

L'AQUILONE

6 DICEMBRE 1942 - XXI - SPEDIZIONE
IN ABBONAMENTO POSTALE - II GRUPPO
COSTA CENTESIMI 60

N 49

Settimanale per i giovani

Eroici aerosiluratori

Alla fine della prima settimana di novembre gli anglo-americani si sono mossi per giocare una grossa carta: invadere l'Africa Settentrionale francese.

Messi insieme poderosi convogli scortati da forze navali imponenti, quali ancora non avevano raccolto nel Mediterraneo, raggiunsero le coste dell'Algeria in diversi punti, eseguendovi vari sbarchi. Sebbene non si siano verificati in forma del tutto pacifica, tuttavia essi non sono stati contrastati così vigorosamente né così a lungo dai presidi francesi da mettere in forse il successo. Toccava alle forze dell'Asse rintuzzare il colpo.

E le forze dell'Asse erano pronte, questa volta come sempre. Non appena l'allarme vibrò sul bacino occidentale del Mediterraneo, i reparti di volo vigilanti sulle basi ivi distaccate staccarono le ruote e gli scafi dalla superficie, librarono le loro ali armate sulla sconfinata distesa del mare, puntando dritti contro l'addensarsi del naviglio avversario.

Con rotte convergenti, dai bastioni avanzati della Penisola che sono costituiti dalle grandi isole della Sardegna e della Sicilia, i nostri magnifici soldati del cielo precipitarono sulle navi da guerra che facevano da schermo di fuoco ai convogli e sulle navi di questi mentre erano impegnate nelle delicate operazioni di sbarco. Contemporaneamente, e non vanno dimenticati, i camerati delle forze subacquee della Marina muovevano ugualmente all'attacco.

Dal cielo e dal mare, con pari decisione e con pari audacia, si attaccava con l'arma più micidiale e decisiva: il siluro.

Il Mediterraneo, il nostro vecchio, familiare, classico Mediterraneo, ancora una volta doveva sentir guizzare nel suo seno questi mostruosi strumenti di distruzione, doveva essere scosso dalle dilanianti esplosioni, squassato dagli scoppi sempre più frequenti, sempre più numerosi, sempre più micidiali. Era una festa del siluro, una festa mortale e che forse sarà decisiva, che si apriva, teatro le coste del nord-Africa.

Cosa abbia ottenuto questa sarabanda vertiginosa nei suoi primi giorni lo documenta con precisione aritmetica il Bollettino straordinario n. 504 diramato dalle radio di tutta Italia domenica 15 novembre. Tre incrociatori e 4 cacciatorpediniere affondati, 14 navi trasporto per 102.000 t. colate a picco oltre una petroliera da 10.000 incendiata sono le distruzioni sicure; 7 altri piroscafi mandati fuori uso, altri 35 gravemente danneggiati, una nave da battaglia, 3 portaerei, 14 fra incrociatori e grossi caccia, 7 caccia minori e vedette colpiti fra il naviglio da guerra. Un bilancio provvisorio di grande portata.

Ma queste fredde cifre non possono dire niente al nostro cuore; se mai possono permettere alla nostra fantasia di rendersi conto approssimativamente dell'entità dell'assalto sferrato dai nostri. Per comprendere appieno ciò che esso significa bisogna trasportarsi col pensiero al cielo della nuova, immensa battaglia mediterranea, sommare tutte le bocche da fuoco delle innumerevoli navi da guerra a quelle dei piroscafi mercantili armati, calcolare il ritmo di fuoco di tutti questi ordigni vomitanti proiettili, rapidissimi nel tessere una terribile rete di fili luminosi e di fiocchi mortali nel cielo, a tutte le quote, e cercare, se la mente non vi si rifiuta, di rendersi conto della cortina di schegge, di piombo



LA NOSTRA CACCIA ATTACCA A VOLO RADENTE UN'AUTOCOLONNA NEMICA

rovente, di acciaio lacerato attraverso la quale i nostri aerosiluranti debbono passare per giungere col siluro a portata delle fiancate dei natanti nemici.

L'evocare col pensiero questa scena mortale dà già un brivido; l'affrontarla materialmente, col proprio corpo fragile, col proprio sangue pulsante, su un'esile ala sorretta da macchine delicate, è ben più tremendo. E per farlo bisogna che si abbia un cuore sicuro, saldo, dal battito più regolare di quello dei motori.

Questo, ogni giorno, più volte al giorno, fanno i nostri aviatori. Questo, attimo per attimo, vivono in ogni azione i nostri aerosiluratori.

Fermi al loro posto di comando, computati i dati per il lancio, calcolato distanza, quota, velocità, essi scivolano fra tutto l'urlo del ferro scatenato contro il loro apparecchio, si abbas-

sano, puntano, sganciano... Ed in fondo alla traiettoria subacquea del siluro il fianco d'una nave nemica si squarcerà profondamente.

Comprendete il valore umano di tutto questo? Certamente. Nessun Italiano può non comprendere questo grande eroismo, che è effettivamente eroismo in quanto fatto di audacia calcolata gettata contro un pericolo che si conosce minutamente, che si è affrontato altre volte, al quale si è altre volte sfuggiti ma che per questo, ogni volta, è più duro ad affrontare, più difficile a vincere.

Contro questo cieco pericolo, fatto di una cortina folle di acciaio impazzito, prodigato a sbarrare il cielo, qualche volta l'ala sottile del siluratore si infrange. Qualche volta, ma raramente, la cieca rabbia del tiratore nemico ha il sopravvento. Ed allora il Bollettino, con asciutta

fierazza, afferma: «...un apparecchio non è rientrato alla base...».

Così è stato per Carlo Emanuele Buscaglia. Fermo al suo posto di comando, egli aveva partecipato con tutto lo slancio alla nuova formidabile battaglia; saldo al volantino, ancora una volta aveva mandato a segno i suoi siluri; le sue vittorie avevano superato le 100.000 tonnellate di naviglio affondato, senza contare quello danneggiato: poi «non è rientrato alla base. Un'oscura fatalità, un anonimo pezzo di metallo vorticante nell'aria, ha spezzato la sua ala dopo che l'ultimo siluro era andato a segno. Ma se la sua ala si è ripiegata, come se fosse stanca delle troppo numerose vittorie, le altre ali dei siluratori puntano ancora, sempre, decise, al cuore del nemico. Si combatte aspramente, nel Mediterraneo!»

SILVARI

E' importante anzi notare subito come dalla ineguale distribuzione orizzontale della temperatura sulla faccia della terra, dipendano tutte le agitazioni e i movimenti che si osservano ad ogni istante nella troposfera e che danno tanta importanza nel campo del volo.

110. - Continua - PLINIO ROVESTI

LA SETTIMANA ESTERA

La sottocommissione militare della Camera dei Rappresentanti ha fatto un'inchiesta comparativa tra il materiale volante statunitense e giapponese. Dopo aver affermato che i bombardieri americani sono «impareggiabili», la relazione della Sottocommissione passa ad occuparsi del caccia giapponese «Mitsubishi O» e dell'americano «Curtiss P. 40». La commissione ha riconosciuto all'aeroplano giapponese alcune caratteristiche di volo migliori, quale una più alta velocità di salita, una maggiore quota di trasporto e una migliore maneggevolezza, ma il «P. 40» sarebbe bellamente superiore perché possiede una maggiore potenza di fuoco, una maggiore velocità, ed è dotato di serbatoi più efficacemente protetti. Il «Mitsubishi O» tuttavia — conclude la relazione — è un ottimo aeroplano. Oltre a questo però, si sarebbe gradito il parere degli stessi piloti americani che hanno dovuto affrontare «Mitsubishi O» con i «P. 40» per sconfiggerli come mai un aeroplano bellicamente superiore tocchi terra con il muso in giù il più delle volte assai prima di uno inferiore.

Anche se è stato definito dagli stessi americani una incredibile panzana il progetto della Camera di Commercio Aeronautica di Washington, per effettuare a mezzo di aeroplani il trasporto delle forniture belliche alla Cina ed alla Russia, è certo però che la costruzione degli aeroplani da trasporto sembra gradualmente prendere il sopravvento sulla costruzione degli altri tipi di apparecchio. Secondo la Camera di Commercio Aeronautica anzidetta il 29% della produzione di aeroplani plurimotori sarebbe costituito da aeroplani da trasporto, e questa percentuale dovrebbe essere portata al 30% prima della metà del 1943. E' questa una implicita confessione della terribile crisi in cui è venuta a trovarsi la navigazione aerea sugli oceani in seguito alle falcidie operate dalle forze del Tripartito.

Tra i nuovi aeroplani che gli americani vorrebbero usare come bombardieri e come apparecchi da trasporto, figurano di particolare interesse il «Lockheed L. 49 Constellation», alla cui progettazione avrebbe contribuito il noto aviatore ed industriale Howard Hughes dotato di quattro motori «Wright Tomado» da 2500 cavalli ciascuno, a 18 cilindri a doppia stella, il «Constellation» potrebbe raggiungere la velocità massima di 550 Km./ora con un carico utile di circa 15 tonnellate. L'equipaggio sarebbe composto di 7 uomini, e i passeggeri trasportabili sarebbero 55.



Il Volo Veleggiato ed il suo regno

Il tipo più conosciuto di termometro è quello a mercurio. E' costituito essenzialmente di un cannello sottile di vetro, di sezione costante, terminante nella sua parte inferiore con un bulbo contenente una certa quantità di mercurio. Per la graduazione, occorre riferirsi a temperature ben conosciute e facilmente riproducibili, in modo che esse possano costituire i punti di riferimento per segnare le altre temperature: così, nella pratica comune, il livello che il mercurio assume quando il termometro è posto nel ghiaccio fondente, è indicato con 0; il livello che assume quando il termometro viene immerso nei vapori che si sprigionano dall'acqua bollente alla pressione di 760 mm., è indicato con 100; lo spazio che intercorre tra i due punti così fissati, si suole dividere in cento parti uguali, che prendono il nome di gradi centigradi; al disotto dello zero e oltre i cento, la graduazione può proseguire con lo stesso ritmo decimale e con lo stesso passo tra un segno e l'altro. La graduazione centigrada è spesso indicata col nome di Celsius, da Andrea Celsius, fisico svedese. (1701-1744) a cui si deve la costruzione del primo termometro così graduato: essa è l'unica ufficialmente adottata in Italia e nei Paesi Latini, e quindi l'unica usata nel campo scientifico.

