

# L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

## MASIERO e AGELLO

Durante una prova di collaudo — il collaudo di un nuovo apparecchio per la nostra aeronautica di guerra — sono caduti il tenente col. Guido Masiero e il capitano Francesco Agello.

Con la morte di Masiero e di Agello l'Aviazione italiana perde due uomini di grande valore, due campioni di audacia e di volontà tenace, di assoluta dedizione alla causa che fu la passione e l'unico scopo della loro laboriosa esistenza. Masiero, il pioniere che aveva creduto nell'aviazione e all'aviazione aveva dato tutto se stesso, prima della guerra (la prima guerra mondiale), durante la guerra 15-18 e dopo, quando l'aeronautica, divenuta potente strumento bellico di difesa, rappresentava la forza più grande dell'Italia. Agello fu in un certo senso il continuatore di quella superba tradizione di pionieri, di cui il Masiero, con pochi altri, era stato il campione.

Il tenente colonnello pilota Guido Masiero era nato a Padova il 24 agosto 1895. Dal Regg. Lancieri di Novara passò volontario al battaglione Aviatori nel 1915 poco prima dello scoppio del conflitto, e tra gli Assi della nostra caccia nella guerra 1915-18 si affermò in maniera brillante abbattendo in cinque mesi sette velivoli avversari e meritandosi tre medaglie d'argento ed una di bronzo al Valor Militare, tutte ottenute con splendide motivazioni.

Nell'immediato dopoguerra, nel 1920, Masiero fu protagonista, assieme ad Arturo Ferrarin, di una impresa che si può ben definire miracolosa: il volo Roma-Tokio con gli S.V.A., gli apparecchi da caccia, gloriosi sì, ma scassati, che avevano già compiuto più che il loro dovere durante il conflitto mondiale.

Nel 1935, dopo un periodo di congedo, partì volontario per l'Etiopia dove ottenne la promozione a Maggiore per merito di guerra. Quindi fu in Spagna con i reparti d'assalto dell'aviazione legionaria. In Spagna si guadagnò la quarta medaglia d'argento al valore.

Nel marzo dello scorso anno era stato promosso tenente colonnello. Aveva 47 anni, ed ancora era esigente con la sua vita. Continuava a servire la Patria in qualità di collaudatore di velivoli bellici.

Il Capitano pilota Francesco Agello è stato una delle più popolari figure della nostra aviazione in quest'ultimo decennio così ricco di memorabili imprese.

Nato a Casale Pusterleno, in provincia di Milano il 27 dicembre 1902, conseguì il brevetto di pilota nell'ottobre 1924. Temperamento di eccezione, dotato di un perfetto equilibrio fisico, la sua sensibilità al volo si affinò rapidamente in sommo grado sotto l'impulso di una forte passione per cui divenne ben presto un elemento di primissima scelta. Nel 1928, difatti, fu assegnato, col grado di sergente maggiore al Reparto Alta Velocità da poco costituito a Desenzano sul Garda.



UN BOMBARDIERE AMERICANO DEL TIPO B. 26, COSTRETTO DALLA NOSTRA CACCIA AD ATTERREARE NELLE LINEE ITALIANE.

Prezioso collaudatore di tutti i tipi idroscopici creati dalla Savoia, dal piccolo Fiat C. 29 al famoso Macchi 72 conquistatore dei primati, Agello rivelò in pieno la sua altissima classe in campo agonistico internazionale in occasione della gara Schneider, disputata nel 1929 in Gran Bretagna. Se la sfortuna poté perseguitare i concorrenti italiani, compreso Agello, non riuscì tuttavia ad aver ragione del cuore e della volontà indomita del piccolo sottufficiale che riuscì a terminare la corsa in un'entusiasmante dimostrazione di ardimento e di perizia.

Da allora fu Agello l'elemento designato per l'assalto ai primati di velocità che il Reparto di Desenzano, divenuto ormai modello di specializzazione tecnica aviatoria, si accingeva a sferrare.

Il 10 aprile 1933 sul Lago di Garda, Agello che, nel frattempo aveva partecipato a varie

competizioni in altre categorie, tra cui il giro aereo d'Italia nel 1930 ed ottenuto nel 1932 il « premio Baracca » ed una medaglia di bronzo al valor aeronautico, conquistava all'Italia il primato mondiale di velocità assoluto, raggiungendo i 682 km-h a bordo dell'idroscopio Macchi Castoldi M.C. 72, munito di motore Fiat da 2500 HP. Era soltanto la rottura della breccia, perchè poco dopo, e precisamente il 23 ottobre dello stesso anno, il primato veniva migliorato e portato a 709.209 km-h. orari, mediante l'impiego del famoso motore Fiat A.S. 6 da 3100 HP., frutto della genialità creativa dei nostri tecnici. Agello era stato l'uomo che per primo al mondo aveva superato i 700 chilometri orari, e, per il tempo, la sua impresa fu considerata di eccezionale valore. Difatti per ben cinque anni il primato italiano rimase imbattuto e tuttora lo è per la categoria degli idrovolanti.

