L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

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

N. 50

NOSTRI ASSALTATORI ATTACCANO UN AEROPORTO NEMICO IN ALGERIA

Scopi veri della guerra

Le cosiddette Potenze Unite fanno questa guerra unicamente per scopi idealistici; nessuno scopo men che ortodosso li ha mossi a combattere su tutti i mari e tutti i continenti.

Noi siamo portati — malignamente — a sconfessare tutte queste oneste intenzioni ed a ritenerle ipocrisie bell' e buone, ma non c'è un solo anglosassone che non ci giuri sopra. Però qualche volta accade che la realtà materiale prenda alla gola anche i super-idealisti del campo a noi avversò, e li costringa a lasciarsi scappare qualche scottante ammissione. E noi, ancora più maligni, eccoci pronti a spulciare i loro discorsi ed a sottolineare quello che hanno sia pure appena pensato.

Così per oggi ci siamo ripromessi di prendere di mira il signor Halifax, personaggio che ha tenuto mano al defunto Chamberlain (l'uomo dall'ombrello) a piantare quel po' po' di pandemonio di cui oggi si vanno constatando le conseguenze e verificando le complicazioni più varie. Naturalmente il signor Halifax non è affatto lo scopo — personalmente — della nostra critica, bensì quello che ha detto. Si capisce che, lo abbia detto lui o un altro, lo abbia detto in fondo ad un banchetto in America o ad un «meeting» in Inghilterra, la cosa non ci fa nè caldo nè freddo; a noi interessa «quello» che ha detto, cioè le ammissioni da lui fatte.

L'argomento era quello delle materie prime; argomento vecchissimo; argomento sfruttatissimo prima, durante e dopo l'entrata nel conflitto degli Stati Uniti; argomento che in un certo senso rappresenta il «pallino» degli anglosassoni.

In fondo non hanno torto. In molti secoli di «lavoro» gli anglosassoni si erano accaparrate tutte le sorgenti di materie prime. I territori più pingui di ricchezze di ogni genere, minerarie, agricole, industriali erano roba loro; e dove non sventolava direttamente la loro bandiera un sapiente sistema di sbarramenti economici imponeva inevitabilmente al produttore di passare attraverso le «forche caudine» del sistema inglese prima di giungere al consumatore. Su questa monopolizzazione si basava la ricchezza anglosassone; e sulla ricchezza si basava la loro forza (il principio era: col denaro potremo comprare tutto). Per questo dormivano fra due guanciali; erano tanto ricchi che ben difficilmente gli avversari avrebbero potuto creare degli imbarazzi alla loro organizzazione, al loro rifornimenti, ed impedire che intanto, a furia di quattrini, potessero adunare abbastanza gente da mandare a farsi ammazzare per i loro begli occhi. Quando alla società venne ad unirsi l'immenso e ricchissimo territorio russo, i voti degli anglosassoni furono colmati, e si sentirono più che mai possessori della vittoria.

Ma intanto la guerra volgeva nel tempo con un ritmo forse più lento di quello che i desideri di molti pensavano di dover segnare, ma con un seguito di successi ben consistenti che l'Asse prima ed il Tripartito poi si andavano guadagnando. Così venne un momento in cui il signor Halifax ebbe la possibilità di pronunciare un preoccupato, e preoccupante, discorso in mezzo ai suoi amici americani.

Egli parlò delle materie prime, e si espresse in una delle forme più sintetiche e nello stesso tempo più significative che il nostro tempo offre: con dati statistici.

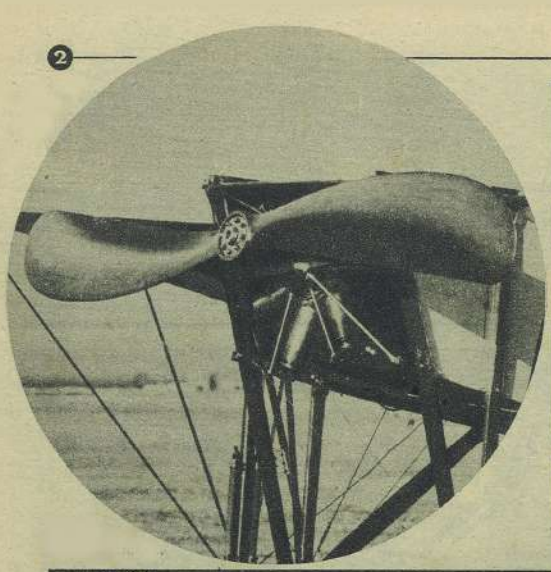
Così accoratamente affermò: «Dal 1939 in poi i petroli delle Indie Olandesi e della Birmania sono caduti in mano dei Giapponesi, quelli della Romania, della Galizia e molti della Russia sono in possesso dei Tedeschi, mentre altri sono gravemente minacciati. Nel 1939 il Tripartito non aveva affatto gomma naturale: oggi ne possiede il 90 per cento della produzione mondiale; per la bauxite (materia prima per ottenere l'alluminio) le possibilità di produzione del nemico sono passate dal 25 al 66 per cento della produzione mondiale; per il ferro dal 7 al 44 per cento; per lo stagno dal 9 al 74 per cento; per il manganese dal 10 al 35 per cento e per il piombo dall'8 al 21 per cento...».

Non ha fatto seguito un singhiozzo, perchè i veri «gentleman» non singhiozzano mai, ma ci sarebbe stato bene.

Ora queste cifrette — che ha detto il signor Halifax, non già che abbiamo inventato noi, intendiamoci! — sono molto significative. La gente si domanda: ma perchè vanno a far la guerra nel Caucaso invece di conquistare Mosca? Ecco la ragione: nel Caucaso c'è il petrolio, il ferro, il manganese, il carbone, mentre a Mosca ci sono solo belle strade e palazzi che probabilmente finirebbero in macerie prima di conquistarle, e che nell'un caso e nell'altro non servirebbero a niente. La gente si domanda: i Giapponesi perchè non conquistano l'Australia invece di giocherellare nelle Indie Olandesi, Nuova Guinea ecc.? Ecco la ragione: lì ci sono gomma, petrolio, metalli pregiati, mentre in Australia ci sono quattro ceffi di ex-forzati perfettamente inutili. Ed i risultati delle imprese concomitanti del Tripartito sono condensati nei numeretti annunciati dal signor Halifax.

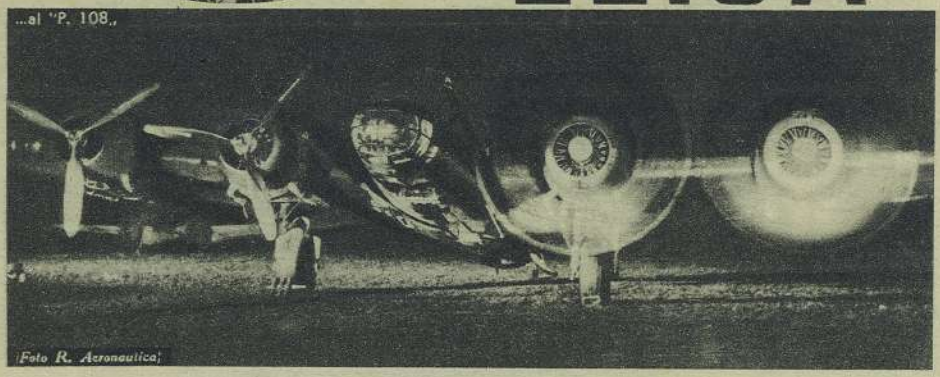
Vi par poco? State tranquilli: in questi numeretti, e nel loro progressivo aumentare, sta il segreto della vittoria.

SILVAR



EVOLUZIONE DELL'ELICA

...al "P. 108,,



(Foto R. Aeronautica)

Quando i fratelli Whight pensarono all'adozione dell'elica aerea, della quale il genio del grande Leonardo, già qualche secolo prima aveva dato una chiara idea, non avevano certo su di essa molte pretese. Era già molto per allora l'avere risolto il problema del volo del loro trabiccolo alato valendosi di un propulsore, nella progettazione del quale ultimo qualche cosa era stato tratto dall'elica marina, che ad ogni giro facesse presa nell'aria avvitandosi in essa in modo analogo a quello della classica vite entro la propria madrevite, così che ad ogni rotazione impressa dal motore vi fosse uno spostamento in avanti del propulsore stesso e per conseguenza dell'aeroplano.

Questo spostamento costante ad ogni giro, dovuto all'angolo formato dalle pale rispetto all'asse longitudinale del mozzo prese appunto dalla vite il nome di passo. (Praticamente però si riscontrò che l'elica avvitandosi nella madrevite fornita dall'aria deve far presa colle pale in un elemento mobile e sfuggente e perciò l'entità dell'avanzamento prodotto e misurabile in metri non è esattamente uguale al passo previsto teoricamente, vi è quindi una certa percentuale di perdita, quella che i tecnici chiamarono «regresso dell'elica»). Ma dall'epoca dei fratelli Wright ai nostri giorni, la rudimentale elica di allora ha fatto molta strada e non certo solamente trascinando velivoli per lo spazio! Di pari passo con lo sviluppo dell'aviazione, costituendone anzi parte di primissimo piano, si andò man mano affinando; venne migliorata nel rendimento in seguito ad esperienze di laboratorio e di volo, diventò sempre più adatta alla crescente potenza dei motori, ma continuò anche ad avere in se stessa un difetto di nascita, una specie di peccato originale dovuto alla sua struttura a pale formanti un determinato invariabile angolo, cioè un passo assolutamente fisso. Non poteva quindi soddisfare a tutte le esigenze di un velivolo per la quale fosse stata calcolata. Poteva ad esempio rispondere ad appropriate qualità di salita, oppure a quelle di una determinata velocità di crociera, od ancora a buone doti di decollo ecc. Ma non mai a tutte in senso assoluto. La deficienza si fece ancora più netta quando si cominciarono ad adottare motori adatti per l'alta quota a causa della variazioni delle caratteristiche atmosferiche che influiscono anche sul'o sviluppo della potenza nei riguardi del motore, in modo diverso, e sull'assorbimento di quest'ultima da parte dell'elica. Questo difetto dell'elica a passo fisso non sfuggì naturalmente agli occhi dei tecnici i quali ben sapevano che un propulsore ideale avrebbe dovuto poter variare a seconda dell'e esigenze di un dato velivolo, nel diametro e nel passo. Per buone qualità di salita essa doveva, ad esempio, presentare un maggior diametro ed un passo minore rispetto a quelli necessari per la velocità massima. Considerata assai difficile ad attuarsi la variabilità del diametro, costruttori e progettisti indirizzarono invece i loro studi e le loro ricerche sulla realizzazione della variabilità del passo col variare l'angolo delle pale. Non fu certamente cosa di poco conto il risolvere un simile problema. La necessità di dover collocare gli adatti congegni per far ruotare le pale nella zona del mozzo, l'indispensabile leggerezza di essi che doveva altresì accoppiarsi ad una alta robustezza dei diversi organi, in modo da conferire loro la debita resistenza alla tremenda forza centrifuga generata dalle pale in rotazione, alle vibrazioni, alla tendenza alla torsione dovuta al motore, richiesero anni di studi e di pazienti prove. I primi esperimenti concreti sull'elica a passo variabile datano dal 1918 (elica Hart a mozzo metallico e pale di legno), ma passò più di un buon decennio prima che essa facesse la prima apparizione nell'uso pratico, con un certo affidamento. Quel decennio anzi può definirsi il periodo di transizione e di evoluzione dell'elica poichè si passò da quella di legno a quella a pale metalliche con passo registrabile non in volo. Fu anzi la possibilità di adottare pale metalliche che accelerò, rendendola possibile, la realizzazione dell'elica a passo variabile.