Un'altra graduazione, meno usata da noi che la precedente, è quella ottantigrada, dovuta al fisico francese Réaumur (1682-1757): secondo questi, l'intervallo tra i due punti fissi (congelamento e ebollizione dell'acqua) viene diviso in 80 parti uguali, e lo stesso si fa sotto lo zero e oltre 100. Un'ultima graduazione, adoperata nella Gran Bretagna e negli Stati Uniti, ancor meno comune, è quella dovuta al Fahrenheit di Danzica (1686-1736), il quale segnò il punto del congelamento dell'acqua col numero 32 e quello di ebollizione col numero 212, inserendo così 180° tra l'uno e l'altro.

Il termometro a mercurio può servire bene per temperature alte, poiché il mercurio non bolle che a 357°; non può servire ugualmente bene per temperature basse, perché solidifica a 39° sotto zero. Per temperature che non oltrepassino i 90° sotto zero si usa l'alcol; per temperature più basse ancora si usa il talcuno o l'etere di petrolio col quale si può scendere a 190° sotto zero.

Un buon termometro deve possedere due qualità: sensibilità, che consenta di misurare variazioni anche minime di temperatura; prontezza, che permetta di vedere in breve tempo la temperatura del corpo con cui viene messo a contatto. Nella pratica queste due qualità non sono facilmente conciliabili: la sensibilità infatti esige che il bulbo termometrico sia piuttosto grande e il cannello capillare, così che ad ogni minima variazione di temperatura corrisponda nel mercurio un dislivello notevole, che si possa facilmente frangere; la prontezza invece esige che il bulbo termometrico sia molto piccolo; così che il mercurio possa più pre-

sto assumere la temperatura dell'ambiente, e che sia cilindrico o appiattito anzi che sferico, perché, con pari capacità sia maggiore la superficie a contatto con l'ambiente.

L'uso del termometro richiede qualche avvertenza affinché le sue indicazioni corrispondano realmente alle condizioni dell'atmosfera. Occorre, prima di tutto, che l'osservatore tenga l'occhio all'altezza stessa della colonna termometrica, non più alto né più basso, per evitare il cosiddetto errore di «Paralasse», che può essere abbastanza rilevante. Poi bisogna ricordare che un termometro, per quanto ben costruito, è soggetto a ricevere, di giorno, gli effetti della radiazione solare, per cui le sue indicazioni superano il livello dell'aria ambiente; di notte, ad emettere dal suo bulbo radiazioni, per cui le sue indicazioni sono inferiori al livello dell'aria ambiente; sempre, a ricevere il riscaldamento derivante dalle radiazioni emesse dall'osservatore che resti troppo a lungo vicino allo strumento. Quindi, il termometro va custodito in luogo ben ventilato e ben protetto dalle radiazioni solari e terrestri, e la lettura va fatta con rapidità per evitare che il calore radiante della persona dell'osservatore alteri il livello della colonna termometrica.

Nella meteorologia sono molto usati termometri «A massima» e «A minima» che servono ad indicare la temperatura massima e la minima prodottasi in un determinato periodo di tempo. Il termometro a massima è un comune termometro a mercurio recante in prossimità del bulbo, una lieve strozzatura: crescendo la temperatura, il mercurio si dilata, supera la strozzatura ed avanza nel cannello termometrico; diminuendo la temperatura il mercurio è impedito dal tornare nel bulbo dalla strozzatura, si che continuerà a segnare nel cannello la temperatura massima a cui si è arrivati.

Il termometro a minima è ad alcol, munito nel cannello di un indice che di solito è un cilindretto di porcellana scorrevole e leggero: se la temperatura aumenta, l'alcol, restringendosi, si ritira e trae con sé per capillarità l'indice, il quale così viene a indicare la temperatura minima che si è raggiunta.

Si hanno inoltre dei termometri metallici, così denominati perché si fondano sulla diversa dilatazione dei metalli sotto l'azione del calore. Una strisciolina bimetallica (acciaio e ottone) o trimetallica (argento, oro e platino), forma un nastro ritorto ad elica oppure curvato a spirale; un estremo è fissato ad un sostegno, l'altro estremo, libero, porta un ago scorrevole sotto un quadrante graduato, precedentemente su un buon termometro a mercurio: ogni variazione

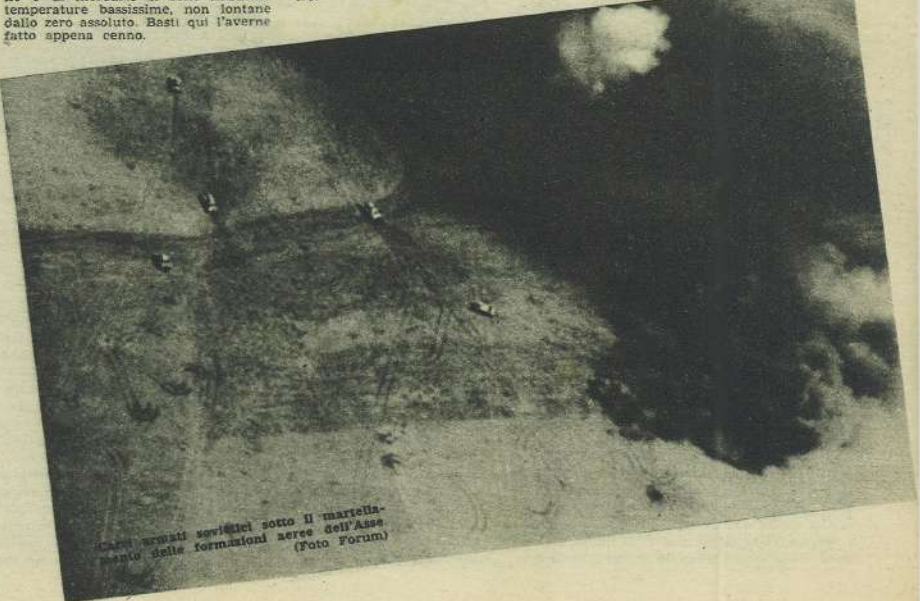
di temperatura determinerà uno avvolgimento o un avvolgimento nell'elica o nella spirale, e tali movimenti saranno segnati sull'indice termometrico. La piccolezza della massa del nastro usato (da uno a due millimetri di larghezza, con uno spessore di due centimetri) rende questi termometri molto pronti nell'avvenire le variazioni di temperatura.

Per le applicazioni scientifiche si usano di preferenza i termometri a gas, che consentono una precisione assai maggiore degli altri nelle misurazioni della temperatura ed eliminano quasi del tutto le irregolarità che si riscontrano negli altri termometri. Il Comitato Internazionale dei Pesi e delle Misure, nel 1887, stabilì che le temperature siano misurate da un termometro a pressione mantenuto a volume costante, con idrogeno puro, prendendo come punto di partenza la pressione di 1000 mm. di mercurio esercitata al punto di fusione del ghiaccio, col coefficiente di pressione 0,003662. Con termometri a idrogeno — per esempio, con quello del fisico tedesco Jolly — si misurano temperature che vanno da - 269° a + 1500° centigradi. Con altri apparecchi, detti «Piroometri», si possono misurare temperature fino a 3500°, come pure con termometri basati sulla pressione dei vapori di elio o di mercurio si sono misurate temperature bassissime, non lontane dallo zero assoluto. Basti qui l'averne fatto appena cenno.

Negli osservatori meteorologici è particolarmente usato il termometro registratore o «Termografo». Non è in sostanza altro che un termometro metallico, nel quale le temperature si possono registrare con continuità per mezzo di una punta scrivente sulla carta di un tamburo cilindrico regolato da un movimento ad orologeria. E' possibile con esso conoscere con precisione tutto l'andamento della temperatura nell'ambito delle 24 ore del giorno.

Prima di passare ad altro, è bene notare che, per l'uso di si vale della scala centigrada in cui 0 corrisponde alla temperatura di congelamento dell'acqua, per gli usi scientifici e per le segnalazioni di carattere internazionale ci si serve della scala centigrada il cui zero corrisponde allo zero assoluto, cioè a - 273° centigradi. Così che se il termometro usuale segna, per esempio una temperatura relativa di 17° noi otterremo la temperatura assoluta sommando 17° a 273°: avremo 290 centigradi assoluti.

Proponiamoci ora un'altra questione: come è distribuita la pressione nello spazio e nel tempo? Giacché non vi è alcuno che ignori come la temperatura sia egualmente distribuita sulla terra e com'è, in uno stesso luogo, vari da un momento all'altro.



Una spirale sovrapposta sotto il martellamento delle formazioni aeree dell'Asse (Foto Forum)

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 il doppio

Abbonamenti e numeri isolati

per l'estero il doppio

Per cambio indirizzo inviare la

vecchia fascetta unitamente a

lire 1.

Eseguire i versamenti preferibilmente

a mezzo conto corrente postale N. 1/24718

intestato a: Ufficio Editoriale Aeronautico.

PUBBLICITÀ

Per i contratti pubblicitari rivolgersi all'UNIONE PUBBLICITÀ ITALIANA - Piazza della

Borsa n. 4 - Milano.

Tel. dal 12-451 al 12-457

Prezzo delle inserzioni pubblicitarie L. 2 per ogni mm.

di colonna

CORSO D'AEROMODELLISMO

LEZIONE XV (teorica)

Nei vari velivoli la stabilità laterale automatica è quanto mai esigua se non addirittura nulla; il pilota provvede a mantenere il velivolo in posizione normale manovrando gli alettoni (appendici mobili applicate al bordo d'uscita dell'ala). In caso d'inclinazione a destra il pilota fa abbassare l'alettone destro mentre contemporaneamente il sinistro s'in-

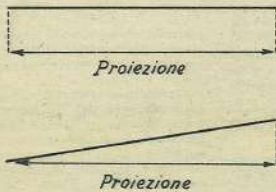


Fig. 1

na verso l'alto; si genera così una maggiore portanza per la semiala destra e una minore per quella sinistra onde il velivolo è costretto a riprendere la posizione normale. Nel modello volante è necessario che la ripresa sia del tutto automatica e avvenga quanto più rapidamente è possibile.

Se una semiala è orizzontale la sua portanza è massima, se invece essa è

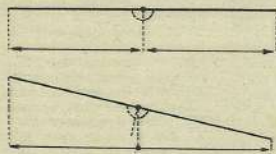


Fig. 2

inclinata di un certo angolo verso l'alto o verso il basso la sua portanza è minore perché è più piccola la sua «proiezione» sull'orizzontale. Per proiezione s'intende il segmento di retta orizzontale definito, dalle intersezioni di detta retta con la perpendicolare abbassata dall'estremità dell'ala (vedi fig. 1). Se le due semiali giacciono in un solo piano cioè non formano un angolo fra loro, in qualunque posizione, la proiezione della semiala destra resta sempre e-

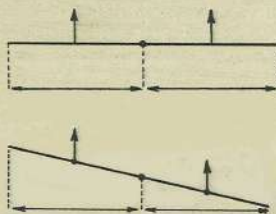


Fig. 3

guale alla proiezione della semiala sinistra (fig. 2), quindi le portanze delle semiali restano sempre eguali fra loro (fig. 3). Ciò vuol dire che questo tipo di ala non ha la tendenza di rimettersi in posizione orizzontale quando per una qualsiasi causa sia stata inclinata. Vediamo invece che cosa accade se le due semiali formano fra loro un angolo (diedro).