La sua attività professionale continuò inten-

sa. Promosso tenente nel 1935 e capitano nel 1936, fu dapprima al Centro Sperimentale di Guidonia e successivamente fu assegnato presso Uffici di Sorveglianza tecnica in qualità di capo collaudatore.

Nel 1940 in uno dei suoi rischiosi voli sperimentali subì un incidente che poté superare, malgrado una ferita riportata, soltanto in virtù della sua incomparabile perizia e presenza di spirito, riuscendo, in drammatiche condizioni, a portare in salvo il velivolo. Per questa azione fu decorato di una seconda medaglia di bronzo al valor aeronautico.

Con Guido Masiero e Francesco Agello l'aviazione italiana perde due tra i suoi più forti campioni che vollero superare il dovere, scegliendosi a norma di vita, il più rischioso ardimento in completa dedizione alla Patria in armi.

# IL VOLO VELEGGIATO ED IL SUO REGNO



(Continuazione dal numero prec.)  
libere da luogo a luogo la temperatura differisce per le cause seguenti:

**Primo:** per la sfericità della terra. — Se infatti si tiene presente che i raggi del sole giungono tutti paralleli sulla terra, è facile avvedersi che essi si distribuiranno in misura diversa sulla sua superficie, con la conseguenza di un diverso riscaldamento da luogo a luogo. Guardando la figura si rileva agevolmente che lo stesso fascio di raggi solari si distribuisce nella zona torrida su una superficie (c, d) che è minore di quella occupata nella zona temperata (e, f), mentre nella zona glaciale si distribuisce su una superficie (a, b) molto maggiore delle altre due. Si osservi inoltre come i raggi solari piovono perpendicolarmente, o quasi, sulla zona torrida, mentre piovono sempre più obliquamente di mano in mano che si va verso i poli. E' evidente che — per quella legge della fisica la quale afferma che la quantità di calore ricevuta dall'unità di superficie di un corpo, aumenta coll'aumentare dell'angolo formato dai raggi col piano della superficie — la temperatura andrà crescendo dai poli all'Equatore; in altre parole la temperatura varia con la latitudine.

Non influisce sul maggiore o minore riscaldamento della terra il variare della distanza della terra dal sole. Nel nostro emisfero abbiamo il maggior freddo, appunto quando la terra è in perielio, cioè più vicina al sole (1. gennaio), e il maggior caldo quando è in afelio (2 luglio). Data la grande distanza della terra dal sole, tre o quattro milioni di km. in più o in meno, riescono a contare effettivamente ben poco.

**Secondo:** per la diversa distribuzione delle terre e delle acque. — E' risaputo che l'acqua si riscalda meno della terra: sia perché in essa i raggi solari si distribuiscono per un notevole spessore che sembra oltrepassi i 3000 m., mentre sul suolo si distribuiscono solo in superficie; sia perché a somiglianza di uno specchio, riflette una parte dei raggi che vi cadono sopra; sia perché parte del calore ricevuto viene assorbito nell'evaporazione; sia infine, perché il suo calore specifico — cioè quella quantità di calore che si richiede per innalzare di un grado di temperatura la sua unità di massa — è maggiore di quello delle rocce che formano la crosta terrestre. Per queste medesime ragioni, se l'acqua è tarda a riscaldarsi, è pure tarda a raffreddarsi. Segue da tutto ciò che sui mari e sulle terre prossime ai mari si avrà una temperatura assai disuguale da quella delle regioni continentali poste alla stessa latitudine: in queste, un grande riscaldamento diurno ed estivo e un grande raffreddamento notturno e invernale; in quelle un riscaldamento e un raffreddamento assai più miti e un più graduale passaggio dalle massime alle minime, sia diurne che stagionali.

**Terzo:** per la natura del suolo. — E' questo un punto che interessa in particolar modo il pilota volovelista, che — come vedremo meglio più innanzi — ha bisogno di trovare correnti calde ascendenti che lo mantengano in volo. Or bene, siccome le rocce che compongono la crosta terrestre non hanno lo stesso calore specifico, così accade di osservare notevoli variazioni di temperatura da luogo a luogo, anche in regioni non molto estese. Inoltre la presenza e l'assenza di vegetazioni ha molta importanza come fattore della temperatura locale, giacché le piante assorbono una parte assai notevole del calore solare che esse impiegano nelle loro molteplici funzioni vitali. Può quindi aversi tra due luoghi, anche vicini, un sensibile divario di temperatura, quando l'uno di essi sia coperto di ricca vegetazione e l'altro invece sia nudo e arido o, come avviene nei cetri abitati molto vasti, coperto di case.