Entrata ormai nell'uso pratico ed adottata sempre più su vasta scala, essa ha reso possibili sensibili miglioramenti nelle caratteristiche di volo degli aeroplani. Con essa anzitutto la potenza del motore può essere meglio sfruttata nella fase di decollo e di salita, permettendo passi adatti a raggiungere una maggiore quota ed una più elevata velocità alle grandi altezze, oltre a ridurre in talune condizioni il consumo di carburante nel motore. Altro vantaggio importante è quello di poter disporre le pale a bandiera in modo che quando un motore venga a «mancare» o il pilota debba fermarlo per difettoso funzionamento, come può accadere in un plurimotore con la resistenza che altrimenti offrirebbe all'aria, essa non trascina il motore generando gravi inconvenienti. La messa in bandiera (denominata anche «passo infinito») inoltre comporta anche la possibilità, nei tipi più moderni, di invertire il passo. Questa inversione può essere utilizzata come freno aerodinamico per gli atterraggi; è inoltre in esperimento la possibilità di utilizzare il sistema di frenaggio per il velivolo da bombardamento in picchiata: ma l'inversione del passo è particolarmente utile per le manovre in acqua dei grandi idrovolanti. Diversi sono i sistemi adoperati dai costruttori per ottenere la rotazione delle pale sul mozzo in modo da variare a volontà l'incidenza delle stesse, così da ottenere il passo voluto. In molte eliche si è sfruttata la resistenza opposta dalle pale stesse ottenendo un comando automatico del passo; in altre invece si è utilizzata la potenza del motore mediante un sistema di servomotore, in altre ancora il cambiamento del passo è ottenuto con motore elettrico, o con un sistema pneumatico, od idraulico. Vi sono eliche a passo variabile che possono assumere due o più posizioni, altre in cui la variazione del passo è graduale. Altri costruttori la munirono inoltre di freno per evitare che essa giri quando si ha la necessità di lasciare fermo un motore.

GIO. FA.

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

LA SETTIMANA ESTERA

E' noto oramai l'interesse che nel campo militare riveste l'impiego degli alianti. La Germania è stata la prima a dimostrare il grande rendimento bellico di questi apparecchi in determinate circostanze e sopratutto in occasione dei suoi sbarchi aerei di cui la meravigliosa impresa di Creta, effettuata in cooperazione con le nostre armi, è stata la più folgorante espressione. Ora, tra i più notevoli alianti dell'aviazione germanica è senza dubbio da citare il «Gotha Go 242». Si tratta di un apparecchio ad ala semi-alta, con due travi tubolari portanti l'impennaggio, capace di trasportare 21 soldati e due uomini di equipaggio. Con un'apertura alare di 24 m., una lunghezza di 16, un'altezza di 3,45, e una superficie portante di 70,8 mq., il «Gotha Go 242» denuncia un peso a vuoto di 1460 Kg., e un peso in volo di 3860 Kg.

●

Dall'inizio dell'offensiva estiva sul fronte orientale al 20 ottobre u. s., un gruppo da ricognizione dell'aviazione germanica impiegato nella zona di Stalingrado ha effettuato ben 2000 voli di guerra eseguendo fotografie d'interesse bellico su di un'area di circa 25.000 chilometri quadrati.

●

I bombardieri britannici «Hampden» i quali possiedono una velocità oraria di circa 400 Km/ora ed un raggio d'azione di circa 2700 Km., sono stati trasformati in aerosiluranti, dopo aver subito alcune modificazioni. Gli «Hamplen» sono armati di tre cannoncini, uno situato nella prua, l'altro sulla parte superiore e il terzo sparante in depressione, ed erano stati usati anche come aeroplani posamine.

Colpo in pieno! La nave inglese, carica di munizioni per il fronte africano, salta in aria colpita da una bomba di un nostro tuffatore. (Foto R. A.)

COME PREPARARE GLI ALLIEVI AI CORSI DI VOLO A VELA?

Quali sono i migliori candidati al volo a vela e al volo con motore? Come preparare questi candidati al pilotaggio? Ecco due domande che sono sempre di attualità, perchè l'esperienza insegna e suggerisce sempre qualche nuova soluzione ogni giorno e in ogni persona che si occupi del problema. A queste domande il nostro collaboratore Giovanni Fabbi ha risposto con le seguenti note. Il Fabbi dice ad un certo punto che forse si tratta di sfondare una porta aperta.

Fosse vero! Comunque, nell'intento di portare ancora una pietra per la costruzione dell'importante edificio, pubblichiamo queste note augurandoci che altri — sono tutti gente di esperienze —, vogliano dire la loro opinione sull'argomento che ci sta tanto a cuore.

Se da talune circostanze è lecito sperare in un forse prossimo più grande sviluppo delle nostre scuole di volo librato, non sarà certamente inutile il considerare qui brevemente taluni aspetti di quella che sarebbe necessario fosse la preparazione teorica preventiva dei giovani prescelti per i corsi di pilotaggio senza motore, preparazione adeguata alla sempre maggiore importanza assunta dall'istruzione volovelistica.

E' ormai arcidimostrato che l'aviatore moderno, diremo anzi integrale, è colui che è passato attraverso i tre stadi della preparazione aeronautica a cominciare dall'aeromodellismo, e di ciò sono certamente persuasi anche quei pochi conservatori irriducibili che amano fare talvolta allusioni nostalgiche considerando che tutto andava molto bene, quando ai loro tempi (fortunatamente lontani) volavano col tale o tal altro apparecchio da scuola.

Senonchè proprio da noi, per circostanze di vario genere, i prescelti per frequentare le scuole di volo a vela ben raramente provengono da quell'aeromodellismo, che per essere il primo gradino dell'attività aeronautica, costituisce un vivaio di fresche e talvolta preziose energie, dal quale si dovrebbero attingere «tutti» i giovani elementi destinati al volo a vela. L'affermare questo, oggi, potrebbe essere considerato il classico luogo comune «sfondare una porta aperta», visto che questo avviene da tempo in seno alle più importanti nazioni aviatorie del mondo. Invece sarà bene ricordarlo ancora una volta. Data e concessa quindi l'evidentissima opportunità di trarre dalle masse aeromodellistiche gli elementi più adatti, e premettendo che anche in passato, quando l'attività aeromodellistica era opera individuale e non organizzata come oggi, gli allievi più attenti, quelli che davano prestamente i risultati migliori, erano proprio quelli che si erano formati per spontanea passione una certa cultura sugli aeroplani e le leggi che ne governano il volo, è facile considerare gl'importanti vantaggi che offrirebbe un'adeguata preparazione teorica prima dell'inizio della frequenza ai corsi.

Oggi specialmente, che il conseguimento dell'attestato B non deve più essere fine a se stesso, ma costituisce una premessa essenziale perchè il giovane possa essere avviato al pilotaggio degli aeroplani, od a quello superiore degli alianti, speciali corsi preparatori di praerazione sulle indispensabili nozioni di aerodinamica, di meteorologia, di costruzione ec. che il giovane allievo deve conoscere, si rendono indispensabili. L'organizzazione di corsi di questo genere fatta in collaborazione con i comandi della G.I.L. non dovrebbe certo incontrare grandi difficoltà di attuazione e molto potrebbe essere appoggiato eventualmente anche a quelle scuole aeromodellistiche che veramente siano bene organizzate, ed alloggiate in convenienti locali, dotate inoltre di ottimi istruttori, scuole che non mancano, per fortuna. Dalla istruzione aeromodellistica già posseduta dai candidati al pilotaggio del volo a vela a quella teorica generale, il passo è breve. Si tratterà di approfondire con maggiore ricchezza di particolari e con opportuni criteri didattici quelle cognizioni di aerodinamica che l'aeromodellista anche per pratica conosce. Si tratterà inoltre di portarlo dal piano della costruzione pratica di un aeroplano di piccole dimensioni quale può considerarsi, salvo talune proporzioni, il modello volante, alla conoscenza almeno teorica di quella del veleggiatore e dell'aeroplano vero e proprio. L'allievo che si presenterà con questa preparazione alla scuola di volo librato richiederà un tempo assai minore per il conseguimento dell'attestato ed avrà quella indispensabile maggior fiducia in se stesso che gli proverrà appunto dal conoscere perfettamente tutto quanto riguarda la macchina sulla quale dovrà volare. Gli sarà facile rendersi conto in ogni momento delle manovre che sarà chiamato a fare di volta in volta, conoscerà a priori in quale assetto dovrà tenere il libratore perchè il suo volo si determini in condizioni di sicurezza, ecc. Ed allora veramente si potrà trarne il massimo vantaggio ed il compito degli istruttori sarà facilitato ed alleggerito; e si avranno anche meno «scassate». Ma sopratutto, conseguito un ottimo attestato, l'allievo sarà un buon elemento utilizzabile con profitto anche alla scuola di pilotaggio a motore.

G. F.

LA RUBRICA DEL VOLOVELISTA

La Sezione Volo Umano Naturale ha rivolto al nostro Curiel le seguenti domande:

« Quali sarebbero fra i profili N.A.C.A., Gottinga, Clark Y, ecc., i più adatti per ottenere la migliore stabilità, la maggior finezza, colla minor resistenza all'avanzamento, e infine la massima portanza e quindi il minimo di affondamento alle basse velocità, intorno ai 40 Km. ora? Inoltre si gradirebbe conoscere tutti quegli altri dati che possono interessare (anche riguardo ai materiali) la costruzione di speciali alianti leggerissimi che diano il massimo rendimento ».

Ed ecco la risposta del Curiel:

Non si può indicare in maniera assoluta quale sia il miglior profilo che dia un buon rendimento per un aliante poichè la superficie portante di quest'ultimo è costituita da diversi profili calettati a diverse incidenze. Naturalmente un profilo preso isolatamente avrà certamente quella data incidenza per cui si verifica massimo il rapporto Cp/Cr (minima resistenza con massima portanza). Si prendano poi in considerazione anche i seguenti dati:

valore massimo del rapporto $\frac{Cp\ 3/2}{Cr}$

valore massimo del rapporto $\frac{Cp\ max}{Cr\ min}$

Minimo spostamento del centro di pressione, cioè bassi valori di Cm (coefficienti di momento).

Ora se noi vogliamo ottenere un aliante che abbia il massimo «rendimento» dobbiamo scegliere appunto almeno due profili e precisamente: uno all'incastro (preferibilmente spesso per ottenere la massima portanza e per poter collocare l'incastro di unione delle semiali) ed uno alle estremità per migliorare la manovrabilità alle basse velocità (fase di atterraggio o di virata sbagliata). Generalmente detto profilo è biconvesso, sottile, quasi simmetrico il quale ha si poca importanza — essendo sottile — ma in compenso offre poca resistenza. Naturalmente non tutti i profili danno il massimo dell'efficienza (rapporto Cp/Cr) alla stessa incidenza ed è per questo che in un aliante i profili sono calettati a varie incidenze.