In posizione dritta le semiali presentano la stessa proiezione sull'orizzontale; in posizione inclinata le proiezioni sono differenti.

Se il modello s'inclina, p. esempio a sinistra, la semiala sinistra diminuisce d'inclinazione anzi, per una certa inclinazione, essa diventa addirittura orizzontale. Si comprende facilmente che la sua portanza aumenta mentre nel contempo quella della semiala destra, che viene a trovarsi maggiormente inclinata, diminuisce (fig. 4).

Quest'ala dunque tende a ritornare in posizione dritta allorché da questa posizione venga allontanata per una qualsiasi causa esterna. Un modello dotato di tale tipo di ala è stabile lateralmente. Giova osservare che maggiore è il diedro, maggiore è la stabilità laterale del modello; sembrerebbe pertanto che si dovrebbe usare un diedro quanto più forte è possibile. Invece non è conveniente usare un diedro molto forte perché più le due semiali sono inclinate, minore è la portanza dell'ala.

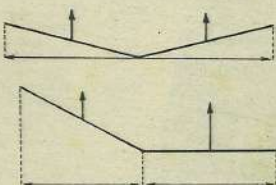


Fig. 4

LEZIONE XV (pratica)

Le ordinate ricavate dal compensato mediante il seghetto da traforo vanno rifinite e poi vengono piazzate sul disegno e vengono tratturate al loro posto mediante tre spilli come indicato in figura 5. Occorre far

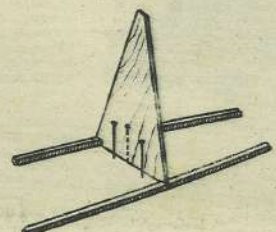


Fig. 5

attenzione perché le ordinate siano ben perpendicolari al piano di montaggio. Ci si può servire per maggiore controllo di una piccola squadretta. Le ordinate vanno poi incoltate ai listelli con collante celluloso o con colla alla caseina. Mentre la colla si asciuga si provvede a ricavare, dal compensato da 3 millimetri, il pattino anteriore la cui forma e le cui dimensioni possono essere ricavate dalla figura 6.

Detto pattino va ad incastrarsi nelle prime 5 ordinate e deve essere incoltato con accuratezza. Il pattino, poco prima dell'ordinata 4 porta un incastrò nel quale va trattenuto con colla e legature il listello 3x5 (fig. 6 parte 6). Bisogna notare che questo listello, a partire dall'ordinata 6 non va ad incastrarsi nelle ordinate; sono invece queste che s'incastrano per mm. 2,5 in apposite tacche praticate nel listello stesso che dovrà pertanto essere così preparato prima di venire montato al pattino.

Non occorre dire che le tacche vanno praticate con l'ausilio del disegno della vista di fianco della fusoliera,

disegno che potrete fare agevolmente in base alle indicazioni che abbiamo date e più ancora per mezzo

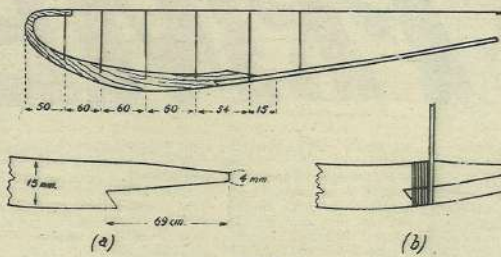


Fig. 6

della fig. 6 e della tabella delle dimensioni delle ordinate apparse nella puntata precedente. All'estremità



Fig. 7

posteriore il listello 3x5 va rastremato come indicato nella figura 7 parte a. Ciò fatto detto listello può essere montato e viene trattenuto a posto,

durante l'asciugamento della colla, mediante legature elastiche assicurate a coppie di chiodini (fig. 7).

La nostra fusoliera è quasi terminata. Il giorno dopo la toglierete dal piano di montaggio, vi assicurerete

che sia venuta ben dritta e poi la riporrte in attesa delle mie prossime istruzioni. (continua)

Tasta nell'EROMODELLISTA

Antonio Lagerio, Imperia — Per i volumetti, il cui costo è di L. 5 cadauno, puoi rivolgerti alla Sede Centrale della Runa, Via Cesare Beccaria, 35 - Roma (Sig. Celani), l'altro n. 1 è invece un volumetto edito dall'Ufficio Editoriale Aeronautico, Via Ripense, 1.

Francesco Torre, Fiume — Leggi la risposta a Mino Cuzzoni. Mi spiace, sarà per un'altra volta, quando avrai un modello migliore. Dunque, coraggio e perseveranza.

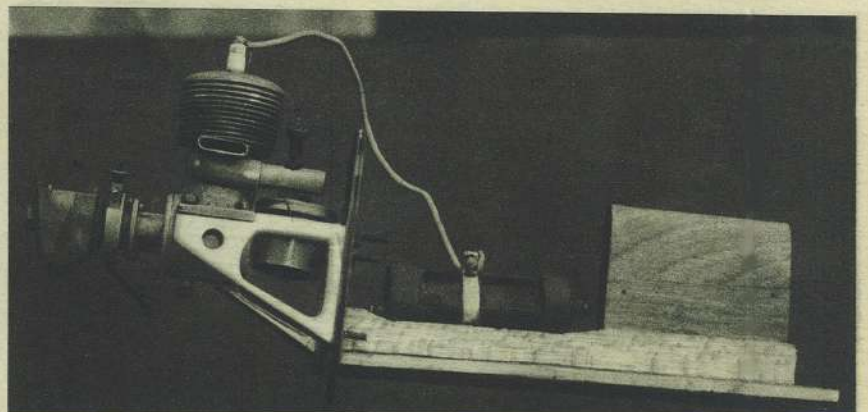
Gaetano Zigon, Napoli — Puoi mettere 3 fili 1x1 al posto di 1 da 3x3. L'elica «americana» differisce da quella usuale solo per il metodo con il quale viene realizzata. Sfoglia le precedenti annate e troverai qualcosa in merito. Quanto all'incidenza per il R.A.F. 22, essa può aggirarsi fra due gradi e mezzo e tre gradi positivi.

Pinco Pallino, Firenze — Come vedi sei stato accentionato, assieme a tutti gli altri che chiedevano notizie in merito ai modelli a razzo. L'articolo di Tione dice tutto quello che desideri, ma in questo campo si è ancora agli inizi, quindi ognuno deve fare da sé le sue esperienze.

Giovanni Calò, Castri di Lecce — Purtroppo per ora niente da fare per l'elastico.

Idilio Pillon, Treviso — Ho passato il tuo sfogo a chi di dovere cioè alla Sede Centrale della Runa. Speriamo che essa possa fare qualcosa per voi.

Francesco Bertelli, Viareggio — Non ho mai pensato di calcolare la potenza di una matassa elastica di una data sezione, prima di tutto perché essa varia con la qualità dell'elastico impiegato e poi perché è varia a seconda della carica cui è stata sottoposta. Manda l'articolo e poi vedremo. Quanto alla lettera per Car-



Il motorino "G.9."

Anche recentemente abbiamo parlato dell'officina del Collegio Aeronautico «Bruno Mussolini», officina dove escono opere a getto continuo! Fra queste, ci pare veramente degno di nota un motorino a due tempi — il «G. 9.» — che, applicato a diversi modelli, tutti orientati verso la formula della grande salita, ha dato risultati veramente rimarchevoli.

In verità il motorino ha richiesto un lungo periodo di tempo per il suo progetto, per la sua costruzione e per le sue prove sul banco e sui modelli; ma alla fine tanta pazienza e tanta volontà dei costruttori non è rimasta senza premio.

Ma ecco la descrizione dettagliata e i particolari tecnici del motorino. Esso è a due tempi, ed ha il carter e il cilindro in fusione monoblocco di duraluminio. La camicia è riportata a caldo in acciaio cromo-manganese. L'albero è in acciaio cromo-silicio e la biella — sezione ad H — è in duraluminio. Sia le boccole del piede e della testa di biella che quella dell'albero sono in bronzo fosforoso, mentre il tappo porta-boccola è in alluminio ed è avvitato sul carter. La testa — anch'essa in duraluminio (come la custodia del rotore) — è riportata con una corona di sei viti. Il pistone, invece, è in acciaio speciale trattato. I particolari tecnici:

Corsa: mm. 18, alesaggio: mm. 22, cilindrata: cm. 3, 6,33, giri: 6200-7000, elica: diametro cm. 36, passo 29, po-

lo Gabbi non l'ho veduto. Ma ti accento egualmente.

Franco Manni, Roma — Leggi gli articoli di Tione sugli idromodelli. Il volume di un galleggiante di acqua si versa. Togli il galleggiante e pesi la vaschetta di nuovo. Il suo peso sarà minore in conseguenza dell'acqua versata. Il volume del galleggiante è di tanti centimetri cubici quanti sono i grammi che la vaschetta pesa in meno. Ciò perché 1 grammo è appunto il peso di 1 centimetro cubo di acqua (distillata a 4 gradi centigradi di temperatura).

È in vendita il IV fascicolo di **Aviatori avventurosi** con il cineromanzo **La fine del convoglio** la biografia della **Medaglia d'oro Silvio Bassi** **Curiosità aeronautiche** **Gli strani velivoli** e gli schemi dell'aeromodello a pochi soldi **PAPICCHIO** **Chiedete Aviatori avventurosi** al vostro giornale, Costa L. 1,50

12 CAPITOLI 12 PRIME ALI

INTORNO ALLE ORIGINI DEL DOCUMENTARIO:



I ANTEFATTO

Le cose andarono così. Da dieci anni lo «Scrittore» (questo è il nome che i letterati dei ministeri danno a chi scrive) andava dicendo: «Bisogna fare un film sull'aeromodellismo: il mondo dei costruttori di modelli volanti è sconosciuto ai più. Il mondo dei ragazzi è sempre interessante, ma quello dei ragazzi che costruiscono macchine a-tilimo, singolare: merita d'essere conosciuto e studiato. I modelli volanti, poi, sono molto... fotografici...». Eh, già, molto interessante: giusto: bisogna farci un film. Questo, con variazioni, il commento del cinematografo: bisogna farci un film, perbacco! Ma si trattava di parole. Son cose che capitano da per tutto, ma sopra tutto negli ambienti cinematografici, di fare tanti progetti, di tracciare programmi, di entusiasmarci, di parlare senza fare, insomma. Si sa che per fare un film, sopra tutto un film a lungo metraggio, ci vogliono parecchi quattrini, e chi faceva allora i progetti non aveva la più pallida idea di come fosse fatto un assegno bancario di 500 mila lire.