Esaminiamo ora le cause per cui la temperatura varia, nello stesso luogo, da ora ad ora. Possono ridursi alle seguenti:

**Primo:** l'alternarsi del giorno e della notte. — Sappiamo dalla geografia che il moto del sole intorno alla terra è soltanto apparente: in realtà è la terra che gira su se stessa nell'ambito di 24 ore. La principale conseguenza di questo movimento di rotazione è il succedersi del giorno e della notte. Per ciò che concerne la temperatura, è ovvio che essa aumenta col giorno, quando il sole fa

sentire in pieno la sua meravigliosa potenza calorifica, e che diminuisce di notte, quando sulla terra non giunge che il tenue calore delle stelle e degli altri pianeti.

**Secondo:** l'alternarsi delle stagioni. — Questo fatto è dovuto, come tutti sanno, all'inclinazione dell'asse terrestre, che ha come conseguenza la diversa durata del giorno e della notte per un diverso presentarsi della terra ai raggi del sole. S'intende subito come, durante le lunghe giornate dell'estate, quando i raggi solari piovono su di noi quasi a perpendicolo, la terra riceva e diffonda nell'atmosfera una quantità di calore che è ben più grande di quello che può ricevere e diffondere nelle brevi giornate dell'inverno, quando i raggi del sole giungono a noi quasi obliqui e disperdono il loro calore sopra una più ampia superficie.

**Terzo:** l'umidità dell'atmosfera. — Abbiamo già accennato nelle pagine addietro come il vapore acqueo, che è sempre presente in maggiore o minore quantità nell'atmosfera, costituisce come un velo che protegge la terra dall'eccessivo riscaldamento e nei ritardi il raffreddamento. Questo infuso dell'umidità sulla temperatura si fa sentire particolarmente quando si producono nell'atmosfera quegli imponenti fenomeni che si chiamano nubi. Per l'importanza che esse assumono in ordine al volo veleggiato, dovremo trattarne ampiamente più innanzi. Qui basterà dire che i paesi a basso livello igrometrico, avranno in generale, una media temperatura diurna più elevata e una media notturna più bassa di altri paesi a livello igrometrico più alto.

Molta influenza hanno pure sull'andamento della temperatura le correnti marine ed atmosferiche (venti); potendo esse portare sensibili aumenti o diminuzioni di temperatura a seconda che provengono da regioni tropicali o da regioni polari.

Riteniamo che non sia privo di interesse, per conoscere la distribuzione di temperatura sul globo, riportare le medie annue riscontrate da meteorologi su diversi paralleli:

| Emisfero boreale  |          | Temperatura |  |
|-------------------|----------|-------------|--|
| 90°               |          | -22,7       |  |
| 80°               |          | -17,1       |  |
| 70°               |          | -10,7       |  |
| 60°               |          | -1,1        |  |
| 50°               |          | +5,3        |  |
| 40°               |          | +14,1       |  |
| 30°               |          | +20,4       |  |
| 20°               |          | +25,3       |  |
| 10°               |          | +26,8       |  |
| 0°                | equatore | +26,3       |  |
| Emisfero australe |          | Temperatura |  |
| equatore          |          | +26,3       |  |
| 10°               |          | +25,5       |  |
| 20°               |          | +23,0       |  |
| 30°               |          | +18,4       |  |
| 40°               |          | +11,2       |  |
| 50°               |          | +5,4        |  |
| 60°               |          | -3,3        |  |
| 70°               |          | -12,0       |  |
| 80°               |          | -20,6       |  |
| 90°               |          | -25,4       |  |

Dalla lettura del prospetto su riferito è facile rilevare con l'Eredia:

- 1) Che la più alta temperatura media non si ha all'equatore ma a 10° di latitudine Nord.
- 2) Che il decremento della temperatura dall'equatore ai poli procede con ritmo lento fino al 20° parallelo, con ritmo notevolmente più rapido poi:
- 3) che l'emisfero boreale ha nelle basse latitudini una temperatura più elevata di quello australe, mentre a sua volta questo nelle alte latitudini registra temperature più basse di quelle registrate nell'emisfero boreale.

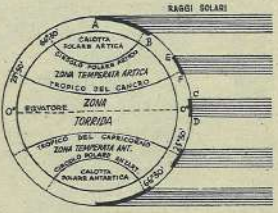
Ciò trova conferma nel prospetto seguente: che reca i valori minimi, massimi e medi rilevati annualmente nei due emisferi e quelli riferibili a tutto il globo:

| Emisfero Boreale: |        |                |
|-------------------|--------|----------------|
| Gennaio           | Luglio | Anno Amplitud. |
| 8,0               | 22,5   | 14,5           |

| Emisfero Australe |        |                |
|-------------------|--------|----------------|
| Gennaio           | Luglio | Anno Amplitud. |
| 17,2              | 10,3   | 7,9            |

| Tutto il globo |        |                |
|----------------|--------|----------------|
| Gennaio        | Luglio | Anno Amplitud. |
| 12,6           | 16,4   | 3,8            |