In quanto alla manovrabilità alle basse velocità vi è da notare che i profili alle estremità hanno — quando lo si voglia — lo scopo di dare ancora un poco di «portanza» ad incidenze critiche (cioè quelle che provocano le autorotazioni e le cadute in vite). E precisamente: se il profilo intermedio di un'ala (che è ottenuto unendo linearmente i due profili: incastro ed estremità) da un Cp. quasi nullo ad una incidenza critica, è chiaro che se noi calettiamo una certa superficie d'ala negativamente, l'aliante raggiungendo un angolo di attacco critico non sarà completamente in perdita di velocità perchè avrà ancora una parte d'ala che darà origine alla portanza.

Dalle considerazioni finora fatta è dunque evidente che il problema di stabilire quale sia il migliore profilo che dia il massimo rendimento non è agevole non potendosi detto profilo considerare isolato.

Comunque, posso consigliare il «Gottinga 535» per l'incastro ed il «Naca 23012» alle estremità. Unendo linearmente i 2 profili se ne ottiene un'altro che ha per Cp. e per Cr la media dei due profili considerati. Per quanto riguarda il calettamento dei profili non è possibile darne a priori l'indicazione esatta poichè il più delle volte si procede per tentativi e cioè: volendo ottenere una data portanza (che nella condizione di equilibrio deve essere uguale al peso dell'aliante) e conoscendo il valore della velocità dell'apparecchio si fissa l'angolo di incidenza e si legge il corrispondente valore di Cp.

Con la formula $P = Cp\ SsV^2$ si controlla se si ottiene la portanza desiderata.

P=portanza in Kg.
s=densità aria.
S=superficie aliante (ala).
V=velocità in M/Sec.

Naturalmente nel caso di diversi profili il valore di Cp. deve essere quello medio. Così dicasi per il Cr.

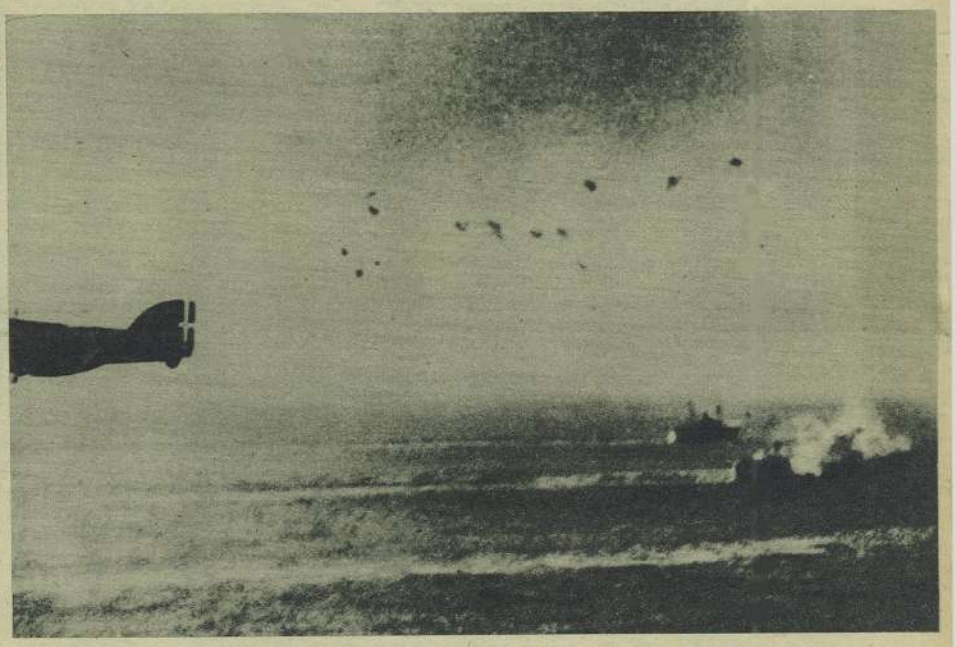
Per quanto riguarda la minima velocità di discesa dell'aliante essa è determinata dal peso dell'apparecchio che a sua volta dipende dalla superficie d'ali.

V min.=0,7 V Peso/Apert. ali=m/sec.

In merito a tutti gli altri dati che possono interessare la costruzione di speciali alianti leggerissimi essi sono innumerevoli e di natura aerodinamica, meccanica, costruttiva; è quindi impossibile trattarne, se non problema per problema.

Anche in merito ai materiali l'argomento è vasto e quindi impossibile qui trattarne, ad ogni modo per alianti molto leggeri l'ideale sarebbe adoperare l'elektron (peso specifico 1,8).

GIORGIO CURIEL



Un grosso mercantile centrato da uno "Sparviero„ lungo le coste algerine *(Foto R. Aeronautica)*

IL SEGRETO ROMANZO

XXX.

Il «perchè» del gioco dei perchè di cui al numero precedente sarà presto liberato dalle sue angosciose incognite soi che pensiate come fosse avvenuto il trafugamento della gomma. Voglio dire che qualcuno, prima di abbandonare il Collegio Militare con la coda fra le gambe come un cane frustato, riuscì abilmente ad estrarre la camera d'aria dalla ruota anteriore della bicicletta del Colonnello, nell'intento, forse, di portare con sè un ricordino di quel luogo di delizie oppuranche di vendicarsi del trattamento ricevuto in extremis. Fatto sta che il venerabile uomo non so come abbia potuto considerare la cosa quando, all'inforco del velocipede, dovette accorgersi d'esser proprio a terra. E avrà creduto di cadere vittima del meccanico quando questi gli avrà presentato un conto inusitato per una semplice bucatura.

Il compagno — ladro d'occasione — entrato in possesso dell'ordigno non aveva certamente una chiara e preventiva cognizione delle applicazioni cui avrebbe fatto sottostare quella tubolare elasticità. Ma ben presto il carattere balistico della gomma doveva prevalere a contatto del forcone costituito dallo schienale di una sedia al quale era stata tolta una traversa. Una specie di fionbone, sapete. E scarpe per proiettili, non avendo altro sottomano. Le prime prove di tiro — tanto per stabilire una tabella delle gittate — vennero eseguite allo stesso indomani dell'arrivo nel baraccone della Caserma Cavour, non appena suonata la sveglia. In realtà dovevamo fare attenzione perchè il Cama tirava da dannato certe scarpate che fischiavano attraverso lo stanzone come bombarde. Ci buttavamo fra le brande appena l'energumeno gridava «fuoco!». E bam! contro la paratia di fondo.

Si creò una certa confusione nei nostri piedi dato che il Cama non badava a spese ed attingeva alle palle degli altri per arroventare le sue traiettorie.

Di solito gli ufficiali di servizio non si avventuravano mai alla mattina nella nostra camerata, postochè un certo odorino, cosa volete... in tanti... Eppoi eravamo puntuali. Ci pensavo io stesso a sollecitare le operazioni mattinali. Ma con quel diavolerio delle scarpe (non riuscivo a trovarne una seconda che m'andasse bene al piede sinistro, per quanto sacramentassi) un notevole ritardo si era sviluppato e allora — per suo malaugurio — il compitissimo tenente, che aveva la ventura di guidare i nostri destini per quel giorno, volle dare un'occhiata per informarsi timidamente sulle nostre intenzioni.

Il malcapitato aveva appena sospinto il battente della porta che uno sventolone ben chiodato attraversò la densa e vaporizzata atmosfera della camerata d'occasione arrivando giusto a bocciare la capoccia introdottasi nel vano.

Che cosa seguì al colpo e allo strillo reattivo?

Be'... è meglio non dirlo. Laconicus et tacitus (se così è ben detto).

A disperdere la cattiva impressione creatasi con questo fattaccio — e sopratutto quello d'essere stati «incavernati» — il nostro Comandante ebbe la buona idea di chiedere e la fortuna di ottenere dalle Superiori Autorità di condurci in blocco a Venezia per assistere a quella magnifica gara aviatoria che aveva assunto il nome di Coppa Schneider (ricordatevi che correva l'anno 1927 e si era in sul finire dell'estate).

Sbarcati al Lido come dei famelici conquistatori e constatato che il nostro maniero era più che confortevole — nientemeno che la «Villa delle Rose»: stavamo per diventare romantici, noi, precursori degli odierni guastatori! — ascoltammo la paternale di rito che delimitava le nostre possibilità, il nostro contegno e il nostro compito (sissignori: eravamo andati a Venezia per lavorare, addetti alle segnalazioni dei passaggi sui tabelloni di gara), quindi irraggiammo in ogni quartiere a portare il lustro della nostra buona novella. Infatti ben poca parte della popolazione italica conosceva la nostra divisa e, perciò, la nostra esistenza.

Ma il chiodo finale era costituito per noi dalla corsa aviatoria. Non ci fu bellezza di fanciulla e di angolo morto nelle calle della splendita città che potesse tenere il confronto.

Lo sciame si riunì nel fatidico giorno sulla spiaggia dell'albergo Excelsior ed a ciascuno di noi venne assegnato un posto. Fra le mie mani capitò financo un megafono per arringare la folla variopinta e cosmopolita.

In sostanza l'agone (cioè il «grosso ago» per produrre le punture dell'emulazione) si svolgeva tra macchine e piloti italiani e inglesi. Fra i grandi nomi dei due campi spiccavano De Bernardi e Webster. Il paragone veniva effettuato tra idrovolanti, generalmente del tipo a scarponi. I nostri erano dei Macchi, monoplani piuttosto fini, nati proprio per l'acqua. Il difetto stava forse soltanto nella messa a punto dei motori; del resto la formula monoplana avrebbe consentito di raggiungere velocità elevate. L'avversario aveva messo in lizza, invece, biplani terrestri adattati, con motori lungamenti provati, ad ala non fortemente caricata, il che consentiva loro di sbandare il meno possibile dalla linea di traiettoria sui piloni.

Il percorso avveniva lungo la lingua di terra del Lido sempre di fronte agli occhi della folla. Nulla di più spettacolare.

La linea di volo era tenuta ad una ventina di metri di quota. Soltanto le virate portavano le ali a puntate verso i trecento metri; tali quelle dei nostri Macchi che, magistralmente condotti, dovevano sfogare in alto la loro esuberanza di velocità per non derapare eccessivamente. Nella ripresa in picchiata, poi, un fremito percorreva i cuori che tremavano anche materialmente per la ripercussione della strappata del motore quando gli aeroplani saettavano al traverso della nostra baracca-lavagna.

Per lungo tempo alzammo numeri favorevoli, poi uno dei nostri migliori dovette ritirarsi per spurgo d'olio in carlinga. Inutilmente i rimasti chiesero alle bielle di sbattere più rapide. L'affrettata messa a punto ed il rodaggio insufficiente non permettevano alle belle macchine di dare tutta la loro misura.

Così Webster vinse. Mi pare che montasse un Gloster. E la sua massima velocità fu poco al disotto dei 400 Km. all'ora. Bisogna dire proprio che quella Casa inglese abbia di poi lungamente dormito sugli allori perchè all'inizio di questa grande e terribile guerra i Gloster da caccia non viaggiavano a velocità superiore di quella del loro nonno a Venezia nel 1927!

Da quella giornata di sconfitta rientrammo alla Villa delle Rose piuttosto imbestialiti. L'indomani cominciò a piovere. Tutto concorreva a renderci odiosa la città dei Dogi.