Fra le persone che dimostravano di credere seriamente alla realizzazione di un film a lungo metraggio sui modelli volanti, c'era C. L. Bragaglia che aveva allora, come ora, solidi rapporti d'amicizia con lo Scri-

vente. Lo Scrittore, si sa, bazzicava fin da allora con quella malfamata femmina che è la decima Musa. «Perché non mi scrivi tu un soggetto per un film interpretato tutto da ragazzi costruttori di modelli volanti?», gli chiese un giorno il regista de «La borsa o la vita»: «Tu hai il vantaggio di conoscere i ragazzi meglio d'ogni altro».

«Va bene», acconsentì lo Scrittore. «Te lo farò».

«Subito».

Nello spazio di pochi giorni il soggetto trasmigrò dalla testa dello Scrittore ad una cozzina di fogli scritti a macchina. Il regista lesse alla sera i dodici fogli e al mattino, vergognosamente dimenticando che lo Scrittore alle sette è immerso nel più profondo sonno, gli telefonò: «Bene, benissimo, sono entusiasta, questo è un film che farò, che devo fare io, non fare scherzi, deposita alla Società degli Autori, poi ci fregano, tu sai in che mondo viviamo, vediamoci, bisogna pensare alla sceneggiatura, il film verrà benissimo, proprio originale, bene, ma bisogna trovare i ragazzi, dici che non sarà difficile? me-

lo, quello trova il produttore in due giorni, mettiamoci nelle sue mani, vedrai, tutto è fatto, perché non lo andiamo a trovare? Come? Ah già, prima facciamogli leggere il soggetto, è giusto, ma piacerà anche a lui... come? hai fatto leggere il soggetto a qualche altro? al regista Ci? all'architetto Emme? e che han detto? entusiasti? ecco vedi adesso tutti sanno della cosa e ci fregano, vedrai che il film lo farà un altro e non io, ma che halt, sbadigli?, hal sonno?, al diavolo, ci vedremo posdomani sera da Tizio, lui penserà a tutto: troverà il produttore in un batter d'occhio, farà la sceneggiatura con noi, addio, ciao...». Trac, giù il ricevitore, e il posdomani sera eccoli tutti e due — regista e soggettista — a casa dello sceneggiatore Tizio.

Tizio è paludato in una serica veste da camera che gli arriva fino ai piedi, si mette a sedere su un divano, sfoglia il soggetto già letto durante il giorno: «Bello, buono, il film c'è, c'è

le. In un film italiano soggetto e sceneggiatura incidono al massimo con un 3-4 per cento sul costo totale. Venticinque-trentamila lire è il minimo che un soggettista che si rispetti può chiedere. Andiamo avanti. Ora lo propongo questo...». Cio che proponeva Tizio, per carità cristiana è bene non raccontarlo. Basti dire che il soggettista buttò il soggetto in un cassetto e del film non si parlò più almeno per un po' di tempo.

II.

Entrano in scena un ignoto dell'Istituto Luce e un colonnello della RUNA

Così andarono le cose; e questo è l'antefatto. Inutile aggiungere che Bragaglia trovò l'indomani un produttore che gli offrì di dirigere un film e che il più dolce oblio scese sul soggetto sugli aeromodelli e sullo storico convegno fra un soggettista, uno sceneggiatore e un regista. Il tempo che passa fa dimenticare molte cose e il soggetto per un film interpretato tutto da ragazzi è in verità una cosa poco importante.

Però ogni tanto qualche malinconico amico o retroscena chiedeva allo Scrittore perché nessuno avesse pensato ancora a fare un film sull'aeromodellismo.

Poi un giorno dello scorso inverno un signore entrò nel negozio nominato «Avionissima» in Via San Basilio, n. 36, guardò le vetrine, gli scaffali e le bacheche dove sono esposti modelli volanti, parti di motori a scoppio, carte colorate, matasse elastiche, eccetera, e sentenziò: «Si potrebbe fare un film documentario e faremo un film documentario». Quel signore, il cui nome è ancor oggi immerso nel mistero, apparteneva e appartiene all'Istituto Nazionale Luce.

Passò ancora del tempo. Un giorno della scorsa primavera il colonnello Candolfi — già giornalista ed editore ed ora aviatore — chiamò nel suo ufficio alla R.U.N.A. lo Scrittore e gli disse: «Ho parlato con Fantechi il cons. naz. Fantechi è Presidente dell'Istituto Luce, per chi non lo sa, pesse) e abbiamo deciso di fare un documentario sull'aeromodellismo e, successivamente, uno sul volo a vela. Tu, che sei cinematografista e fai un



Una scena del film «Primo Santa»

giornale d'aeronautica per i giovani farai il soggetto per questi film».

«Grazie, ma, veramente...».

«Che c'è, ora?».

«Veramente, Pallavicini, sai l'altro Pallavicini dell'Incom, mi ha più volte chiesto la stessa cosa... P quanto non categoricamente come tu adesso...».

«Niente da fare! Mi sono impegnato con Fantechi. Ciao».

III.

Il soggetto per un documentario è sarebbe troppo documentario.

Allora lo Scrittore si recò al Quirinale e parlò con Giorgio Ferroni. Ferroni, regista di un film spettacolare sul volo a vela, è entusiasta dell'idea. «L'aeromodellismo. Ottimo argomento. Faremo un documentario come si deve. Datti da fare».

Dopo un mese Ferroni leggeva il soggetto. «Non va», telefona: «Tu ho scritto un soggetto per un film documentario didattico, troppo didattico».

«Ebbè? Non hai chiesto un documentario?».

«E' troppo documentario. Ci vuole un fattore, dentro, qualche cosa che legni l'attenzione dello spettatore».

«E non potevi dirmelo prima? Gandolfi dice che va benissimo».

«Andrà benissimo per lui, non per noi. Vendi il tuo soggetto alla R.U.N.A., per le scuole della R.U.N.A., per la propaganda che la R.U.N.A. si tende fare fra i giovani, per esempio in tutte le scuole medie del Regno vendilo a loro; insomma, e non a noi. Per noi devi scrivere un altro soggetto».

IV.

Il regista Ferroni si congratula con l'autore della Divina Commedia N.

Per l'Istituto Luce, lo Scrittore è tanto per non perdere l'abitudine di scrivere — dovette mettere insieme un altro soggetto. Questa volta: «Bene, bravo, evviva, il film c'è, què è tutto cinematografico...». Insomma il sacco di elogi e una terminologia che faceva tornare alla mente lo storico convegno in casa di quel Tizio sceneggiatore di cui abbiamo già parlato nell'antefatto. «Il film vorrai rigierlo io, che ne dici?».

«Bene, benissimo», dice lo Scrittore. «Però tu sarai occupato con il «Fanciuolo del West», quando si dovrà girare questo».

«Perché?».

«Perché la vicenda di questo so-



Si sta preparando una delle ultime scene del film. Seduto entro la tenda, il protagonista Franco; il regista ci volta le spalle.

glio così, ma il produttore? ci vuole uno che capisca, uno che cacci i soldi bisogna trovarlo subito, in questo momento non ho impegni, che s'aspetta, però ho un tipo fra le mani, uno sceneggiatore, Tizio, lo conosco? di nome solo? fa lo stesso, gli parlo

in pieno», dice: «vediamo ora come si può combinare. Io avrei sottomano il produttore. Il produttore ce l'ho. Vediamo un po' come possiamo combinare. Che pretesa ha il soggettista?».

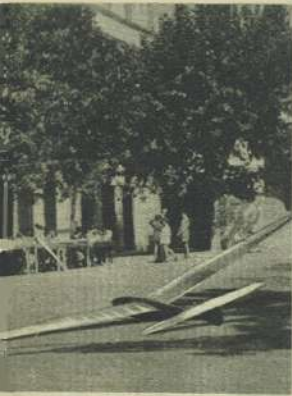
«Il soggettista chiede 25-30 mila», dice il regista.

«Bene, più che giusto» commenta lo sceneggiatore. «In un film americano soggetto e sceneggiatura incidono con circa un 20 per cento sul costo tota-

apparteneva e appartiene all'Istituto Nazionale Luce.

Passò ancora del tempo. Un giorno della scorsa primavera il colonnello Candolfi — già giornalista ed editore ed ora aviatore — chiamò nel suo ufficio alla R.U.N.A. lo Scrittore e gli disse: «Ho parlato con Fantechi il cons. naz. Fantechi è Presidente dell'Istituto Luce, per chi non lo sa, pesse) e abbiamo deciso di fare un documentario sull'aeromodellismo e, successivamente, uno sul volo a vela. Tu, che sei cinematografista e fai un





fotogrammi realizzati a scatto fotografico. 16.202 fotogrammi utilizzati, cioè 313 metri di pellicola da protettare. Fra tanto perdettempo, attese, rinvii e incertezze l'incontro di Ugo Saitta rappresentava nondimeno un vantaggio su qualunque altro regista: il Saitta, cineasta ancora giovane, ha un passato aviatorio e particolarmente aeromodellistico. Egli fu dieciodici anni or sono costruttore di modelli volanti. Era uno dei più attivi soci dell'Aero Club di Catania, sua città natale. Il regista, dunque, conosceva già la materia, cioè l'ambiente che si accingeva a trattare cinematograficamente. (Poi, più avanti, si scopri anche che il Saitta aveva pure, oltre ad una notevole passione per il suo mestiere, una particolare e rara disposizione e intuito nel trattare e guidare i ragazzi. Ma di questo diremo meglio più avanti).

Si incominciò dunque immediatamente (ché oramai mancavano quattro giorni alla partenza per Asiago) a cercare gli ambienti, sia esterni che interni, e gli interpreti; e contemporaneamente venivano costruiti i modelli volanti che dovevano comparire nel film. Regista, soggettista, un organizzatore dell'Istituto Luce (un tal Nannarini di cui avremo occasione più avanti di parlare) e un rappresentante della R.I.U.N.A. (il buono e prezioso conte Mario Celami), si misero a girare per le scuole d'aeromo-

dello e per i collegi di Roma alla ricerca di ambienti e di... personaggi: Collegio San Giuseppe, Collegio Santa Maria, Istituto di Avviamento Professionale, Liceo Tasso, Scuola di Via Ruggero Bonghi, eccetera.