E' importante per la meteorologia



conoscere e fissare le medie toccate dalla temperatura nei vari luoghi. Anche qui la costanza e il numero delle osservazioni possono essere, come si disse a proposito della pressione, elementi molto utili per conoscere l'andamento dei fenomeni atmosferici. Di ogni luogo si può fissare la media giornaliera: in generale si osserva che la temperatura massima non si ha a mezzogiorno ma un paio d'ore dopo, e la temperatura minima non si ha a mezzanotte ma poco prima del levar del sole. Si dice «Escursione diurna» la differenza tra la temperatura massima e la temperatura minima riscontrate durante un dato giorno. Si sogliono inoltre fissare le medie mensili e le medie annuali, e si chiama «Escursione termica» la differenza tra media temperatura del mese più freddo dell'anno, e nell'emisfero boreale, è gennaio, e la media temperatura del me-

se più caldo, che, sempre nell'emisfero boreale, è luglio.

Siccome però le temperature variano con l'altitudine, come diremo più innanzi, così, per poter trarre dal loro esame e confronto un elemento di sicuro giudizio, è necessario ridurre tutte — come s'è già detto per la pressione — a quel limite che avrebbero se fossero state prese a livello del mare. Raccolte le medie, — siano esse mensili o semestrali o annuali — si congiungano, tra di loro, con una linea tutti i punti che hanno una stessa media: tali linee si chiamano «isoterme». Poiché, come abbiamo visto, su la temperatura agiscono più fattori, — latitudine, stagioni, situazione marina o continentale, ecc. — così è ovvio che le isoterme abbiano un andamento molto capriccioso; nell'emisfero australe, dove predomina il mare, le isoterme seguono con sufficiente regolarità i paralleli; nel nostro emisfero, dove predominano le terre, hanno un andamento sinuoso molto accentuato innanzitutto generalmente sulle regioni marine e abbassandosi su quelle continentali.

L'Equatore termico, cioè la linea che congiunge tutti i punti della terra dove la temperatura è più elevata nel mese più caldo, non coincide con l'equatore geografico, da cui si scosta col suo andamento tortuoso specialmente in corrispondenza dei continenti.

I punti con temperatura più bassa, conosciuti col nome di «poli del freddo», non coincidono neppure essi coi poli geografici: nella regione antartica, si ha un punto solo dove si registra le temperature più basse; nella regione artica se ne hanno due, nell'interno della Groenlandia, dove si ha una media di -49° mentre la minima effettiva ha toccato spesso i -70°.

Convien dire però che la media annuale non dà un'idea esatta della distribuzione del calore in una data regione, perché la stessa media può ottenersi tanto con piccoli quanto con grandi dislivelli tra il massimo caldo e il massimo freddo. Giova quindi tener dietro alle medie invernali e alle medie estive: unendo tra loro con le solite linee i punti che hanno la stessa media invernale (isocineme) e la stessa media estiva (isotere), si può seguire meglio l'andamento della temperatura in una determinata regione, separatamente per ciascun emisfero, perché durante l'inverno nell'emisfero boreale si ha l'estate in quello australe.

L'Italia, situata nella zona temperata, per quanto riguarda le località poste a media altitudine, ha una escursione diurna che varia notevolmente col variare delle stagioni: d'inverno, essa è debole, perché l'inclinazione del sole sull'orizzonte fa sì che scarsa sia la quantità di calore che arriva al suolo durante il giorno, mentre di notte è poco intensa l'irradiazione, mantenendosi bassa la temperatura; d'estate essa è forte, perché il sole molto più alto sull'orizzonte invia al suolo una quantità grande di calore, che durante la notte, viene rapidamente irradiata. Anche l'escursione annua è in Italia notevole, toccando il minimo nei mesi di gennaio e il massimo nel mese di luglio.

(continua) PLINIO ROVESTI

**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 - Semestre 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.

Eseguiti 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



Nella prua del "P. 108", il puntatore è al suo posto in attesa del decollo per il lungo volo notturno. (Foto R. A.)



# Le memorie di un ACCADEMISTA

XXXI

«Avviso agli uomini di buona volontà» (advistis hominibus bonae voluntatis).

Allo scopo di mettervi in guardia verso le contraffazioni dello spirito di queste «Memorie» e verso il bagarinaggio delle mie parole, vi dirò che in realtà talvolta dietro di pulizia letteraria al solo scopo di dar vigore al pensiero ed al discorso. Quindi, prima della stampa, le mie frasi passano in uno speciale purgatorio (che assomiglia più a quello attraverso il quale vengono costrette le lumache per farne la succellata zuppa che non a quello, pur famoso, della Divina Commedia) i dovuti vengono restituiti all'ortodossia morale e anche se a scapito della comprensione. Infatti qualche brano del precedente capitolo vi sarà apparso o-

d'oro sulla manica sinistra e molte rigoline che classificavano gli «scelti» e i «capiscelti». I pantaloni da ex-libera uscita di allievo con scarpette medesime ed una bustina con condoncione d'oro mi completavano la tenuta di casa. Sulla divisa da uscita mancava soltanto il faticoso giallone col rombo ma per tutto il resto potevamo sembrare degli ufficiali al primo gradino della monumentale scala gerarchica.

frimo e quindi di sé stessa l'inventiva aguzzava venisse a cadere. Ma non fu così. Avvenne soltanto una trasportazione di tempi. Non potendo emergere durante le ore di studio, le buriane cominciarono ad avere luogo durante le ore di lezione e quelle di ricreazione, intaccando financo il periodo del riposo notturno.