Così l'abbandonammo quasi con dispregio per ritornare nell'ancor brillante estate romana. Qui ci attendevano le ultime prove di volo e gli esami teorici per terminare il Corso Osservatori e conquistare così la prima nostra medaglia d'oro, l'aquila che avrebbe brillato con orgoglio ed imperio sui nostri formidabili petti.

MARIO SALVADORI

Hai comperato l'Albo

AVIATORI AVVENTUROSI

numero 4?

È bellissimo e costa solo L. 1.50

CRONACHETTE

CAGLIARI

Per il giorno 18 Ottobre la scuola di aeromodellismo della R.U.N.A. di Cagliari organizzava un Raduno aeromodellistico in pendio.

I partecipanti appartenevano a quella scuola di cui già si ebbe occasione di parlare in queste cronachette: si trattava quindi di nuovi elementi i quali per la prima volta potevano dimostrare con quanta passione avevano seguito il corso. La partecipazione seppure non totale ha riunito modelli meritevoli di ammirazione.

Il cronista così narra: Si parte la mattina alle 7 in un trenino tremendamente zeppo, il che induce alcuni aeromodellisti, per salvare il loro modello dalle ire della folla, a chiudersi nella ritirata...! Si arriva sul posto alle 8 e tre quarti e tutti cominciano a darsi d'attorno ad aprire gli involti, sfoderare, dallar baionette (aeromodellistiche ben intese), ect. Sono presenti anche due giovanissimi allievi con il modello scuola «Cagliari I», pronto in un baleno. Il pendio sembra discreto. «Si comincia?» «Via!» Il primo Cagliari apre la serie dei lanci con un voletto di 50", ma regolare.

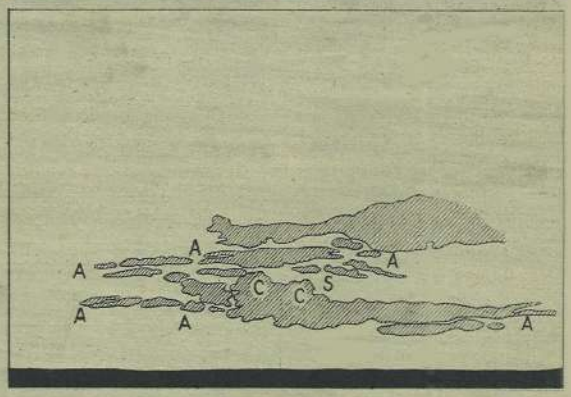
Dopo di ciò tutti cominciano ad affrettarsi per paura che si levi il vento. Segue un bel modello di classe con la fusoliera coperta completamente in agave: l'I-Arma. Bel volo con atterraggio in mezzo a pecore e relativo cane che, buttatosi furente contro l'innocuo modello, se ne va via dopo averlo fortunatamente solo odorato! Mentre il padrone dell'I-Arma torna sudato dalla corsa, si nota un viso serio: come mai? Semplice: costui ha dimenticato a casa il pezzo d'attacco centrale delle ali, di conseguenza non può lanciare. Subito gli viene affidato l'incarico di cronometrare i voli: nessuno può stare inoperoso!

In questo frattempo l'Istruttore s'impossessa di una macchina fotografica e, con la scusa della fotocronaca, va in giro scattando l'obbiettivo a destra ed a sinistra. Segue qualche altro lancio, ma poi ci si orienta per la scelta d'un pendio migliore.

Vi si arriva dopo un quarto d'ora, si centra e si mette mano ai modelli scuola per «saggiare le condizioni atmosferiche». Altro volo di 50" di un Cagliari. Si rilancia subito l'I-Arma che compie un magnifico volo di 2', allontanandosi. Segue l'entusiasmo generale e parte subito l'I-Giva di Sabiucciu. Vira un po'; ma viene corretto istantaneamente, e rilanciato; lo vediamo allontanarsi di molto compiendo un volo di 2' e 15". Il vento è sempre moderato. Nel frattempo il modello di Calzia prende anch'esso l'aria e compie un volo di 2'. Tutto procede bene senza alcuna scassatura. L'Istruttore si aggira per il pendio divertendosi un mondo a lanciare uno dopo l'altro i modelli che gli capitano. Intanto si scatta anche l'ultima fotografia. Si continua a lanciare tutta la mattina ottenendo dei voli di oltre un minuto. Ogni tanto il cronometrista si eclissa ed impreca per quel famoso attacco lasciato a casa.

I lanci terminano alle 12 circa per l'aumento eccessivo del vento. In ordine di merito si classificano primo Sabiucciu con 2'15"; secondo Ardau con 2'; terzo Calzia con 2'.

L'ATLANTE delle nubi



Stratocumuli formati da distensione di Cumuli (Stratocumulus vesperalis. — Cedimento delle sommità e distensione delle basi). — Cifra del codice CL=4. — L'ora corrisponde alla fine dell'evoluzione diurna dei Cumuli. Questi, in via di sparizione, sono quasi completamente appiattiti e si presentano sotto forma di lunghe distese AA controluce rispetto al sole che tramonta in S. In CC si distinguono ancora alcune tracce di protuberanze cumuliformi.

Margheritone

Chi gliel'abbia appioppato quel nomignolo non si sa con certezza, ma è fuori dubbio che quando Orazio sente pronunciare le cinque sillabe «Margheritone» si volta subito; segno evidente che la parola, calzando a meraviglia, ha avuto corso e credito. Margheritone! Nome posticcio che in un certo qual modo corrisponde alla sagoma fisica del ragazzo. Orazio è alto e mingherlino, ha un'abbondante capellatura rossa ed un viso bianco latteo. E cammina un po' da trasognato e guarda più all'insù che dove mette i piedi. No, non ha sbagliato l'autore del soprannome: Orazio sembra proprio il gracile stelo del leggiadro fiore di campo. Egli ha compiuto i tredici anni, ma con il suo fare scontroso e timido e la salute delicata ne dimostra appena appena dodici. Orfano dei genitori gli sono rimasti quattro parenti, uno zio e due zie vicini ed una nonna lontana. Un focolare non privo di benessere materiale e di agiatezza, ma un po' freddo e malinconico. Lo zio Fernando è un viaggiatore di commercio ed in casa ci sta poco, zia Francesca occhialuta e severa professoressa di matematica ci sta anche meno. Ci rimane soltanto zia Paola che è anziana e sorda ed è sempre intenta alle faccende domestiche.

Orazio è un ottimo ragazzo, serio e studioso fin troppo, amato dagli zii a modo loro perchè non manifestano i sentimenti affettuosi con carezze e con moine. Probabile che non abbiano tempo disponibile. Accaduto in conseguenza che il nipote a volte ha dubitato sull'amore degli zii, sentendone una grande ed invincibile soggezione.

Ed ecco che un colpo di fulmine scuote la monotona vita di Orazio: la conoscenza e l'amicizia dell'aeromodellista Giancarlo, rumoroso attivo dinamico. Spalancato un orizzonte bello e gioioso quanto mai. Tutta l'immensità azzurra del cielo inprovvisamente rivelatasi fa fremere di piacere l'anima di Margheritone. E Giancarlo pure prova un piacere vivissimo: ha creato una proselite.

— Di, Giancarlo. Ti pare che sarò anche io capace di farlo un modello?

— E come no! Anche io non sapevo. E poi ho imparato. E bene, sai. In prima linea. Ti farò da maestro. Ed andremo alle gare. Vedrai che sono le gare. Spettacoli che non si dimenticano più. E ci fanno un sacco di elogio ed i giornali stampano i nostri nomi. Diventiamo famosi, ti assicuro. Ma per arrivarci, bisogna lavorare molto. E non solo questo basta. Bisogna anche persuadere i nostri genitori, che qualche volta non ne vogliono sapere perchè dicono che l'aeromodellismo ci fa trascurare la scuola. Io però non ho avuto questa difficoltà. Mio padre, invece, mi ha incoraggiato.

A questo punto il viso di Orazio da sorridente che era diventa scuro.

— Perchè fai il broncio, Orazio?

— Perchè... perchè ho paura d'una tremenda difficoltà. Ho zii severissimi, io.

— Senti, amico. Tu devi esser forte. Se no, che razza di aeromodellista sarai? Coraggio ci vuole. E andiamo alle corte, vuoi o non vuoi che io t'insegni?

Orazio ha un attimo di perplessità, ma poi le sue sopracciglia s'aggrottano e dice risoluto:

— Voglio.

Volontà quasi quasi alfierana quella di Orazio e che ha tagliato nettamente il traguardo, con la massima sorpresa dell'istruttore e dell'allievo stesso. In breve tempo i due si può dire che stiano alla pari. Il maestro e lo scolaro si approssimano a confondersi e Giancarlo candidamente si confessa, dicendo al compagno:

— Vedi, sembra strano, ma è un fatto che non può discutersi. Io ho parecchio imparato insegnando a te. E mi sono perfezionato. Tanti piccoli problemi che dapprima riuscivo a risolvere con una certa fatica, insieme con te li ho dipanati con facilità ed assai presto. Il merito è tutto tuo. E' stato davvero un fenomeno di reciproca suggestione. Io ti ho iniziato e tu ti sei istruito che meglio non potevi. Ce l'avevi nel sangue tu, l'aeromodellismo. A me non è toccato fare altro che risvegliarlo. Mi pare di aver messo il dito su una molla. Lo scatto improvviso ed un nuovo aeromodellista è sorto d'incanto.

Orazio è contento e sorride. Sul suo viso bianco latteo è un'insueta tinta rosata. Ed un ciuffo ribelle dei suoi capelli color di fiamma viva sta per coprirgli gli occhi lucenti.

Gianfranco soggiunge:

— Ha! la faccia d'un artista, tu. Bravo! Ed ora, sotto a fare il capolavoro. Ci riuscirai, sì, che ci riuscirai. Conosco bene le mie aquilette. Il tuo veleggiatore farà faville. E ci batteremo alla prossima gara strenuamente ma cavallerescamente. Se tu sarai primo io sarò secondo e se primo sarò io il secondo lo sarai tu.

Orazio nella sua confortevole e silenziosa casa ha trovato il cantuccio segreto per menare a termine il piccolo capolavoro. Di nulla si è accorta zia Paola sempre intenta alle innumerevoli faccende domestiche. Sorda com'è, ella non ha affatto percepito nessun lieve rumore nè d'inchiodatura e nè raspar di lima o di carta vetrata. «Gianfranco è rincattucciato, vuol dire che studia. Che buon figliolo!» pensa zia Paola.

E buon figliolo Giancarlo lo è in sostanza ed in effetto. Pur perseguendo il suo ideale e realizzandolo con la costruzione di un bel veleggiatore arancione non ha tralasciato le cantiche dantesche e la geografia. Senza contare le ore ha lavorato il ragazzo, per essere pronto alla vigilia delle gare e per non interrompere gli studi, ma a un duro prezzo il tutto è stato compiuto. La sua delicata salute ne ha sofferto, assai più di quanto egli creda. Ed è accaduto che data l'ultima mano alle incollature ed alla verniciatura e rinchiuso il modello in fondo ad un grosso armadio, non ha avuto la forza di muovere un passo ed è sbattuto a terra privo di sensi.

Giancarlo è steso nel lettino e la febbre lo tormenta e lo fa smaniare. D'intorno gli sono zio Fernando zia Francesca e zia Paola che appaiono tutt'altro che severi. Accorati, invece, e con gli occhi umidi. E' presente anche il medico, un omone tranquillo e pensieroso, che scuote la testa e non si pronuncia.