Ma il tempo era poco, e bisognava correre. Soprattutto bisognò correre alla stazione per non perdere l'ultimo treno per Asiago. Di sceneggiatura neanche parlare: nemmeno una riga. Ad Asiago, signori, si sarebbe recitato a soggetto, come ai tempi del teatro dell'arte!



L'ultima scena del film: Franco e Paolo, i due antagonisti, progettano di fare insieme un aeromodello razzo.

dell'ultimo e per un soprabito... Ma poi, taglia, un piccolo panciotto, dalla stoffa che abbiamo? Pare di sì, pare che sia uscito: un panciotto, uno bello, per fortuna; e sia lodato il Signore. Ma andiamo avanti).

L'indomani venne presto. Girò il sole sotto i nostri piedi bagnati di pioggia (al piano non piovava da otto mesi!) e quando ce ne stavamo con gli occhi chiusi e i pugni chiusi come i bambini felici sotto la morbida

coperta di lana, ricomparve raggianti e contento, perché quella era una bella giornata senza nubi e sul prato verdissimo tutto schizzettato di fiori viola ragazzi d'ogni parte d'Italia correvano, saltavano, ballonzolavano con un modello volante sulla mano alta come un'offerta. E i cineasti (vulgare cinematografari) erano anch'essi, imperterriti, indaffarati, vocianti, con la loro macchina da presa ficcanaso, implacabile, obbiettiva come una sentenza piatonica. E tutt'intorno i macchinisti rizzarono specchi per il sole (i riflessi), e il sole specchiandosi si pavoneggiava e compiacceva del suo fulgore splendido, e dalla gioia strizzava gli occhi a chiunque gli capitasse a tiro, accecandolo. Oh gioia di una ripresa cinematografica sotto il sole cocente, fra gli strilli del regista e dei suoi accoliti, fra gli ordini degli organizzatori della gara, fra le raccomandazioni degli istruttori, nell'ansia di vincere e nella preoccupazione di essere fotografici! Chi dimenticherà tante delizie, o giovani fortunati che avete avuto la ventura di capitare ad Asiago quest'anno?

Incominciò la tragedia per la ricerca dei tipi più adatti, anzi più simpatici alla macchina da presa esigentissima. Veramente si trattava di una tragedia incominciata a Roma, qualche giorno prima della partenza, quando in fretta e furia s'era dovuto trovare i protagonisti, cioè quei 4-5 ragazzi che — aeromodellisti o no — avessero quelle particolari caratteristiche fisiche affini a quelle dei personaggi del film e che, naturalmente, fossero fotografici e intelligenti quel tanto indispensabile per non essere da meno di quegli attori che a Cinecittà guadagnano centomila lire in un mese. (Fra parentesi diremo che i nostri interpreti guadagnano un po' meno degli altri di professione e che, in compenso, ad Asiago, hanno più volte arrischiato di saltare il pasto... Ma poi interveniva Nannarini l'organizzatore, il quale, previo aperitivo di urli bestiali e di minacce tremende, cacciava 20 lire per persona e i no-

coperta di lana, ricomparve raggianti e contento, perché quella era una bella giornata senza nubi e sul prato verdissimo tutto schizzettato di fiori viola ragazzi d'ogni parte d'Italia correvano, saltavano, ballonzolavano con un modello volante sulla mano alta come un'offerta. E i cineasti (vulgare cinematografari) erano anch'essi, imperterriti, indaffarati, vocianti, con la loro macchina da presa ficcanaso, implacabile, obbiettiva come una sentenza piatonica. E tutt'intorno i macchinisti rizzarono specchi per il sole (i riflessi), e il sole specchiandosi si pavoneggiava e compiacceva del suo fulgore splendido, e dalla gioia strizzava gli occhi a chiunque gli capitasse a tiro, accecandolo. Oh gioia di una ripresa cinematografica sotto il sole cocente, fra gli strilli del regista e dei suoi accoliti, fra gli ordini degli organizzatori della gara, fra le raccomandazioni degli istruttori, nell'ansia di vincere e nella preoccupazione di essere fotografici! Chi dimenticherà tante delizie, o giovani fortunati che avete avuto la ventura di capitare ad Asiago quest'anno?

VII. Un mistero: gli attori saltavano i pasti o mangiavano due volte?

Incominciò la tragedia per la ricerca dei tipi più adatti, anzi più simpatici alla macchina da presa esigentissima. Veramente si trattava di una tragedia incominciata a Roma, qualche giorno prima della partenza, quando in fretta e furia s'era dovuto trovare i protagonisti, cioè quei 4-5 ragazzi che — aeromodellisti o no — avessero quelle particolari caratteristiche fisiche affini a quelle dei personaggi del film e che, naturalmente, fossero fotografici e intelligenti quel tanto indispensabile per non essere da meno di quegli attori che a Cinecittà guadagnano centomila lire in un mese. (Fra parentesi diremo che i nostri interpreti guadagnano un po' meno degli altri di professione e che, in compenso, ad Asiago, hanno più volte arrischiato di saltare il pasto... Ma poi interveniva Nannarini l'organizzatore, il quale, previo aperitivo di urli bestiali e di minacce tremende, cacciava 20 lire per persona e i no-



girata nel cortile del Collegio di Roma.

getto è legata al Concorso Nazionale per modelli volanti e il concorso è fissato, già in precedenza, per i primi di settembre, ad Asiago.

«Allora non c'è niente da fare. L'Istituto penserà a destinare il regista».

«Mi dispiace, perché tu conosci già l'ambiente aviatorio, i giovani che si occupano di modelli volanti, di volo a vela. Sai, «Ebbrezza del cielo».

«Lasclamo stare. A me dispiace più che a te. Deciderà l'Istituto».

«Decida presto, però, che settembre è vicino. Fra un mese bisogna essere ad Asiago con baracca e burattini».

«D'accordo. E congratulazioni».

«Di che?».

«Ma per il soggetto, per Bacco».

«Accidenti! Siccome non è la Divina Commedia, è segno che m'avevi immaginato un cretino!».

«Ah ah!».

V.

Capitolo nel quale si intolse che, finito il film, probabilmente se ne scriverà la sceneggiatura.

Passa un giorno e passa un altro e più non si parla del soggetto per il documentario.

«Bisognerebbe decidere qualche cosa», dice il soggettista per telefono.

«Già, ma abbiamo tutti i nostri registi occupati».

«Non dimenticate che bisogna fare la sceneggiatura prima della fine del mese, che il regista dovrebbe assistere a qualche riunione di aeromodellisti per conoscere la materia da trattare e l'ambiente, che urge cercare i ragazzi che dovranno interpretare le parti principali... Insomma è necessario far presto: abbiamo soli quindici giorni davanti a noi!».

«Ci penseremo».

I quindici giorni diventano 12, 10, 8... Il tempo passa. Oramai anche le ore sono preziose. La gara ad Asiago si svolgerà improvvisamente dal 2 al 6 settembre.

Finalmente il 23 agosto si parla di un regista pescato miracolosamente mentre stava accendendosi a lavorare attorno ad un suo film a lungo metraggio. Il regista di cui s'è fatto il nome è Ugo Saitta, molto lodato creatore di un cortometraggio interpretato tutto da pupazzi oltre che ai altri film realizzati in collaborazione con altri o da solo. (Il film di pupazzi costò 11 mesi di accanito e stenuante appassionante lavoro. «Pisticchio e Melisenda», era il titolo: 90.224

Finalmente il 23 agosto si parla di un regista pescato miracolosamente mentre stava accendendosi a lavorare attorno ad un suo film a lungo metraggio. Il regista di cui s'è fatto il nome è Ugo Saitta, molto lodato creatore di un cortometraggio interpretato tutto da pupazzi oltre che ai altri film realizzati in collaborazione con altri o da solo. (Il film di pupazzi costò 11 mesi di accanito e stenuante appassionante lavoro. «Pisticchio e Melisenda», era il titolo: 90.224

Finalmente il 23 agosto si parla di un regista pescato miracolosamente mentre stava accendendosi a lavorare attorno ad un suo film a lungo metraggio. Il regista di cui s'è fatto il nome è Ugo Saitta, molto lodato creatore di un cortometraggio interpretato tutto da pupazzi oltre che ai altri film realizzati in collaborazione con altri o da solo. (Il film di pupazzi costò 11 mesi di accanito e stenuante appassionante lavoro. «Pisticchio e Melisenda», era il titolo: 90.224

Finalmente il 23 agosto si parla di un regista pescato miracolosamente mentre stava accendendosi a lavorare attorno ad un suo film a lungo metraggio. Il regista di cui s'è fatto il nome è Ugo Saitta, molto lodato creatore di un cortometraggio interpretato tutto da pupazzi oltre che ai altri film realizzati in collaborazione con altri o da solo. (Il film di pupazzi costò 11 mesi di accanito e stenuante appassionante lavoro. «Pisticchio e Melisenda», era il titolo: 90.224

Finalmente il 23 agosto si parla di un regista pescato miracolosamente mentre stava accendendosi a lavorare attorno ad un suo film a lungo metraggio. Il regista di cui s'è fatto il nome è Ugo Saitta, molto lodato creatore di un cortometraggio interpretato tutto da pupazzi oltre che ai altri film realizzati in collaborazione con altri o da solo. (Il film di pupazzi costò 11 mesi di accanito e stenuante appassionante lavoro. «Pisticchio e Melisenda», era il titolo: 90.224

Finalmente il 23 agosto si parla di un regista pescato miracolosamente mentre stava accendendosi a lavorare attorno ad un suo film a lungo metraggio. Il regista di cui s'è fatto il nome è Ugo Saitta, molto lodato creatore di un cortometraggio interpretato tutto da pupazzi oltre che ai altri film realizzati in collaborazione con altri o da solo. (Il film di pupazzi costò 11 mesi di accanito e stenuante appassionante lavoro. «Pisticchio e Melisenda», era il titolo: 90.224

Finalmente il 23 agosto si parla di un regista pescato miracolosamente mentre stava accendendosi a lavorare attorno ad un suo film a lungo metraggio. Il regista di cui s'è fatto il nome è Ugo Saitta, molto lodato creatore di un cortometraggio interpretato tutto da pupazzi oltre che ai altri film realizzati in collaborazione con altri o da solo. (Il film di pupazzi costò 11 mesi di accanito e stenuante appassionante lavoro. «Pisticchio e Melisenda», era il titolo: 90.224

Finalmente il 23 agosto si parla di un regista pescato miracolosamente mentre stava accendendosi a lavorare attorno ad un suo film a lungo metraggio. Il regista di cui s'è fatto il nome è Ugo Saitta, molto lodato creatore di un cortometraggio interpretato tutto da pupazzi oltre che ai altri film realizzati in collaborazione con altri o da solo. (Il film di pupazzi costò 11 mesi di accanito e stenuante appassionante lavoro. «Pisticchio e Melisenda», era il titolo: 90.224