Non ho intenzione di anticipare qui i programmi allora in svolgimento, ma debbo dire, nascondendo il viso rosso di vergogna dietro le cinque dita della mano destra, che fui proprio io stesso a lanciare la prima pietra, la pietra dello scandalo.

Campeggio aeromodellistico della RUNA di Terni; altopiano del Castelluccio (m. 1200)



## IL CAMPEGGIO AEROMODELLISTICO DELLA RUNA DI TERNI

Pubblichiamo volentieri la relazione di questa interessante iniziativa della R.U.N.A. di Terni, sperando che altre sedi ne seguano l'esempio.

Il campeggio è durato 12 giorni; l'attendimento era costituito da 12 tende tipo «Sport» a quattro posti e una grande tenda tipo «Moretti» per il Comando.

I generi alimentari sono stati acquistati con autorizzazione del Comando G.I.L. Il numero dei campeggiatori per scarsa possibilità di mezzi è stato limitato a 20, essi hanno pagato soltanto una quota di L. 50 a titolo di contributo spese viaggio e permanenza; tale quota inoltre è stata rimborsata alla fine del campeggio agli aeromodellisti più disciplinati unitamente ad altri premi giornalieri stabiliti per le migliori prove degli apparecchi.

Tende e viveri con mezzi somministrati hanno preceduto di un giorno l'arrivo degli aeromodellisti e personale pratico ha predisposto il montaggio delle tende e preparazione del rancho perché il tutto fosse pronto a ricevere i giovani che il giorno successivo mediante ferrovia Terni-Spoleto e Spoleto-Norcia e una marcia in montagna di circa 4 ore potessero trovare quanto era necessario per iniziare il campo nelle migliori condizioni di spirito.

L'età degli aeromodellisti, appartenenti a tutte le categorie sociali, dal figlio dell'Ecc. il Prefetto di Terni ai figli di professionisti, impiegati ed operai, variava dagli 11 ai 17 anni. L'attendimento posto in località leggermente degradante a ridosso di un monte sufficientemente riparo dai venti, distava circa 600 m. da ottimo fontanelle al quale i giovani si avviavano alla mattina per la prima igiene.

Durante il giorno il rifornimento dell'acqua al campeggio era fatto mediante un asinello con due botticelle somesiate.

Le tende erano impiantate a circolo attorno alla tenda comando, e poco discosta, fuori dal cerchio, la tenda con le riserve della cucina e la cucina da campo alla quale era addetta una abilissima cuoca.

Il rifornimento del pane e degli altri generi non soggetti a tesseramento proveniva da Norcia mediante muli e uomini retribuiti.

Anche nei dettagli si è curata la predisposizione di questo campeggio quindi non mancava nemmeno un bagno e gabinetto trasportabile che permetteva la massima igiene fra i campeggiatori.

L'alimentazione comprendeva tre refezioni giornaliere; gli alimenti in misura adeguata hanno procurato con il favore delle eccezionali condizioni di salubrità della regione un ben visibile miglioramento fisico in tutti i giovani.

L'orario dell'attività giornaliera era il seguente: sveglia all'alba, alza bandiera, pulizia del campo, pulizia personale, prima colazione, commento ai lanci del giorno precedente, riparazione dei modelli, contraggio dei modelli; ore tredici seconda colazione, breve riposo, lanci in pendio, con traino a mano e con verticello azionato da bicicletta; ore 19 cena e fino al tramonto gioco del calcio.

Completava l'attrezzatura del campeggio una cassetta di medicinali che ha servito soltanto per curare qualche scottatura solare sempre guarita rapidamente.

I risultati tecnici sono stati piuttosto modesti avendo tutti gli aeromodellisti risentito della scarsa preparazione e specialmente scarso contraggio dei modelli causato dalla mancanza a Terni di un campo o di una area qualsiasi che permetta loro di esercitarsi al lancio dei modelli con traino a mano e con verticello, in uno spazio sufficientemente ampio perché, dalla velocità e dal planaggio essi possano rendersi ragione dei difetti costruttivi; quindi gli apparecchi portati al Piano di Castelluccio soggetti al traino hanno subito tutti i capricci imposti dalla loro impreparazione, impennate, gran volte e avvistamenti fino all'urto finale contro il terreno e relativa catastrofe.