Dopo due o tre minuti di silenzio il sanitario si rivolge agli zii:

— Niente di grave. Si tratta di una febbre nervosa, ma abbastanza accentuata. Il ragazzo è soltanto stremato di forze. Occorre anche un energico rimedio. Un rimedio eccellente. Morale. Una persona affettuosissima che gli stia vicino... E quando questa persona non è la mamma, potrebbe essere la nonna. Dopo le mamme non ci sono che le nonne a comprendere e a confortare i ragazzi. E fate venire la nonna, allora. Questo ragazzo ce l'ha la fortuna di avere una nonna.

E la nonna di Orazio venne di lontano con un treno veloce e stette al capezzale del nipotino malato che appena la vide si rianimò d'un tratto. Seppe la vecchia donna carezzarlo con quell'accento e con quel cuore che soltanto le nonne hanno. E l'ostinato mutismo del ragazzo fu rotto.

Parlò e svelò Orazio il suo segreto a nonnina che gli fece comprendere come avesse avuto il torto di essere stato poco ardimentoso e di aver dubitato sull'affetto e sulla comprensione degli zii che l'adoravano. E la nonna concluse:

— Di, Orazio. Se io ti prometto di assistere alle gare, alle quali parteciperai col tuo veleggiatore, mi prometti che da oggi in poi sarai forte e coraggioso e crederai e confiderai in chi ti vuol bene?

Ed Orazio, serio e reciso, rispose:

— Voglio.

M. LANERI

Modello veleggiatore di 3 m. di apertura, di Roberto Gorian di Trieste, lanciato in pianura con cavo e manica a vento.

POSTA AEREA

Riccardo Bollattino, Roma — Ciò che mi scrivi mi fa molto piacere. C'è sempre bisogno di ragazzi volenterosi che diffondano la passione e la scienza dell'aeromodellismo fra i compagni. Manda pure la descrizione di qualche tuo modello ben riuscito. Indirizza a Giarella, presso di noi. I «G. 50» da caccia sono fabbricati dalla Fiat e i «Ro-37» da ricognizione sono produzione della fabbrica Romeo. Passo la tua barzelletta a Crivello, ma ti dico fin d'ora che non mi sembra un gran che, per quanto abbia il merito di non essere la solita battuta che ha per solo scopo di porre in estremo ridicolo il nemico. (A proposito, il nemico, a mio modo di vedere, dovrebbe esser trattato cavallerescamente e, in ogni caso, non svalutato, altrimenti viene spontaneo di chiederci perchè non l'abbiamo ancora vinto, questo nemico, se è tanto citrullo. Non ti pare?).

Narcisio Barbagli, Firenze — Prima di tutto devo dirti che un ragazzo ha il dovere di seguire i consigli dei suoi genitori, e, sopra tutto, la volontà dei genitori, che hanno molta esperienza. In secondo luogo sei ancora giovane. Aspetta dunque con pazienza e se sarà destino che tu debba diventare, aviatore, lo diventerai, non dubitare.

Raffaello Tosi, Livorno — Ti ringrazio molto per l'affettuoso ricordo.

Marino Mariani, Roma — Il concorso per la copertina è archiviato. Se però tu sei un gran pittore puoi mandare ugualmente, e a noi, la copertina a colori. La tua battuta dice: «Sai qual'è il colmo del rispetto per un superiore?» — «?» — «Atterrare con l'apparecchio sull'attenti davanti ad un generale». Come vedi, io l'ho accorciata e semplificata, la tua battuta. E, bene o male, te l'ho pubblicata. Ringraziami, perchè Crivello II l'avrebbe buttata nel cestino. Difatti la battuta non è illustrabile e non mi sembra del tutto proprio nuova: voglio dire che in altra forma il motivo è stato già trattato.

Liviano Livi, Bolzano — Ti posso dire che la tua battuta è un po' fiacca. Non andrà, dice Crivello II. (E da questo scritto capirai che sono diventato il segretario del mio segretario).

ZIO FALCONE

La FINESTRA dei LETTORI

CORSO D'AEROMODELLISMO

LEZIONE XVI (teorica)

Abbiamo visto che un'ala è dotata di stabilità laterale allorquando presenta un diedro e che la stabilità è tanto più forte quanto maggiore è l'entità del diedro. Abbiamo detto però che non si può usare un diedro molto forte perchè altrimenti si riduce troppo la portanza dell'ala.

Come si fa allora per avere una buona stabilità laterale senza diminuire di molto la portanza? La cosa è semplice: è necessario che il centro di pressione sia ben alto sul baricentro del modello; quanto più alto trovasi il centro di pressione sul bari-

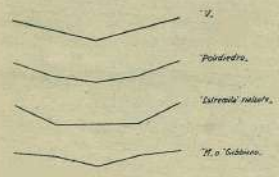


Fig 1

centro, tanto maggiore è la stabilità pendolare. Se abbiamo due modelli, di caratteristiche identiche, uno con l'ala fissata direttamente sul dorso della fusoliera e l'altro con l'ala in parasole, cioè alta sulla fusoliera, a parità di diedro, risulterà più stabile

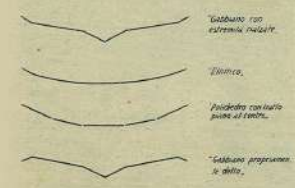


Fig 2

lateralmente quello con l'ala in parasole. Ciò vuol dire che potremo diminuire il diedro a quest'ultimo modello sino ad avere una stabilità eguale a quella del modello con ala poggiata sul dorso della fusoliera e con il vantaggio, rispetto a questo, di una maggiore portanza e cioè di un maggior rendimento.

Il diedro può essere di svariate for-

Fig 3

me. Le più comuni sono: il «V»; il «poliedro»; l'«estremità rialzate» e l'«M» o «gabbiano» (fig. 1).

Vi sono poi diedri più complicati, come quelli rappresentati in fig. 2.

Perchè ve ne sono di tante specie

Fig 4

e quale criterio deve guidare nella scelta?

Bisogna cercare nel diedro il miglior compromesso fra stabilità e portanza, tenendo anche conto della semplicità di costruzione.

Il diedro di miglior rendimento è quello di tipo «ellittico», ma esso non è generalmente usato in quanto la costruzione dell'ala risulterebbe più lunga e complessa. Bisognerebbe infatti costruire i longheroni con una sagoma ellittica e montare poi l'ala su di un apposito scaletto.

Al secondo posto come rendimento viene il «poliedro» (n. 2 della fig. 1). Il montaggio di un'ala con il poliedro è relativamente semplice. Questo tipo viene usato per i modelli da gara di alte doti.

Il «V» è il più semplice e come rendimento non è molto lontano dal poliedro. Per questi motivi esso è consigliabile oltre che per tutti i modelli scuola e normali, anche per i modelli da gara.

Agli effetti del rendimento segue poi il tipo «a estremità rialzate» e per ultimo l'«M».

Il diedro a estremità rialzate può trovare utile impiego in qualche tipo di modello a elastico e di veleggiatore; il tipo «M» invece non dovrebbe venire usato per gli aeromodelli.

Resta ora da stabilire la misura del diedro. In linea di massima non si può, a priori, stabilire quale è il diedro minimo che occorre ad un modello perchè esso possa essere in possesso della necessaria stabilità laterale. Ma è sempre meglio abbondare un poco nella misura. In genere, per il «V», un angolo da 8 a 10 gradi per ciascuna semiala è quello che ci vuole (fig. 3). Alcuni usano stabilire il diedro come percentuale della apertura. In questo caso si può dire che l'estremità di ciascuna semiala deve trovarsi alta, sul piano di montaggio, di circa il 10% dell'apertura. Ciò significa che per un'ala di cm. 120 di apertura si avranno le due estremità alte 12 centimetri sul piano di montaggio.

Fig. 5

Per gli altri diedri è necessario usare una certa approssimazione non essendo il caso di spiegare qui un sistema troppo complicato. Ad ogni modo ci si può attenere a quello indicato in figura 4, anche se non molto usato.

LEZIONE XVI (pratica)

Nei dirvi di togliere la fusoliera dal piano di montaggio ho commesso un piccolo errore di tempestività. Ad ogni modo, se avete tolta la fusoliera dal piano, abbiate pazienza e posatela di nuovo su di esso, magari trattenendola solamente con legature elastiche. Occorre procedere ad un operazione non strettamente necessaria, ma — comunque — assai utile per conferirle una maggiore rigidità e robustezza e per metterla in grado di resistere anche a urti assai forti. Si tratta di procedere alla sua «controventatura» mediante coppie di tondini di pioppo da 3 millimetri di diametro (fig. 5). La controventatura può farsi anche solo fino alla 7.a ordinata, ma è meglio continuarla sino alla 14.a. In questo caso, dall'8a ordinata in poi, i tondini saranno da 2 millimetri anzichè da 3.

I tondini vanno tagliati su misura: non devono essere troppo corti perchè altrimenti non si reggono durante l'asciugamento della colla e non devono essere troppo lunghi perchè, andando a forzare, provocherebbero lo svergolamento della fusoliera. Ora, compiuta questa operazione, è necessario lasciare asciugare bene le incollature. Il giorno successivo si toglierà la fusoliera dal piano di montaggio e si procederà all'applicazione del muso in sughero. Questo potrà essere composto di 2 o più blocchetti che verranno incollati sul pattino, anteriormente alla prima ordinata (fig. 6)

I blocchetti durante l'asciugamento della colla vanno tenuti stretti, possibilmente in una morsa. Dopo un giorno o due si procede alla sagomatura del muso dapprima mediante una raspa, poi con carta vetrata grossa e per ultimo con carta vetrata n. 00. Il sughero è poroso e presenta dei

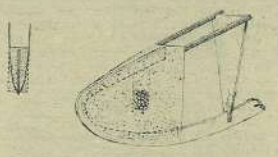


Fig 6

fori che è pertanto necessario chiudere. Ciò si può fare mediante stucco nitrocellulosico o altro sistema che vedremo.

(continua)

Posta DELL'AEROMODELLISTA

Libero Leonardo, Genova — Quello che tu dici è giusto, sino a un certo punto però, perchè ciò avverrebbe solo nella virata stretta. Bisogna tenere in considerazione il grande braccio di leva degli alettoni in confronto a quello piccolissimo (agli effetti di sbandamento) degli impennaggi.

Contro Mariano, Thiene — Naturalmente il diagramma di pag. 24 si riferisce alla vista in pianta (cioè quella che tu definisci «dall'alto») mentre il diedro di 10° per la stabilità laterale si riferisce alla vista di fronte. Quella segnata con «i» a pag. 22 è l'incidenza cioè l'angolo che l'ala forma con la direzione del moto o, in altre parole, la direzione secondo la quale il vento colpisce l'ala. La figura è un particolare della vista di fianco.

Luciano Ghelardi, Pisa — Hai ragione e ho fatto provvedere per la necessaria rettifica.

Giovanni Marinelli, Ancona — Il tuo modello è stato passato per la pubblicazione.

Dante Mangini, Genova — Il tuo idro è stato passato per la pubblicazione. Vedrò se mi sarà possibile procurarti ciò che desideri. Temo però sia molto difficile.

EC. 14

un modello da primati

Fra i tanti modelli che pubblichiamo ve ne sono alcuni discreti, altri buoni, altri ottimi e infine, ogni tanto, qualche fuori classe. Appartiene a quest'ultima eletta schiera l'E.C. 14.