Finalmente il 23 agosto si parla di un regista pescato miracolosamente mentre stava accendendosi a lavorare attorno ad un suo film a lungo metraggio. Il regista di cui s'è fatto il nome è Ugo Saitta, molto lodato creatore di un cortometraggio interpretato tutto da pupazzi oltre che ai altri film realizzati in collaborazione con altri o da solo. (Il film di pupazzi costò 11 mesi di accanito e stenuante appassionante lavoro. «Pisticchio e Melisenda», era il titolo: 90.224

Finalmente il 23 agosto si parla di un regista pescato miracolosamente mentre stava accendendosi a lavorare attorno ad un suo film a lungo metraggio. Il regista di cui s'è fatto il nome è Ugo Saitta, molto lodato creatore di un cortometraggio interpretato tutto da pupazzi oltre che ai altri film realizzati in collaborazione con altri o da solo. (Il film di pupazzi costò 11 mesi di accanito e stenuante appassionante lavoro. «Pisticchio e Melisenda», era il titolo: 90.224

Finalmente il 23 agosto si parla di un regista pescato miracolosamente mentre stava accendendosi a lavorare attorno ad un suo film a lungo metraggio. Il regista di cui s'è fatto il nome è Ugo Saitta, molto lodato creatore di un cortometraggio interpretato tutto da pupazzi oltre che ai altri film realizzati in collaborazione con altri o da solo. (Il film di pupazzi costò 11 mesi di accanito e stenuante appassionante lavoro. «Pisticchio e Melisenda», era il titolo: 90.224

Finalmente il 23 agosto si parla di un regista pescato miracolosamente mentre stava accendendosi a lavorare attorno ad un suo film a lungo metraggio. Il regista di cui s'è fatto il nome è Ugo Saitta, molto lodato creatore di un cortometraggio interpretato tutto da pupazzi oltre che ai altri film realizzati in collaborazione con altri o da solo. (Il film di pupazzi costò 11 mesi di accanito e stenuante appassionante lavoro. «Pisticchio e Melisenda», era il titolo: 90.224

Finalmente il 23 agosto si parla di un regista pescato miracolosamente mentre stava accendendosi a lavorare attorno ad un suo film a lungo metraggio. Il regista di cui s'è fatto il nome è Ugo Saitta, molto lodato creatore di un cortometraggio interpretato tutto da pupazzi oltre che ai altri film realizzati in collaborazione con altri o da solo. (Il film di pupazzi costò 11 mesi di accanito e stenuante appassionante lavoro. «Pisticchio e Melisenda», era il titolo: 90.224

Finalmente il 23 agosto si parla di un regista pescato miracolosamente mentre stava accendendosi a lavorare attorno ad un suo film a lungo metraggio. Il regista di cui s'è fatto il nome è Ugo Saitta, molto lodato creatore di un cortometraggio interpretato tutto da pupazzi oltre che ai altri film realizzati in collaborazione con altri o da solo. (Il film di pupazzi costò 11 mesi di accanito e stenuante appassionante lavoro. «Pisticchio e Melisenda», era il titolo: 90.224

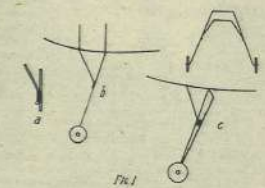
IL CARRELLINO

Nei vari apparecchi terrestri il carrello è l'organo che permette il decollo e il regolare atterraggio. Nei modelli volanti esso serve solo al decollo in quanto, nella maggior parte dei casi, atterrando su di un prato, un modello munito di carrello capotta a causa degli sterpi e dell'erba nei quali s'impigliano le ruote e le gambe di forza.

Nei vecchi modelli a tubo che si lanciavano sempre a mano, il carrello veniva montato appena dietro l'elica e le probabilità di capotata risultavano molto ridotte. Tale posizione del carrello non consente tuttavia un pronto decollo in quanto il modello tenta di sollevare la coda e a mettersi in linea di volo; si ha così uno spreco di potenza motrice e una grande probabilità che il decollo non riesca in quanto il modello può raggiungere l'estremità della pedana di lancio prima di essersi sollevato.

Tenuto conto che una capotata non ha generalmente conseguenze per i moderni modelli con elica a pale ripieghevoli e che è sempre conveniente ottenere un decollo rapido il più possibile (anche per evitare il pericolo di raffiche laterali in giornate ventose) si piazzerà il carrello in posizione intermedia fra il muso e il baricentro, più vicino a quest'ultimo che al muso.

Il carrello deve essere di larga carreggiata e non eccessivamente elastico in senso laterale, ciò per evitare che il modello s'inclini troppo



sull'ala per l'azione della coppia torcente dell'elica e per eventuali raffiche laterali. La resistenza elastica del carrello deve essere proporzionata al peso dell'apparecchio; se essa fosse eccessivamente debole gli urti non potrebbero essere ammortizzati completamente e il modello in atterraggi bruschi picchierebbe il muso o le ali colerebbero troppo violentemente.

Il carrello deve essere solido, semplice e deve presentare minima resistenza all'avanzamento. La solidità si ottiene con l'impiego di filo d'acciaio armonico; per le gambe di forza è col porre la massima attenzione nell'eseguire le saldature. Esse non dovranno essere fatte con il solo stagno; i due pezzi di acciaio da unire dovranno essere dapprima legati l'uno all'altro con del filo di rame sottile (fig. 1) di modo che lo stagno altra funzione non abbia che di fissare il tutto e non debba sopportare da solo gli sforzi di strappamento. Occorre porre la massima attenzione perché le parti da saldare siano ben pulite, altrimenti lo stagno non farà presa del tutto o, comunque, la saldatura resterà debole. Ad operazione effettuata è necessario lavare bene la parte con acqua per evitare che i residui dell'acido usato per pulire le parti da saldare, possano corrodere il filo d'acciaio. Un carrello assai semplice è rappresentato in (figura 1b). Esso è composto di due gambe di forza principali che giacciono in un piano quasi perpendicolare all'asse longitudinale della fusoliera e di due secondarie oblique rispetto alle prime e fissate sull'ordata immediatamente anteriore a quella dove esse sono montate. Le gambe principali sono in filo d'acciaio da mm. 1x5 - 2x5 a seconda del peso e della grandezza del modello; quelle secondarie, pure in filo d'acciaio, hanno un diametro da mm. 1-1.5. Nel particolare della figura si vede chiaramente come vengono sagomati i due pezzi che costituiscono il carrello. Si deve porre molta cura nelle saldature; ove trattisi di piccoli modelli, esse non sono necessarie e possono essere sostituite con strette legature in filo da cuocere, bagnato di collante.

Specialmente se le gambe di forza principali hanno un diametro di mm. 2-2.5, è opportuno carenarle aggiungendovi posteriormente una appendice a corno sagomata. Essa può essere in legno di spruce, tiglio o cirmolo, meglio ancora in bambù e nei modelli di piccole dimensioni, in balsa du-

ro, cioè a vena stretta (fibre fitte). Le carenature saranno fissate al filo d'acciaio mediante fascette di seta incoltate con del collante (fig. 1c). Nel carrello a tripode (fig. 2a) le due gambe di forza principali di ciascun lato sono costruite in un solo pezzo piegato in modo da formare un V che porta al vertice un occhio. Il carrello resta così composto di due parti distinte che vanno fissate alla fusoliera indipendenti l'una dall'altra. Esse vengono poi collegate da una terza gamba che parte dal lato opposto ad ognuno dei due V; per esempio, nel caso delle due gambe di forza principali e situanti il V a sinistra della fusoliera, la terza gamba parte dal lato destro di questa, come del resto chiaramente spiegato dal disegno, e va ad infilarsi nell'occhio che il V in parola forma al suo vertice. Nel modello piccolo i carrelli sono costruiti in filo d'acciaio di diametro non troppo forte e pertanto si può fare a meno della saldatura in questo punto piegando invece il filo come indicato in figura.

Per i carrelli a tripode s'impiegherà filo d'acciaio da mm. 1.2 - 1.5 - 2 a seconda della grandezza e del peso del modello. Le tre gambe dovranno avere diametro eguale.

Si costruiscono dapprima i due V - destro e sinistro - e si deve aver cura che essi risultino perfettamente eguali. Si fissano sulle ordinate come indicato in figura. Si costruirà poi il pezzo costituente le terze gambe dei due tripodi, e lo si fesserà alla fusoliera dopo averne introdotte le estremità negli occhielli dei V laterali trattendovole con saldatura o piegatura.

Un simile carrello è molto rigido, anche troppo; per renderlo elastico e perfettamente rispondente allo scopo è conveniente apportarvi la variante di cui alla fig. 1 b. Il pezzo costituente le terze gambe dei tripodi non viene fissato rigidamente alla fusoliera, viene anzi costruito in modo che il vertice dei V disti qualche millimetro dall'estremità inferiore di essa. L'estremità della fusoliera porta, ben assicurato, un occhio in filo d'acciaio che serve a praticare la legatura elastica mediante cordoncino in gomma, con il vertice del V.

Le gambe di forza dei carrelli vanno fissate alla fusoliera mediante le-



gature abbraccianti sia l'ordata che il longherone, e, al centro, da una fascetta di seta attorno all'ordata (fig. 3). Ciò vale per fusoliere di qualunque sezione, naturalmente con gli accorgimenti più opportuni da impiegare caso per caso.

Alcuni usano fissare il carrello con ribattini in alluminio, con chiodini ed altri mezzi metallici. Noi siamo assolutamente contrari a tutti questi sistemi. Non si deve dimenticare che le sezioni dei vari pezzi di legno usati nella costruzione dei modelli volanti sono già ridottissime e pertanto chiodi, viti e ribattini altro non farebbero se non pregiudicare la resistenza delle strutture.

Essi inoltre aggiungono peso, complicano inutilmente le cose e non assicurano comunque un'unione perfetta fra i pezzi che tengono insieme, in quanto anche se, dopo qualche brusco urto, il legno non si spezza, esso tuttavia cede e si crea un certo gioco fra il legno ed il metallo; cosicché i pezzi non restano più fermi e fissi fra loro.

Colla alla caseina o, meglio, collante, fasciature in seta e legature in filo sono i migliori mezzi da impiegare nell'unione delle varie strutture di un aeromodello: essi non indeboliscono i pezzi, non danno un aumento di peso molto sensibile e garantiscono la perfetta unione delle parti anche dopo severe sollecitazioni.

1. (continua)



Quest'uomo che vola è il regista Salita uscito dai gangheri per il fatto che un « attore » ha guardato in macchina.