Il Delegato

Ten. Col. Pilota

GIOVANNI CHIAPPERO

All'alba, i campeggiatori si recano alla fonte



Un vecchio insegnante e i suoi discepoli

scuro. In nel giardino del Colonnello Comandante del Collegio Militare, ma dovete tenere conto che la notte era piuttosto nera e quando fu tanto buio non si sa dove si mettono le mani. Qui finisce l'avviso ai naviganti e incomincia il vero e proprio trentunesimo capitolo.

Il rientro a Roma fu piuttosto tumultuoso e ci vollero belle e del buono per ammansirci in maniera da farci sufficientemente applicare allo studio per poter affrontare l'idea dei prossimi esami. La posta di questi esami era la prima bella medaglia d'oro cui gli aviatori aspirano: l'aquila da osservatore. Le prove dovevano essere pratiche in volo e teoriche a terra. Non tutti gli insegnanti erano di ruolo. Ce n'era qualcuno improvvisato, di circostanza, qualche sottotenente imberbe (era Generale) che per altro a noi sembrava già come un semidio solo per il fatto di avere brillanti galloni sulle maniche ed ancor più brillante aquila sul petto. Ricordo di essermi sovente sorpreso in flagante delitto d'invidia e di gelosia per il possesso di quelle forti mani già padrone dell'ala Bestia meccanica. Insomma, sia come sia, gli esami furono sostenuti e superati da tutti, allievi e professori, anche se non a pieni voti.

Il valente immediato della nostra fatica fu una lunga licenza, maturata come i frutti di quel beato autunno, al termine della quale fummo di nuovo convocati a Caserta ritrovandovi intatto il Palazzo che durante la nostra assenza non si era spostato neppure di un centimetro. Poiché questa volta ci era stato assegnato un nuovo grande appartamento esclusivamente per noi, ci sembrò di vivere un'altra vita, soprattutto per essere stati rivisti in maniera differente da quella con cui s'impagliavano ancora i pingini e gli anziani. Si trattava della frequenza del terzo anno di Accademia, con la qualifica di Aspiranti. Segni esterni differenziatori ce n'erano a bizzeffe: maglione con l'apertura al collo rovesciato, fregio sul giustacuore con l'aquila senza testa e senza artigli; altro fregio

Io ero particolarmente carico di fregi e di galloni poiché avevo mantenuto la qualifica di «caposcio» alla quale era stata aggiunta quella di «caposcio» al mio stesso Corso; e poiché facevo il numero uno di tutta quella diurna accademica avevo assunto anche la classificazione di «allievo-brigadiere» e l'onorevole incumbenza di «porta-bandiera». Come vedete, le fortune e le disgrazie non vengono mai sole. Tutta quella roba addosso a me faceva l'effetto di una imbutta sul letto di un caloroso in piena estate.

La prima volta che issai sulla spalla destra l'asta di bandiera col tricolore spiegato al vento mi parve di essermi innalzato di un palmo da terra. Due solidi compagni costituivano i miei angeli custodi, come una guardia del corpo per il novello affilato. Quando uscivo in testa al battaglione tutti gli occhi s'appuntavano su quel lembo di stoffa che fieramente portavo come il simbolo della Patria vivente.

Una nuova era si apriva per noi. La mente riandeva alla deferenza con la quale noi pingini del Centauro guardavamo agli Aspiranti dell'Aquila. Ci sembrava d'essere noi nel purgatorio ed essi in paradiso, mentre nessuna differenza ci appariva con il Corso a contatto, sia pur esso al sopra — il Borea — sia di sotto — il Drago. Ma ora che il Kolo si affacciava alla soglia dei suoi sudori spettava a noi il compito di mantenere un contegno superiore, inattaccabile, e di indirizzare le loro giovani menti nella inquadratura delle reciproche convenienze e della differenziazione gerarchica con cui si manifesta lo spirito militare. Saremmo noi stati capaci di reprimere o almeno di ridurre in camera caritate, la perniciosa ebollizione del nostro animo vulcanico? Si trattava di non fornire cattivi esempi e di mostrarci di gran lunga più maturi di ciò che non fossimo in realtà.

Dato lo sparpagliamento dei membri del nostro Corso, al servizio dei due Corsi inferiori, poteva sembrare dapprima che la coesione potesse sot-

Oh, mio illustratore! ti chiedo venia affinché tu abbia pietà della mia denudata umanità non raffigurandomi nelle salse pitecani con cui fin oggi ci hai conditi a dovere. Ma se nessuno spunto da questo mio scritto avrai potuto trarre, abusa pure di me e sappi che nel colmo di un'istruttiva lezione di meccanica razionale, un acutissimo, straziante singhiozzo partì dalla mia gola quasi che avessi terminato di leggere un'istante prima la ferale notizia della morte collettiva di tutti i miei parenti. Sembrava che un lupo fosse entrato nell'aula ed avesse voluto manifestare le sue opinioni sulla materia che formava l'oggetto del monologo del nostro insegnante. Questi alzò il capo e disse i suoi occhiali verso la porta presso la quale sedeva al primo banco. Forse aveva creduto che nella terra dei suoi vettori se ne fosse innestato un quarto proveniente da quella direzione. Aveva appena distolto lo sguardo ed aperta la bocca per confermare le inesorabili leggi dell'inerzia quando la bestia che mi si era innestata cacciò un secondo ululato ben più formidabile del primo.