Questo modello ha infatti vinto ad Asiago nella categoria «elastico» scomparendo alla vista dopo 27'13"1/5.

Come vedete, non si scherza e termica a parte, nulla da eccepire.

Noi vorremmo che i migliori classificati ad Asiago non tardassero a mandare gli schemi completi dei loro modelli, accompagnati da una dettagliata descrizione. Per il modello di Torricelli, secondo classificato nella stessa categoria e forse anche superiore allo stesso E.C. 14, vedasi «Aquilone» n. 22 del 31 maggio di questo anno.

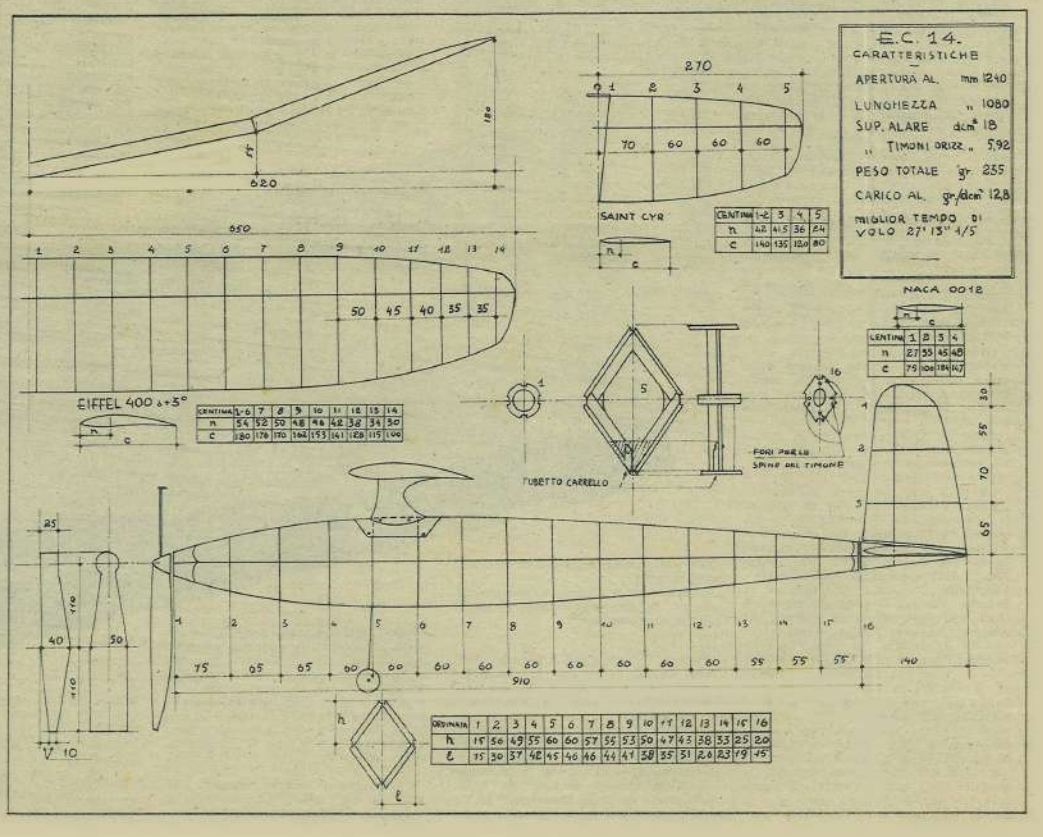
Prossimamente pubblicheremo pure gli schemi di un modello ad elastico di Tione, il famoso «Legionario», famoso naturalmente a Roma, dove nelle gare a cui ha preso parte si è sempre piazzato primo o al massimo secondo e che conta al suo attivo più voli superiori ai 10', con il miglior tempo di oltre 12 minuti.

Gli aeromodellisti intelligenti tengano conto del seguente consiglio: poichè, nel momento attuale, non si deve sprecare l'elastico è bene non costruire modelli su progetto proprio, il cui rendimento è incerto. Conviene invece costruire quei modelli il cui rendimento è stato collaudato attraverso una serie di gare. Si avranno maggiori soddisfazioni, non si sciuperà elastico e tempo; la realizzazione del modello sarà più facile e rapida. Se non ci fossero tanti testardi in giro potremmo essere certi di aver giovato, con queste parole, all'aeromodellismo nazionale. Ma... comunque, noi abbiamo consigliato bene e siamo quindi a posto con la nostra coscienza: gli altri facciano come credono! Tornando al nostro E.C. 14, Ciani ci fa sapere, a complemento dei dati esposti nella descrizione, che le sezioni dei vari pezzi sono riferite alla costruzione in balsa, come era il modello originale. Non esclude però che anche con legni nazionali si possa ottenere un ottimo modello. Infatti il prototipo dell'E.C. 14 pesava gr. 255 e ha dato risultati di pochissimo inferiori a quelli del modello alleggerito; peso del modello sottodescritto: gr. 235.

Questo aeromodello è stato progettato cercando di ottenere una stabilità esuberante, una certa semplicità di costruzione ed una buona efficienza.

La stabilità longitudinale è ottenuta con una fusoliera assai lunga; quella laterale con il diedro forte o con la pinna; questa semplifica anche il raccordo ala-fusoliera.

Per avere una discreta efficienza si è tenuta la sezione della fusoliera molto ridotta; l'ala è stata curata assai per la medesima ragione; per di



Ecco il modello vincitore delle gare a Col del Frate di cui si parla a pag. 4

più essa lavora ad incidenze prossime a quelle di efficienza massima.

Anche il carico alare è stato tenuto basso, per diminuire la velocità di discesa, e per permettere l'uso di matasse di minor sezione, a parità di quota raggiungibile, con conseguente più lunga, ma soprattutto più regolare scarica.

Costruzione:

ALA: centine in balsa da 12/10; b. d'attacco in balsa da 5 mm. di spessore, sagomato in opera; longarone a C di balsa, con listelli da 2x3 al centro, rastremantisi a 0,5x0,6 all'estremità; anima da 18/10 di spessore al centro, 4/10 all'estremità; b. d'uscita in balsa da 3x15 sagomate in opera.

PINNA: un'anima in compensato da 4/10 alleggerita; due listelli da 2x3 di tiglio dalle parti; carenatura di balsa.

FUSOLIERA: in traliccio; ordinato 1 e 16 in compensato da 15/10 4 correnti; i due laterali in balsa da 10x5, il dorsale e il ventrale in balsa da 5x5. L'ordinata maestra (5) in balsa da 20/10 costruita a parte e rinforzata, traliccio in balsa, di spessori variabili da 5x5 a 3x3.

TIMONI: identici all'ala; longarone con la sola anima. La deriva si incastra nel piano orizzontale con una spina di tondino di diametro 3 di pioppo.

Portano il gancio di coda della matassa, e sono fissati con 4 spine di tondino di pioppo di diametro 2, e con 4 elastici.

ELICA: solito tipo, in pioppo e abete; D=440, P/D=1,125 ripiegamento con cerniera; tenditore normale con molla assiale.

MATASSA: 20 fili da 1x3, formata da una matassa di 10 fili lunga 2 metri, avvolta a treccia. Giri di carica: con elastico buono si può arrivare a 950 e più.

CARRELLO: monoruota; si incastra in un tubetto a sezione ellittica fissato all'ordinata 5. Acciaio diametro 15/10.

COPERTURA: in carta velina (rossa per visibilità), tesa con acqua.

VERNICIATURA: la fusoliera con 2 mani di emaillite, il resto con una di nitro trasparente.

Il modello dovrebbe essere centrato senza pesi (Cg al 55% della corda alare). Per le prove al solito modo. E' utile installare la molla per variare in volo l'incidenza dell'asse dell'elica in modo che esso sia lievemente negativo all'inizio della scarica, e vada a 0° finita la punta di potenza. Per questo scopo basta una molletta da tenditore nel tappo, sotto, che si appoggi alla prima ordinata.

EDGARDO CIANI

Posta dell'Aeromodellista

Arturo Valenti, Partonna — Il modello che hai inviato non è che una variante piuttosto brutta dell'Allievo T. 41 e consimili. Quindi sono spiacente di non poter far pubblicare dato che di modelli di questo tipo ne sono comparsi ormai parecchi sul giornale.

Silvano Macera, Livorno — Manda altri schemi completi delle corde delle varie centine, descrizione più dettagliata. Occorre anche la firma del Delegato all'aeromodellismo Barzetti.

Pietro Angelucci, Cetraro — comunica a tutti gli aeromodellisti che chi desidera agabalsa può rivolgersi a lui. Il suo indirizzo è: Cetraro, provincia di Cosenza. Ora che detto signore è accontentato dimostri la sua riconoscenza inviando a Tione, Viale Eritrea, 72 - Roma un discreto quantitativo di agabalsa. Sarà rimborsato delle spese postali.

RE. 2001, Partanna — Non rispondo di solito a coloro che si celano dietro pseudonimi. Per questa volta ti dirò che per coprire le fusoliere ci vuole carta pergamina; un libro d'aerodinamica! Per te può essere conveniente, al massimo, il manuale «Nozioni Elementari di Aerodinamica» di G. Bacchelli. Costa, credo, L. 6 e puoi chiederlo alla Runa, Sede Centrale, Via Cesare Beccaria n. 35, Roma. Per il motorino ad aria compressa puoi provare a rivolgerti alla Ditta Aeromodelli e Accessori, Via Riva Reno, 118 A, Bologna. Per l'elastico senti un poco Petronio Petrone di Taranto o la Ditta Aviominima di Roma. Per il resto niente da fare. Saluti.

Raffaele Coppola, Pomigliano d'Arco — Ti consiglio un Diesel. E' difficile procurarsi l'ottimo Dyno. Rivolgiti a Vantini che dovrebbe avere dei Diesel. Questi motori sono più consigliabili dei comuni a scoppio.

Domenico Contento, Bari — Chi è contento va accontentato. Pertanto vedrai pubblicato il tuo carrello.

Circolo Aeromodellisti, Brescia — Ma voi del «Circolo» che fate? Cantate forse: «Giro, giro tondo, un pane ed un pan tondo...?». O è un «circolo» formato da due persone che dai due scarabocchi di firme mi pare si chiamino Piorzi e Zanetti? Comunque, il balsital a Brescia non ne troverete certo. Potete rivolgervi al Delegato della Runa di Palermo, F. Cocilovo il quale se non potrà accontentarvi direttamente sarà tanto gentile da indicarvi a chi dovrete rivolgervi.

Piero Morelli, Ancona — Buono il tuo modello scuola che farò volentieri pubblicare appena mi avrai mandato una tabella con le dimensioni delle varie ordinate. Saluti.

Michele Sarra, Taranto — Rivolgiti al Comando Federale della GIL chiedendo della Scuola di Aeromodellismo. L'istruttore può darti meglio di me, che non sono della città, le indicazioni sui negozi ove è più conveniente comperare gli attrezzi necessari che del resto, per il modello indicatomi, si riducono a ben poca cosa in quanto quasi tutto si può fare con lamette da rasoio, carta vetrata e buona volontà.