Mentre si girava alla Marcigliana, Gian Berto Vanni, l'autore delle caricature che pubblichiamo a pag. 8, si è ridotto nudo come Gandhi. Da prima gli chiesero in prestito la blusa, poi la camicia, poi i calzoni. « Per l'arte » si fa questo e altro », dice Gian Berto, il caricaturista filosofo.



Durante la lavorazione del film « Prime » accadeva spesso che al momento di girare il regista cercava i suoi collaboratori, e cioè l'operatore, l'organizzatore, il soggettoista, e non li trovava. Essi si stavano collazionando con i modelli volanti. Ecco qui l'operatore, esperto e appassionato motorista, che aiuta un aeromodellista a far partire un motorino recalcitrante.



* Compare. Improvvisate, pescate a caso nelle famiglie di amici e conoscenti, firmano la ricevuta della « paga giornaliera ».

gli attori andavano a mangiare. E se qualche maligno ha mormorato che i nostri attori mangiavano prima della mensa del Campeggio della Gli, dovranno ospiti, e poi alle spalle del fructibaldo organizzatore in trattoria, noi siamo pronti a giurare che se questo è avvenuto è segno che gli attori erano più furbi del furbissimo Nannarini...).

Gli attori pescati a Roma erano precisamente quattro. (Erano stati voluti a scelti romani non perché si giudicasse che i romani fossero più belli o più intelligenti dei ragazzi di altri luoghi, ma perché, dovendosi finire di girare il film a Roma, i ragazzi di altre città non avrebbero probabilmente potuto rimanere a disposizione dell'Istituto Luce per più di un mese. Questo si dica per chi pensasse, o avesse pensato, campanilisticamente...). Erano quattro gli attori (seguiti pure a chiamarli attori, ma vedrete cosa succede fra poco) e dovevano impersonare i due aeromodellisti antagonisti Franco e Paolo e i relativi aiutanti durante la gara. Di questi quattro ragazzi, a dispetto dei provini preventivi, accadde che Paolo (chiamiamolo così) cominciò a far uscire dai gangheri il regista al primo istante perché aveva la macchina da presa e perché, invece di pensare alla parte che doveva sostenere, dispensava autografi a destra e a manca come Bob Taylor o Maurice Chevalier. Fisicamente Paolo è una specie di cicione ben nutrito, con una faccia da schiaffi (ma simpatica) che consola e certe mosse meccaniche automatiche personali che, mentre sommano insensate, alla prova dei fatti fanno un bell'effetto sullo schermo (questo l'abbiamo però veduto soltanto a Roma, quindici giorni più tardi). In complesso è l'unico interprete che non ha subito cambiamenti di ruolo o, addirittura, di mestiere. Un, per esempio, simpaticissimo, passò subito dalla parte di attore a quella di ciachista (se non sapete cosa significa questa parola rivolgetevi alla piccola posta di qualche giornale cinematografico, oppure consultate le illustrazioni dei resoconti della gara di Asiago nel N. 37-38. Qui non c'è spazio. Qui, fra poco, il direttore del giornale mi butta dalla finestra). Passò alla parte di ciachista, per finire più tardi a quello di factotum a fianco del regista. Un bravo ragazzo, insomma, che forse ha trovato la sua strada.

VIII.

Le colonnelli fumanti stabiliscono che i cinematografari sono degli acceleratori.

Dicevamo dunque che Paolo il cicione (da non confondersi col tardo al Collegio S. Maria) cinematograficamente va: però, non essendo egli aeromodellista, che fatica per fargli intendere che un modello veleggiatore non è un prosciutto? In quanto a Franco, l'interprete principale, anzi principalissimo, ad Asiago non si potette sostituirlo. Fu eliminato, ma non sostituito, per cui si dovette ricorrere alle sostituzioni. Sul posto, invece, si scoprirono alcuni ragazzi della Spezia volenterosi e bravi che si poterono utilizzare in partecine di contorno.

Però la vera tragedia era un'altra: quella delle masse. Fu chiaro ed evidente fin dal primo istante che ai ragazzi interessava il concorso e non il film: e così agli organizzatori del concorso. Ad un certo punto, ad esempio, il buon andamento della gara e quello del film si rivelarono assolutamente incompatibili. « Se facciamo il film, non possiamo fare la gara », strepitavano gli organizzatori della R.U. N.A., gentili sì, ma preoccupati del buon esito del loro raduno. La stessa cosa diceva il regista, a favor suo, s'intende. Con la differenza che quelli della R.U.N.A. detti scherzosamente « colonnelli fumanti », per via delle escandescenze del col. Gandolfi all'indirizzo dei cinematografari, ebbero partita vinta. Contro la forza ragion non vale, si sa. Le colonnelli fumanti parlavano di prendere a calci tutti.

E allora si disse: « Pazienza! Aspettiamo che si sfoghino con la gara. Poi lavoreremo noi ». (Già, come i pagliacci da circo: avanti avanti, poi lavoriamo noi). Ma questa soluzione riservava le sue sorprese, e non gradevoli. I modelli, com'è loro costume, si fracassavano e morivano come ef-

(Continua a pag. 11)

Bizzarrie DELL'ELICA

La coppia di reazione e l'effetto giroscopico

Due allievi piloti alle primissime ore di doppiocomando osservano, in attesa del loro turno di volo, un apparecchio da scuola tenuto lì in riserva, un po' discosto sul prato, cercando di rendersene familiari i diversi particolari. Uno di essi che è designatore di mestiere ed ha l'occhio abitudinario alla simmetria delle linee «scopre» ad un tratto che la parte fissa dell'impenaggio di direzione non si trova esattamente sull'asse longitudinale del velivolo ma è leggermente spostata sulla sinistra, formando un lievissimo angolo col predetto asse. Fa osservare la cosa al compagno il quale non sa dare naturalmente nessuna spiegazione, ragione per cui decidono di domandare all'istruttore, approfittando di uno dei rari momenti di sosta mentre si sta facendo rifornimento di carburante. «Cavallere, azzarda uno dei due vincendo un certo imbarazzo, vorreste spiegarci perché il piano fisso di deriva di quell'apparecchio si trova spostato nella tal posizione rispetto alla fusoliera?». Il Cav. X. Y. vecchio pilota istruttore con il proprio attivo qualche migliaio di ore di volo ad alcune decine di piloti da lui creati, sorride bonariamente. «La faccenda del piano fisso spostato ha come tutte le cose, una sua ragione, per spiegarvi la quale dovrò necessariamente partire un po' da lontano» egli comincia, accendendo una ennesima sigaretta, «e dovrò riferirmi a taluni effetti, che potrei chiamare secondari, dovuti all'elica. La rotazione di quest'ultima infatti dà luogo a due fenomeni distinti: il primo dovuto alla cosiddetta coppia di reazione, l'altro all'effetto giroscopico prodotto dall'elica stessa. La prima tende durante il volo a far sbandare trasversalmente il velivolo inclinandolo dalla parte opposta al senso di rotazione della predetta elica, per reazione, in parte determinata anche dalla resistenza opposta dall'aria al movimento delle pale ed alla loro velocità periferica. Per evitare questo fatto, o meglio per ridurlo la portata si sono adottati costruttivamente taluni accorgimenti quali ad esempio quello di conferire alla semiala dalla parte dove il velivolo tende a inclinarsi una maggiore incidenza. Che succederà in tal caso? Aumentando quest'ultima aumenterà di conseguenza anche la portanza di quella che avrà quindi anche la tendenza a sollevarsi maggiormente e quindi a contrastare la coppia di reazione. Non crediate però che il rimedio sia perfetto. Dall'aumento di portanza difatti deriva anche un aumento di resistenza all'avanzamento la quale esercitando (come vi è noto) un'azione frenante accenna a far girare il velivolo da quella parte, nel senso orizzontale. Si ovvia però a questo inconveniente spostando l'asse di trazione dell'apparecchio di qualche grado dalla parte in cui la coppia di reazione si manifesta. Si provvede in altre parole a «dissasare» il motore sul castello in modo che l'asse dell'elica si trovi leggermente inclinato rispetto al piano, verso il lato cui il velivolo tende a sbandare. Quest'altro accorgimento riporta un certo equilibrio tra le diverse resistenze presentate dalle due semiali. Questo generalmente per gli apparecchi a cellula biplana, poiché in quelli ad ala bassa od a parasole si può ottenere lo stesso effetto con un leggero aumento di superficie, aumento anche lievissimo in caso di apparecchio veloce, e mantenendo sempre il dissasamento del motore. Può essere infine utile introdurre come ulteriore sistema di compensazione anche un dissasamento del piano di deriva come appunto nel caso di questo velivolo da scuola. Tenete però presente che la compensazione della coppia di reazione in sede costruttiva è sempre tenuta a metà valore. L'altra parte essendo affidata alle manovre del pilota che dovrà agire sui

timoni e sugli alettoni. Voi vi domanderete perché non sia più comodo compensare tutto costruttivamente. La ragione è molto chiara. Il velivolo sente naturalmente l'effetto della coppia di reazione sotto la trazione del motore ma in volo librato no. Cessando quindi la forza di trazione esso verrebbe a trovarsi squilibrato. Capito? E già che ci siamo parliamo anche dell'effetto giroscopico.

Quali siano gli importantissimi principi sul quali si basa il giroscopio saprete certamente. Comunque, vi ripeterò che un corpo in rapidissimo moto rotatorio tende a mantenere invariata la posizione del proprio asse di rotazione e l'effetto è tanto maggiore quanto più grande è la sua velocità di rotazione e la sua massa. Spostando in modo brusco ad esempio il predetto asse di un angolo si genera una coppia di forze che tende a far ruotare la massa attorno ad un altro asse normale al primo. Orbene l'elica in rapidissima rotazione altro non può considerarsi se non una massa giroscopica il cui effetto si farà immediatamente sentire nel caso si voglia effettuare una virata, manovra che altro non rappresenta se non una deviazione dell'asse del giroscopio. La resistenza che si incontrerà avrà reazioni speciali a seconda del senso di rotazione dell'elica. Guardando il velivolo dalla parte della coda se l'elica girerà nel senso delle lancette dell'orologio ad esempio, si tratterà di elica destrorsa ed in tal caso il suo effetto giroscopico darà luogo ad una coppia picchiante virando a destra e cabrante girando a sinistra. L'inverso avverrà se si tratterà di elica sinistrorsa. Esiste del resto una regola empirica ma sufficientemente chiara per stabilire l'effetto giroscopico ed è quella delle tre dita. Guardate — l'istruttore tenendo orizzontalmente la mano sinistra fece assumere alle dita anch'esse tese un angolo quasi retto a due a due — continuando: il medio indica la direzione del moto, l'indice quello dell'accostata, il pollice il senso della coppia picchiante o cabrante a seconda della virata. La sinistra vale per le sinistrorse. Naturalmente anche all'effetto giroscopico c'è modo di ovviare con adeguate manovre dei timoni ma questo vi sarà più chiaro da una dimostrazione pratica che vi darò la prossima lezione di doppiocomando. Ed ora andate perché debbo finire il mio lavoro con gli allievi venuti prima di voi. I due ringraziano soddisfatti e ritornano vicino al velivolo fermo, facendo le loro considerazioni. GIO. FA.