Questa poi!... — minacciò il professore.

Mi stavo ergendo con una guancia pallida ed una vermiglia per giustificare l'inconveniente che si era verificato, quando sfacciatamente ritardi con un terzo colpo la mia decisa volontà di rompere gli indugi.

Rendo omaggio alla calma di quel razionalissimo meccanico che sedeva giacidamente dietro la cattedra. In fatti non estrasse la pistola per scalficarmi su di me l'intero tamburo, e soprattutto non pronunciò la fatale parola «scitè!» con l'indice teso verso il corridoio ed oltre. Compresi egli forse all'istante la precaria situazione oppure ebbe bisogno che il maggiore medico gli spiegasse che sarebbero stati necessari ventotto giorni di strazianti singhiozzi e di diete a latte e carbone vegetale per sedare quel mio inspiegabile attacco da femminuccia malata di nervi?

MARIO SALVADORI

# SIRIO ROCCHI



Assai spesso la cronaca di guerra che segue giorno per giorno ed ora per ora l'incessante attività dell'arma aeronautica si sofferma su brevi fatti ed episodi che s'illumina di un'improvvisa e splendida luce, per cui un semplice aviere, o motorista o armiere, vien tratto dallo sconfinato sfondo e balza repentinamente e sorprendentemente in primo piano, ponendosi a fianco, nella generale considerazione ed ammirazione, del più strenuo e più audace pilota, aerofilatore o cacciatore. Ciò accade perché l'eroismo ha un solo e meraviglioso volto. Eroe è il comandante che infligge gravi perdite al nemico e muore combattendo, eroe è l'umile gregario che obbedisce ad un ordine e si fa uccidere. Il cielo degli eroi è popolato di anime senza vestimenta corporee.

Ed ecco un mirabile esempio. L'aviere Sirio Rocchi, della leva 1922, è di sentinella in un aeroporto italiano. Vigile attentissimo a un deposito di munizioni aeroportuale. La consegna è rigorosa, ma vi è concessa l'autorizzazione per l'uomo di guardia nel caso di bombardamento nemico di ripararsi in un vicino rifugio. Il sergente d'ispezione è stato esplicito: rimanere sul posto, finché è possibile, ma se il pericolo diventa minacciosissimo e non lascia nessuno scampo allora la sentinella ha facoltà di allontanarsi. Il Rocchi è stato avvertito, ma sa prima di tutto che la consegna è sacra e non deve essere violata per nessun motivo e tanto meno dalla paura. Egli è profondamente compreso del suo dovere di soldato. Tutto il suo entusiasmo di combattente cosciente, tutto l'ardore di sano e forte giovane ventenne messi in atto nella precisa osservazione della consegna che da lui è giustamente valutata non diversa e non minore di quella di una vedetta dritta e sveglia sulla più aspra e battuta linea di fuoco.

Codesto l'animo e l'atteggiamento conforme della sentinella italiana Sirio Rocchi di guardia all'interrato deposito di munizioni, quando vien

dato l'allarme dell'offensiva aerea nemica. E la sentinella non si scuote. Ferma rimane, come si trattasse di cosa che non lo riguarda. Non v'è dubbio, il bersaglio è stato individuato ed il bombardamento si effettua e si accanisce. La zona circostante il deposito è crivellata dalle bombe che vengono giù senza risparmio e la garritta dov'è fermo il Rocchi sembra sia diventata una scintillante scatoletta di fiammiferi. Che cosa aspetta la sentinella per prendere la rincorsa e per rifugiarsi nella trincea? Questo gli fanno capire i compagni da lontano con richiami ad alta voce e con segni. Giunto il momento oramai di trovare scampo nel ricovero anche per lui. Ma il Rocchi, niente. Non lascia il posto. Ha una consegna e la rispetta fino all'ultimo. Le bombe scoppiano d'intorno e scavano fossi, ma non scalfiscono il suo coraggio. E' come il dantesco Farinata, l'inferno del bombardamento lo ha sin gran dispetto. Al ripetuto invito a salvarsi degli altri avieri egli grida: «il mio posto è questo e non mi muovo». E gli spezzioni incendiari avvampano e devastano qua e là i dintorni del deposito e lo scoppio d'una bomba produce tale spostamento d'aria che il forte Rocchi è abbattuto e muore

Puro eroismo quello dell'aviere Sirio Rocchi che luminosamente sta a comprovare la temprata saldezza guerriera ed il senso della disciplina degli appartenenti all'aeronautica italiana in ogni ordine di grado, di servizi e di specialità. Ogni elemento umano dell'imponente e delicato congegno è efficiente ed operoso per quanto serve ed è necessario per le finalità della difficile guerra che combattiamo. E v'è perciò fondata ragione per tenere alti i cuori e di nutrire, senza nessuno attimo di sosta

e di perplessità, quel sano ottimismo e quella certa speranza che legittimamente ci condurranno al successo sostanziale ed alla vittoria.