L'EDITORIALE AERONAUTICO avverte, per evitare inutili richieste da parte degli interessati, che sono esauriti i seguenti numeri dei

Quaderni Aeronautici

N. 1, 2, 3, 6, 7, 12, 14, 15, 16, 26 e che per ora non provvederà ad una loro ristampa.

Novità

È uscito in questi giorni il numero 5 della collana

Eroi Alati

Prezzo L. 1.50

Questo numero contiene una schematica ma esauriente biografia degli eroi:

ROMAGNOLI
VISINTINI
CHARINI
GRAFFER
DE SALVIA

appartenenti alla Caccia Italiana e caduti nell'adempimento del proprio dovere.

Dovendolo acquistare eseguite il versamento sul conto corrente postale n. 1-24718 intestato all'

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO
Via Ripense 1 - Roma
Tel. 585341 - 585342 - 585343

L'Aviazione dell'Asse

terrore del nemico

Volume in 8° di 86 pagine con 78 interessantissime documentazioni fotografiche.

Gli autori, tenente colonnello ZANELLI e generale QUADE, hanno scritto sugli straordinari sviluppi raggiunti dall'Arma Aerea rispettivamente in Italia e in Germania, esponendo in una chiara sintesi, la situazione dell'aviazione nell'attuale conflitto.

PREZZO L. 5

L'UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO si è riservata l'esclusività di vendita e di ristampa di questa pubblicazione.

MANUALI

indispensabili ai giovani che desiderano arruolarsi nell'Arma Aeronautica come specializzati.

Il Pilota preaeronautico. . L. 7,35
Il motorista preaeronautico L. 7,35
Il montatore preaeronautico L. 8,00
Il marconista preaeronautico L. 7,50
L'elettricista preaeronautico L. 8,00
Il fotografo preaeronautico L. 6,30
L'aiutante di sanità preaeronautico . . . . . L. 7,50
L'armiere preaeronautico . L. 6,00

Chiedeteli all'UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO - Roma, Via Ripense 1 inviando l'importo mediante il CIC Postale 1 24178.

Assicuratevi 61 cartoline illustranti le varie forme e specialità dell'azione aerea (bombardamento, combattimento, assalto a volo rasente e in picchiata, siluramento, discesa di paracadutisti ecc.)

Acquistando il

CALENDARIO 1942

dell'Aviatore in Guerra

del quale l'Editoriale Aeronautico mette in vendita le ultime copie al prezzo ridotto di:

Lire OTTO

Il valore commerciale delle cartoline che possono essere spedite, supera di gran lunga la spesa d'acquisto.

Inviateci l'importo a mezzo conto corr. posr. N. 1-24718 intestato a

Ufficio Editoriale Aeronautico

Via Ripense, 1 - ROMA

La Scalara

Settimanale - istruisce, educa, diverte
GRATIS saggio Abb. L. 20
Chiedete prezzo utilissime ANNATE
GENOVA - Vico S. Matteo 12

Utilità ed interesse nella nuova raccolta di 6 volumi

AVVENTURE DEL CIELO

posta in vendita dall'Ufficio Editoriale Aeronautico

Ogni volume, elegantemente confezionato, è ricco di illustrazioni; originale nei racconti che riguardano fantasiche ed avvincenti articoli di avventure aviatorie.

E' il migliore acquisto o regalo

COSTA SOLO L. 8

Leggetelo

Richiedetelo all'UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO - Via Ripense 1, Roma tramite versamento in conto corrente postale N. 1-24718.

MOVO MODELLI VOLANTI, PARTI STACCATE
La più completa organizzazione italiana per l'Aeromodellismo
Richiedete il Listino prezzi 1942
MILANO - Via S. Spirito, 14
Telefono 70-686

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
£ 10,95
INVIARE VAGLIA A STILO EVEREST CORSO VINZAGLIO 5-TORINO che spedirà franco di porto
APPROFITTATENE SUBITO

Per la vostra radio usate esclusivamente valvole

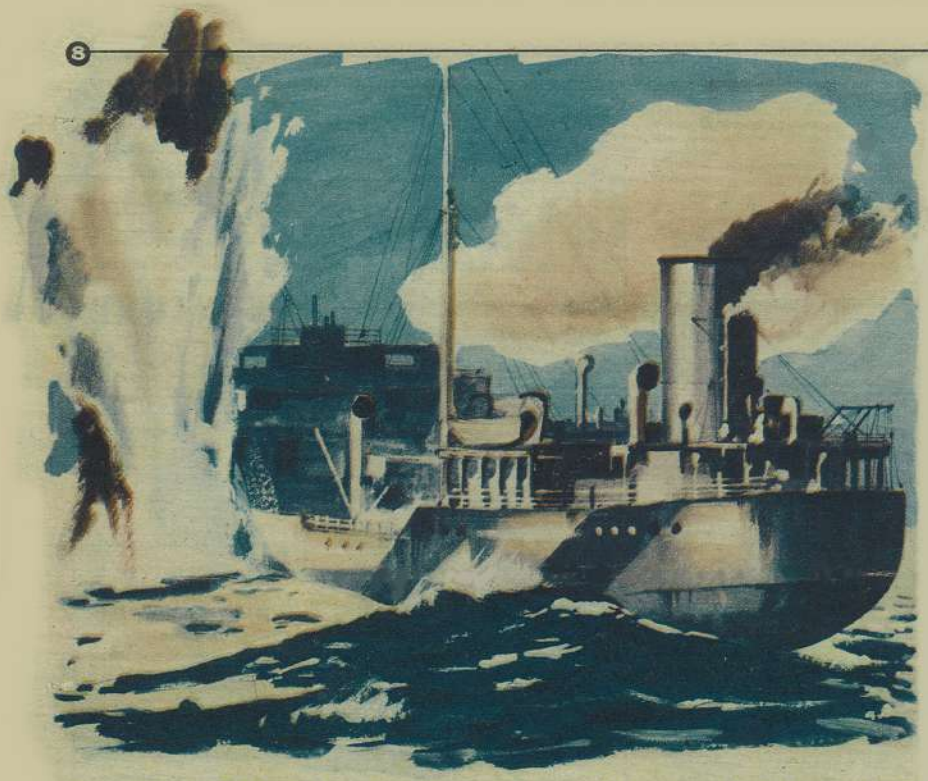
FIVRE

"ITALIANISSIME"

AGENZIA ESCLUSIVA

Compagnia Generale Radiofonica

P. BERTARELLI 1 MILANO Tel. 81808 - 14635



CACCIATORI DI NAVI

Quando Gordon Berry ricevette l'ordine di imbarcarsi sulla «Red Star» poco mancò che non si strozzasse. Quel mezzo bicchiere di liquore che stava sorseggiando non incontrò la via giusta e gli rimase lì fra naso e gola obbligandolo a tossire e sternutire come un cane intirrito. Qualche goccia sembrò scendergli fin nei polmoni arroventandogli la trachea. Diavolo: brontolava ora, fra un colpo di tosse e l'altro, lo avrebbe giurato che sarebbe andato così: erano a terra da otto giorni ormai e proprio quella sera dovevano partire! Lo diceva lui che non sarebbe andata a finir bene la faccenda! E guardò con gli occhi socchiusi la faccia rossa di Roger che rideva mettendo bene in evidenza la dentatura nera e smozzicata per l'uso del tabacco. Si passò una mano dura sui baffi, che aveva grigi ed irsuti, e scoppiò d'improvviso: «Pezzo di scemo! che hai da ridere in quel modo!». E poichè l'altro, anzichè rispondergli, si era gettato sulla sedia e, appoggiato il mento alle braccia incrociate sul tavolo, continuava a sghignazzare ironico, si versò ancora del liquore nel bicchiere, sciacquandosi la bocca e sputandolo quindi in mezzo alla sala. Questo era il segno che il bravo Gordon aveva bevuto abbastanza. Roger lo sapeva e, tranquillamente, gli tolse la bottiglia e il bicchiere, decidendosi ad aprir bocca: «Sai, Gordon — disse — ridevo perchè pensavo a quello che mi dicesti tu l'altro giorno; ricordi?: lo di venerdì non partirò mai! cascasse il cielo, non metterò mai piedi su una carcassa che salpa di venerdì! E tante altre storie mi dicesti che non ricordo neppure; ma mi sembra che c'entrasse anche la luna, una certa stella e l'anima di un vecchio nostromo...

«Stai zitto bestione! — lo interruppe vivacemente Gordon guardandosi d'intorno come se temesse di essere ascoltato — stai zitto! non sai neppure cosa dici! Sei un ragazzino e per di più rimbambito! Quando avrai quarant'anni di mare sulle spalle come li ho io, allora potrai parlare e ridere; se ne avrai voglia! Sì, certo, l'ho detto ed è così: io non sono mai partito di venerdì e neppure quando ricorre quel tal giorno, ed ora invece... — e menò un gran pugno sulla tavola — ed ora invece per questa sporca guerra devo fare quello che vogliono gli altri! E non posso dire di no! E stasera andarmene! Sul «Red Star» poi! Una barcaccia agangherata come quella!». Gordon brontolava tormentandosi i baffi e cercando con gli occhi la bottiglia che Roger aveva posto in terra, accanto a sè. «Dammi da fumare, almeno!» concluse. E Roger gli porse un sigaro che cavò fuori dal taschino della giubba. «Va là, non te la prendere vecchio mio, son tutte strambe-rie fuori moda quelle che hai per la testa. Venerdì è un giorno come un altro e la luna e le stelle stanno lassù buone buone senza far male a nessuno: quanto poi al nostromo...».

Ma Gordon gli dette uno spintone e si alzò avviandosi verso la porta. L'altro lo seguì, alto e dinoccolato, salutando tre marinai che gli avevano fatto cenno da un tavolo. Fuori mugivano le sirene dei piroscafi all'attracco.

***

Sull'aeroporto di X il sole si leva presto e scivola subito sull'erba rasa del campo ad accendere le mille perle di rugiada che curvano gli steli.

Gli aerei, sotto le cuffie impermeabili, immusoniti, attendono gli avieri e i motoristi. Ad occidente, contro il viola spallidito del cielo, trema ancora una stella.

Un maresciallo corre fuori da una baracca e con lui tre, quattro avieri escono correndo. In breve il campo è in piena attività. Dall'ufficio del Comandante avanzano verso gli apparecchi i piloti: parlano animatamente e discutono allegri; uno di essi regge in mano una carta ed il gruppetto sosta un attimo a guardare.

I primi scoppi dei motori spezzano l'aria del mattino levigata come una lastra di cristallo; poi il rombo si fa pieno, unito, sale di tono, copre ogni altro rumore, anche lo squillare di un ferro che giunge monotono dall'officina.

Il vento delle eliche squassa le erbe e le sbatte, le stende, rabbuffa le combinazioni degli uomini che si accingono a partire. Gli avieri sbattono con un colpo secco la porticina: dalla cabina di pilotaggio un braccio si leva a far cenno: i motori rallentano l'ansito, poi riprendono fortissimi e gli «Sparvieri» traballano, cercando quasi con le ali tese un punto d'appoggio sull'aria, corrono, staccano le ruote dal terreno, si alzano.

Un convoglio è stato segnalato dalla nostra infaticabile e sempre presente ricognizione. Fin dalle prime luci dell'alba, un «506» ha sorpreso in rotta verso l'Algeria numerosi mercantili britannici scortati da incrociatori e cacciatorpediniere. Due portaerei fan parte della formazione. Segnalata la rotta e le forze nemiche l'idro da ricognizione ha volto la prua verso la base per non essere sopraffatto dalla caccia avversaria. Ormai è certo di aver affidato in buone mani il grosso convoglio.

