Pei.

«Ma cosa diamine sta facendo! e lo chiamavano a gran voce».

«Eccomi, eccomi! rispose questi uscendo di corsa dal carro e dirigendo

quota. E pare che voglia schiacciarsi al suolo. Potranno salvarsi quelli che stanno a bordo? Soltanto un miracolo li potrà salvare. La drammatica conclusione sta per accadere. Ecola! L'apparecchio è a terra ed è avvolto dal fumo, ma si avvera il miracolo. Il maresciallo M. ed il marconista O. riescono ad uscire dalla cabina e con un salto acrobatico piombano al suolo lontano dal rogo».

La morte è però ancora in agguato, poiché la zona in cui si trovano è disseminata di nemici. Non v'è infruttuosità di terreno che non nasconda un bolscevico pronto ad uccidere».

I due aviatori si rendono subito conto della situazione. Sono letteralmente circondati. O prigionieri o massacrati. Non c'è scampo. Tuttavia i due serbano il loro sangue freddo e riparati dietro un mucchinio sparano con le loro pistole automatiche.

Tre apparecchi della Squadriglia distruttori evoliscono intanto nel cielo che sovrasta il punto dove il maresciallo M. ed il marconista O. si sforzano a vender cara la loro pelle.

Gli aviatori che stanno in alto vogliono a qualunque costo trarre in salvo i due aviatori andati in trappola. Calano sul nemico ed a venti metri, a dieci, a otto metri, fanno partire le raffiche delle armi di bordo. I rossi indietreggiano, si rifugiano nei fossati, spariscono nell'ammasso dei covoni di grano.

A bordo dei tre apparecchi difensori le munizioni son quasi esaurite. Sta per finire anche il carburante e bisogna pur rientrare al campo. Che fare? Abbandonare alla triste sorte i due camerati?

No e no! Il sottotenente D. che trovava in uno dei tre apparecchi ha un'idea e grida: «Sparate ancora qualche colpo! Io atterro. Soltanto così il potremo salvare».

Il terreno è maledettamente ondulato. Buchi, fossi, trincee. Sembra che non vi sia un metro quadrato di spazzo. Non importa. L'atterraggio deve esser fatto.

L'apparecchio del sottotenente D. ha finalmente trovato un punto favorevole per l'atterraggio. Fuori il carrello!

Il vellivo sfiora la terra, scivola, si accosta ai due aviatori appiccicati. Venti metri, dieci, cinque. Ci siamo! Il maresciallo M. ed il marconista O. fanno un salto in salita non meno acrobatico di quello fatto poco prima in discesa ed eccoli nella carlinga dell'apparecchio salvatore. Gas al motore! Il sottotenente D. decolla. Si alza al disopra dei fossati e dei dirupi. E mentre invano crepitano le mitragliatrici nemiche e nonostante il vento contrario raggiunge felicemente la base.

Medaglia d'argento al sottotenente D.

MERCURIO

Avete visto

i primi due fascicoli di

Aviatori avventurosi?

Collocati e struzzati da molti lettori, 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 del testo, 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 ispirati a dei fatti reali, cioè realmente accaduti. Per ciò che concerne la forma, i nostri albi sono dei veri e propri cineromanzi 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.

Nei nostri quaderni intitolati

Aviatori avventurosi

contengono soltanto un cineromanzo.

Ma ecco il Sommario dei primi due fascicoli:

ALBO N. 1

Il conquistatore del fortino H

Storia del razzo

Luigi Gentile

Medaglia d'oro

Schemi di un modello

volante da 2 lire

Questo primo fascicolo costa soltanto una lira e lo troverete in tutte le edicole o lo potrete richiedere direttamente all'UFF. Editoriale Aeronautico (Via Ripense, 1 - Roma) inviando una lira, anche in francobolli

ALBO N. 2

Cinque italiani a Malta

(L'avventurosimissima storia di cinque aviatori costretti ad ammarare nelle acque maltesi e catturati dagli inglesi)

Storia del volo umano

Antonio Trevigni

Medaglia d'oro

Schemi di un modello

volante da pochi soldi

Il fascicolo N. 2 di Aviatori Avventurosi costa lire 1,50 e lo troverete in vendita in tutte le edicole o presso l'UFF. Ed. Aeronautico (Via Ripense, 1 - Roma)