La più ingegnosa e più utile iniziativa editoriale in favore degli appassionati dell'aviazione.

Preaeronautici !!!

La serie dei manuali per l'istruzione premanuale continua nel suo grande successo. Se desiderate arruolarvi nell'Arma Aeronautica come specialisti, vi è indispensabile acquistare uno dei seguenti volumi:

- Il Pilota preaeronautico . . . L. 7,35
- Il motorista preaeronautico L. 7,35
- L'elettricista preaeronautico L. 3,00
- Il montatore preaeronautico L. 7,35
- Il fotografo preaeronautico L. 6,50
- L'aiutante di sanità preaeronautico L. 7,50
- L'armiere preaeronautico . . L. 6,00
- Il marconista preaeronautico L. 3,00

In vendita presso tutte le librerie e direttamente presso l'Ufficio Editoriale Aeronautico - Via Ripense 1, Roma cui può indirizzarsi la richiesta a mezzo Conto Corrente Postale 1-24718.

Aeronautica Predappia S.A.

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE
AEROPLANI DA BOMBARDAMENTO
RICOGNIZIONE - CACCIA
SCUOLA - TURISMO

PREDAPPIO E FORLÌ

MOVO MODELLI VOLANTI PARTI STACCAE

La più completa organizzazione italiana per l'Aeromodellismo
Richiedete il Listino prezzi 1942
MILANO - Via S. Spirito, 14
Telefono 70-666

A. CASTELLANI CREMONA

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

A INCHIOSTRO VISIBILE
NOVITÀ - LANCIO A. METÀ PREZZO
INVIARE VAGLIA A STILO EVEREST CORSO VINZAGLIO 8-TORINO che spedirà franco di porto



AERONAUTICA UMBRA - S. A.

Capitale sociale L. 3.000.000 interamente versato SEDE LEGALE: ROMA
Indirizzo telegr.: AVIOMBRA - Tel. 85 - Foligno

COSTRUZIONI AERONAUTICHE E MECCANICHE

Per la vostra radio usate esclusivamente valvole

FIVE

"ITALIANISSIME"

AGENZIA ESCLUSIVA

Compagnia Generale Radiofonica

P. BERTARELLI I MILANO Tel. 81808 - 14635

La FINESTRA dei LETTORI



PRIME ALI

(Continua da pagina 6)

fimere e gli aeromodellisti scompaiono ad uno ad uno curvi e mesti come salici piangenti. Al terzo giorno le gare erano finite e i cineasti non avevano a disposizione più ragazzi, né più modelli in grado di prendere il volo (salvo quelli fatti costruire apposta, cioè i modelli protagonisti principali). Allora si dovette ricorrere alla cortesia del colonnello Marciano, Comandante il Campeggio pre-



aeronautico della G.I.L. Il Comandante Marciano mise a disposizione centinaia di ragazzi, e così si poterono rimettere in funzione una nuova gara, cioè una finta gara.

IX.

Tentativo di conquista per aggiramento di due generali.

Ma ecco che proprio allora il regista, a forza di urliare strepitare saltare correre e imprecare, si storce un piede. Da prima Saltta non ci fa caso, anzi seguita a saltare come un'empide e a sbracciarsi, come uno spaventapasseri per far capire al ciccone numero uno che doveva lanciarsi per aria un modello volante e non portare in testa un cesto di patate! Poi, tutt'ad un tratto, lo Scrittore dovette farsi prestare un'automobile e trasportarlo a letto e poi portargli un medico con pezuole impacchi e impiastri.

Per fortuna il più e il meglio (il meglio che s'era potuto fare) era stato fatto. S'era perfino riusciti a girare una scena nella quale le più copiose autorità sfiguravano da comparse. Era andata così. «Mi occorre molta gente: signore, signorine, ragazzi e, possibilmente, delle autorità, ufficiali in divisa», aveva detto il regista allo Scrittore. «Tu che conosci l'Eccellenza Porro, perché con una scusa qualunque non lo fai camminare verso la parte del campo nella quale noi stiamo girando? Avremmo le autorità e dietro alle autorità verrebbero tutti i curiosi che stanno loro intorno, applicati alle loro vesti come pilacchere. Non ti pare un'idea? Io mi preparo e tu fra dieci minuti mi dai i porti qui. Ad ogni modo ti farò un segnale...».

Lo Scrittore aveva cercato di fare del suo meglio. S'era avvicinato al Generale Porro (insieme al quale erano il Gen. Medaglia d'Oro Zappelloni, il Segretario Federale di Padova, il col. Pelliccioli, il col. Gandolfi, il col. Carelli v. Presidente della R. U.N.A. ed altri ufficiali numerosissimi), e, con subdola manovra, aveva attirato la sua attenzione su un curioso aeromodello autocomandato il cui costruttore aveva avuto l'ordine di spostarsi gradatamente sempre più verso il gruppo sparuto degli interpreti e comparse del film. La manovra riusciva benissimo, tutto procedeva nel migliore dei modi, ma il regista non si decideva a fare nessun segnale... E così s'era giunti a venti, e poi a quindici, e poi a dieci metri dalla macchina da presa, ma segnale niente. Peggio! L'operatore aveva già fatto piegare le zampe alla sua macchina e se ne andava. «Che fanno i cineasti?», aveva chiesto ingenuamente il Comandante il Squadra aerea.

«Schifo, Eccellenza». Più tardi si disse che l'operatore se n'era andato perché la luce non permetteva più di girare. Ma oramai la parola schifo era stata pronunciata, e chissà che ne pensava il Generale.

X.

Movimento di masse d'eccezione, ossia l'autore di «Pisicchio e Melisenda» non molla.

Ora voi penserete, o lettori, che il regista, dopo questo fatto, si fosse levato dalla testa l'idea di far comparire nel film qualche berretto con greca. O ingenuità umana! Voi non conoscete i direttori di film, voi non conoscete il catanese Salita, aeromodellista e costruttore di tanti modelli quanti erano gli apparecchi della Crociera Atlantica del Decennale, costruttore di riflettori con scatole da panettone Motta (per carità, non mettiamoci a pensare al panettone, ora!), voi non conoscete Salita autore del



film «Pisicchio e Melisenda», 90.224 fotogrammi a scatto fotografico! Di fatti l'indomani Salita torna alla carica: «Tu che conosci il Gen. Porro, perché...».

«Ho capito. Niente da fare. Il Generale Porro non è mica a mia disposizione...».

«Ma lui non lo sa...».

«Ah, bella cosa! Anche l'inganno, dunque. Che t'anno insegnato a te, da piccolo? Ti han forse detto che si può ingannare un generale?».

«Ma ieri...».

«Ieri non ci ho pensato. Oggi ho ri-



lettuto. Il Generale mi fa l'onore di tenermi alla sua tavola, io sto di fronte a lui. Fra me e lui non c'è che un debole fiasco ed io, ieri sera, non osava guardarlo per tema di arrossire. No, oggi non mi renderò colpevole di un inganno! Piuttosto gli confesso tutto!».

«Fu così che lo Scrittore si presenta ciondolando ciondoloni al Generale, a quello squisitissimo amabile signore che è il Gen. Porro e gli dice: «Eccellenza, scusatemi...».

«Che c'è che c'è? Cosa vuole il giornalista cinematografato?».

«C'è, Eccellenza, che vorremmo, ci

sarebbe bisogno di qualche generale, un pizzico di colonnelli, una manciata di capitani...».

«Ah, ho capito!» fece ridendo il generale. «Dobbiamo fare una parte. Benissimo. Contrattiamo prima, sulla base di Cinecittà...».

Fu così che il regista potette finalmente girare una scena (che poi nel montaggio andò inghiottita da cento altre) con delle masse fra le quali c'erano veri generali, dei veri gerarchi e delle vere signore. (E dire che pochi minuti prima una signora bionda, pregata di rimanere «a fare il pubblico» davanti alla macchina, se n'era andata sdegnosamente dicendo: «Ma per chi m'hanno preso?». Ecco, atterite belle di Cinecittà, come sono certe signore che vengono ad ammirarvi sullo schermo!).

Poi, come s'è detto, seguirono la storia del piede, gli accazzoni a scappa fuggi, e, sopra tutto, il dilagamento totale degli aeromodellisti e del loro modelli.

Il trenino tenia riaccolse gentile la truppa e si buttò giù ruzzoloni, fra tizzoni e fischii, verso la pianura, verso il Sud, verso Roma, dove altri strati fatti dovevano scendere prima di giungere alla fine della fatica. State a sentire.

XI.

Invece che all'ospedale un ragazzo finisce davanti la macchina da presa.

A Roma, prima di tutto, si ripresentò implacabile il problema degli attori, problema che si rivelò ben pre-



sto solubile, ma non tanto facilmente. Naturalmente in queste cose ha molta importanza la tenacia. Cercare è semplice, ma cercare con tenacia e cocciutaggine è un'altra cosa. E poi ci vuol fortuna. E la tenacia e la fortuna eran cose che la truppa cinematografica aveva in abbondanza.

Saltò fuori per primo un tipo distinto e fotografico al quale il regista affidò la parte principale. Anzimo si chiama questo ragazzo, ma dal momento che la sorte l'aveva fatto battere nel cinematografo diventò Franco. Neppure costui aveva mai visto un aeromodello, naturalmente. Questa cosa infastidiva gli aeromodellisti veri, da principio, e forse farà torcere il naso anche a voi, lettori, che siete quasi tutti aeromodellisti. Ma il fatto è che si doveva fare un film, e non dei modelli volanti! Molti bravi aeromodellisti messi alla



prova si erano rivelati pessimi attori. Dunque... Ma andiamo avanti con ordine. Oltre al problema degli attori, che, come avete visto e vedrete andando innanzi, ha trovato soluzione via via fortunata e inaspettata, talora bizzarra, c'era quello degli ambienti, i quali, fissati nel soggetto, dovevano essere o mutati, o sostituiti, o diminuiti: comunque studiati. Il

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile
UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO
Stampato nello Stabilimento "Molino Illustrato".
Concess. per la distribuzione D. I. E. S.
S. Daniele 3 - ROMA