Gli «Sparvieri» puntano decisamente verso la zona segnalata. Sciarpe di nebbia fluttuano sul mare strappate da una brezza leggera che incide la superficie e la rende simile ad una immensa lastra d'acciaio sbalzato. Immobili ai comandi sono i piloti che scrutano il fondo ansiosi della lotta. Monotono trascorre il tempo ed il sole nascente tinge di rosa e di ocra dorata le nubi e le onde: un riverbero di porpora è nella cabina chiusa dai cristalli. Una scia sottile, ed un'altra, un'altra ancora: tante, segnano il convoglio; ecco, adesso sbiciano via rapide, si sperdono, disorientate, smarrite; si torcono lentamente mentre i primi biocoli neri schizzano d'intorno a macchiare il cielo. Giù, in affondata vertiginosa! Tutti i cuori battono serrati, le mascelle si stringono, negli occhi ci incupisce una dura volontà di combattere e di vincere. Gli «Sparvieri» sono lanciati contro le navi britanniche. Radono l'acqua, passano tra una rete di ferro e di fuoco, tra crosci di schiuma che sollevano dal mare le bordate nemiche, tra le cortine fumogene, incuranti di tutto, tesi e dritti come frecce scoccate dall'arco. La sagoma della nave prescelta viene avanti, ingigantisce, mostra il fianco chiazzato dalla vernire mimetica, le vampate delle artiglierie, poi tutto sparisce d'un tratto e solo il cielo e il sole è negli occhi del pilota. Il siluro è stato mollato ed ora corre, tocca, esplode e schianta. Una mostruosa colonna d'acqua e di fumo sosta per un attimo in aria. Nella nave squarciata, l'acqua si ingorga e tumultua rombante, finchè copre il ponte e le strutture e le ciminiere. Sul mare restano brandelli di legno, barche cariche di uomini, naufraghi in disperata lotta con la morte. Altri piroscafi seguono la stessa sorte.

***

Il «506» rosso-crociato flotta verso di loro. Gondon tira un gran sospiro di sollievo e mastica un baffo, zuppo e salato, che gli pende melanconico sulla bocca. Ora è tirato su, come un sacco, e rinane per un poco in piedi sul galleggiante a guardar nell'acqua. C'è ancora Roger a mollo, ma non ride più; ha soltanto la bocca aperta e negli occhi una espressione smarrita e densa di terrore; lunghi ciuffi di capelli rossi sono incollati al viso. Gordon ghigna, sputa salato, e, volto all'aviere che lo tiene per un braccio, gli brontola: «Eccolo là, quello che se la ridevа; tenetelo ancora a mollo che gli farà bene!» e lo indica con quella sua mano dura e nera mentre si infila, attraverso la porticina ovale, nell'idro-soccorso italiano. **PERSEO**

Cronachette

ROMA

Dopo la gara aeromodellistica di propaganda del 3 gennaio p. v., la cui partecipazione è lasciata libera a tutti, si svolgeranno nel prossimo anno dodici altre competizioni, nel quadro delle quali verrà disputato il Campionato Romano, i cui Regolamenti saranno pubblicati quanto prima.

Resta però inteso sin d'ora che gli aeromodellisti non muniti di attestato non potranno prendere parte a tali gare che assieme alle Eliminatorie del Concorso Nazionale e a una competizione per modelli veleggiatori scuola riservata agli allievi dei Corsi di Aeromodellismo nelle RR. Scuole Medie e nei Collegi di Roma, costituiscono l'attività sportiva per il venturo anno 1943/XXI-XXII.

●

Per opportuna norma si segnala agli interessati che la Scuola di Via R. Bonghi, a partire dal 25 novembre, osserverà il seguente orario: mercoledì — dalle ore 16 alle 17,30; venerdì — dalle 16 alle 17,30; sabato (alla vigilia di gare o in speciali circostanze) dalle 17,30 alle 19.

●

Mercoledì 23 dicembre, alle ore 15, avrà luogo la seconda riunione degli aeromodellisti romani che, nel loro interesse, sono invitati a intervenire nel maggior numero possibile e con perfetta puntualità presso la Scuola di Via Bonghi. Il resoconto della prima riunione sarà pubblicato nel prossimo numero.

Gara al Foro Mussolini

Il giorno 3 gennaio 1943-XXI avrà luogo una gara per modelli volanti indetta dalla Sede Provinciale — «A. Guidotti» — Roma della Reale Unione Nazionale Aeronautica.

Tale gara avrà luogo sul terreno dello «Stadio Olimpico» (Farnesina) e si svolgerà in conformità alle seguenti norme:

REGOLAMENTO

Art. 1) — Prescrizioni tecniche.

a) I modelli volanti concorrenti dovranno essere del tipo con motore a matassa elastica, dovranno avere una apertura alare compresa fra cm. 55 e cm. 65 (nè superiore a cm. 65 nè inferiore a cm. 55).

Dovranno essere a fusoliera e muniti di carrello completo di ruote.

La matassa non potrà essere composta da più di otto fili a cm. 3, pari cioè ad una sezione totale di mm. 24.

Nessuna limitazione viene fatta circa il peso totale del modello, il carico alare, la superficie portante, ecc.

Sono ammessi alla gara anche i modelli «Canards» a fusoliera. A scopo di contribuire allo studio ed alla diffusione di detto tipo di modello, i risultati di volo di questi ultimi godranno del beneficio di essere moltiplicati per un coefficiente C = 1.2.

b) La partenza dei modelli deve avvenire da apposita pedana. I modelli devono decollare esclusivamente con i propri mezzi. E' vietato aiutare l'involo mediante spinta, pena la squalifica e l'esclusione da tutti i lanci.

c) La gara è di durata e la classifica sarà compilata in base a punteggio.

Il tempo di volo è cronometrato dal momento del decollo a quello in cui il modello tocca il suolo o qualsiasi ostacolo o scompaia alla vista. Ogni concorrente potrà effettuare tre lanci. Per ogni lancio sarà attribuito un punto al modello che ha compiuto il volo di maggior durata, due punti al 2, tre punti al 3, e così via.

A coloro che non eseguiranno il lancio verrà attribuito un punto in più dell'ultimo classificato.

La classifica della gara sarà compilata in base alla somma dei punti totalizzati.

Il concorrente che avrà totalizzato il minor numero di punti sarà vincitore della gara.

Art. 2) — Iscrizioni.

a) Le iscrizioni degli Aeromodellisti di altre sedi devono essere inviate per il tramite della rispettiva Sede o Sezione Autonoma e dovranno essere accompagnate dalla tassa di L. 10 per ogni modello. Le iscrizioni degli Aeromodellisti Romani si ricevono invece esclusivamente presso la Scuola di Aeromodellismo di via Ruggero Bonghi ogni mercoledì e venerdì dalle ore 16,30 alle ore 18.

Tutte le iscrizioni devono pervenire o essere effettuate entro il 26 dicembre 1942-XXI.

b) Nell'inviare la loro iscrizione gli Aeromodellisti di altre Sedi implicitamente convengono che le spese e i rischi dovuti comunque alla partecipazione alla gara s'intendono a tutto loro esclusivo carico e che nessun rimborso di spese nè alcuna responsabilità possono essere da chiunque accollati alla Sede Provinciale di Roma anche nel caso di rinvio della gara per avverse condizioni atmosferiche o altre cause di forza maggiore.

Art. 3) — Premi.

a) I premi sono i seguenti:

Al primo classificato L. 300; 2) L. 200; 3) L.150; 4) L. 100; 5) L. 50.

Inoltre sarà assegnato un premio speciale del valore di L. 50, offerto dal Delegato Provinciale all'Aeromodellismo, al concorrente il quale avrà presentato il modello migliore per costruzione e rifinitura. La scelta di tale modello avverrà fra i primi dieci classificati.

Altro premio del valore di L. 50, offerto dal Sig. Ripandelli Rag. Ettore sarà assegnato al modello che compirà il volo di maggior durata.

b) La premiazione avrà luogo sul campo di gara.

c) La Sede Provinciale della Runa non assume altro obbligo che l'assegnazione dei premi sopraindicati e non assume alcuna responsabilità per qualsiasi danno possa derivare alle persone o alle cose dei concorrenti e dei terzi in dipendenza della gara in parola.

Art. 4) — Disciplina di gara.

a) L'ordine di lancio verrà estratto a sorte e verrà comunicato ai concorrenti mercoledì 30 dicembre p. v. Ogni modello dovrà portare ben visibile sull'ala o sulla fusoliera il numero di gara.

Coloro che non risponderanno alla chiamata della giuria quando questa li chiamerà per eseguire il lancio perderanno titolo al lancio stesso.

b) Coloro che danneggino gli altrui modelli o intralcino lo svolgimento della gara con atti di indisciplina si intendono senz'altro squalificati.

Roma, li 23 novembre 1942-XXI.

MACERATA

La Sede Maceratese della R.U.N.A. ha inaugurato l'attività dell'anno XXI con una gara di modelli volanti, svoltasi domenica 8 novembre u. s. al Campo di Sforzacosta. Alla gara erano invitati, oltre gli aeromodellisti di Macerata, anche quelli della provincia, che però, temendo forse il maltempo, non si sono presentati. Un articolo del regolamento vietava la partecipazione alla gara ai veleggiatori di apertura alare superiore ai due metri, ma ciò nonostante si sono avuti egualmente dei tempi discreti, specie se si considera che nessun modello ha fruito di correnti ascendenti.

Dopo alcuni lanci di assaggio, prende il comando della gara Giacomo Renzi del R. Convitto Nazionale con 2'8", ma subito lo superano Avitabile, pure del Convitto con 2'46" e Saltari, della R.U.N.A. con 2'22"2/5. Altri concorrenti lanciano, ma senza notevoli risultati. Vedendo il sole far capolino tra le nubi, il delegato prov. Serafini si affretta a trainare in quota il suo elegante modellino, rinomato per le sue fughe, ma oggi non c'è niente da fare! Il modello spirala a lungo sul campo in cerca di termiche, ma, non trovandone, pensa bene di ritornare a terra, dopo 2'59"3/5. C'è in pallo un premio del Capitano A. A. Lunelli per il primo concorrente che superi i 3'. Serafini, beffato dal cronometro per 2/5 di secondo lancia ancora ed... intasca il premio, totalizzando 3'9"4/5. Dopo questo lancio, la gara può dirsi virtualmente decisa. Invano gli altri concorrenti tentano di superare il tempo di Serafini, ma, anche a causa dell'umidità, che ha fatto raggrinzire le ricoperture, non riescono neppure ad ottenere tempi migliori di quelli realizzati all'inizio.

Gli elasticisti, comparsi sul campo in numero limitato, preferiscono tornarsene a casa senza lanciare, date le avverse condizioni atmosferiche; soltanto Sampadesi e, più tardi, Boari arrischiano qualche lancio con carica ridotta, realizzando tempi aggirantisi sul minuto primo.

Ha diretto la gara il Capitano A. A. Lunelli, Capo della Sezione Leva dell'Aria presso il locale Comando Federale della G.I.L.

Ecco la classifica: 1) Umberto Serafini 3'9"4/5; 2) Avitabile 2'46"; 3) Saltari 2'22"2/5. 4) Renzi 2'8".

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