Il Comandante della C. U. competente territorialmente ha fatto segnalazione ai reparti dipendenti dell'eroico atto compiuto da Sirio Rocchi e proposto la giusta ricompensa al valore in memoria. E tutti i giovani italiani avranno sempre presente l'esempio di spartano sprezzo del pericolo.

m. l.

# POSTA Aerea

**Luigi Vergine, Brindisi** — Dunque, io sarei pregato di mandare i mezzi per costruire il Libellula. Via, hai voglia di scherzare. Se la Fiat mandasse il mezzo per costruire tutti gli aeroplani che i giornali illustrano, starebbe fresca!

**Enrico Priora, Pislino** — Rivolgi alla sede della R.U.N.A. di Pola. I corsi di volo a vela li organizza appunto la R.U.N.A. Chiedermi se a 16 anni «avresti il permesso di volare» non significa niente. Posso dirti che a 16 anni si può viaggiare sulle linee aeree, ma non ottenere il brevetto di pilotaggio aereo.

**Hermes Valentini, Fano** — (Che idea chiamarsi Hermes! Non sai ch'era il dio dei ladri? Di fatti, se tu vuoi chiudere bene uno scrigno con dei valori, o una porta, o una cassaforte, in modo che nessuno ti possa aprire, dici «chiudere ermeticamente», vale a dire in modo che nemmeno Hermes ti possa aprire. Ma scusa, ho voluto scherzare). Ti ringrazio per le parole di elogio che ci dedichi, che dedichi cioè al nostro giornale e a noi che lo compiliamo. Parlerò con i dirigenti della RUNA con la speranza che possano fare qualche cosa per la scuola a Fano. Buon lavoro, intanto; e dimmi se ti piacciono gli albi «Aviatori avventurosi». (Ora che ci penso, sarà bene che voi di Fano interessiate la sede della RUNA di Ancona. Purtroppo, anche in queste cose bisogna andare per via gerarchica).

**Giuliano Cristiani, Milano** — Certo, per partecipare alle gare organizzate dalla RUNA bisogna essere iscritti alla RUNA. L'attestato si ottiene dalla RUNA dopo un periodo di attività e dopo aver dimostrato alla prova dei fatti di essere dei pro-

cuno di buona volontà faccia conoscere «L'Aquilone» e diffonda la passione e la scienza per la costruzione dei modelli volanti. La sede della RUNA di Varese è presso il Comando Federale della GIL.

**Giorgio Marrocchi, Roma** — Non sempre siamo in ufficio la domenica, perciò, se vuoi venire a trovarci, devi venire in altro giorno.

**Grifo Nero, Taranto** — Non posso davvero entrare in merito ai tuoi apprezzamenti sulle... scuole, diciamo così. Posso soltanto ringraziarti per le buone parole che dedichi a «L'Aquilone» e posso dirti che per ottenere l'attestato di aeromodellista basta poter dimostrare di essere provetti aeromodellisti.

ZIO FALCONE

## LA PENNA al segretario

G. GIOVANNINI, autore dell'articolo «Considerazioni sull'autodirezionale» comparso sul n. 44, è pregato, se vuole i soldi, di inviare il proprio indirizzo. Possibilmente ben chiaro.

**Giovanni Petrollo, Napoli** — Ben, a quest'ora ti sarai accorto che tutto procede regolarmente, no? Ciao.

Attenzione, attenzione! Molti lettori inviano battute per la finestra e poi tempestano di lettere per sapere se la barzelletta è stata o no accettata. Facciamo presente che, per risparmio di tempo e di carta, non si risponde a costoro. Le barzellette accettate, prima o poi, vengono pubblicate e pagate. Va bene? Le altre, sa-



Queste non sono bottiglie di latte ma spezzoni

vetti aeromodellisti. Tutto ciò tu potrai realizzare, naturalmente, con facilità e in breve tempo dato che hai buona volontà e risiedi in una grande città come Milano. Ti ringrazio per la buona propaganda che svolgi in favore del tuo giornale. Purtroppo è vero che esistono molti moltissimi ragazzi che ignorano cosa sia l'aeromodellismo e l'esistenza del nostro giornale. E' quindi necessario che qual-

che fine fanno. In gamba, ragazzi!

**Annunzio Gandolfi, Via Perti 14, Bologna** — Questo tizio vorrebbe che tutti coloro che hanno fatto stampare tavole costruttive glielo facessero sapere indicando anche il numero eventuale de «L'Aquilone» su cui sono state pubblicate.

CRIVELLO II.

# La FINESTRA dei LETTORI



ABBATTUTI A 12.000 METRI -

... PORCA MISERIA BILL! SONO SEI ORE CHE NON MANGIAMO...



MARCHISIO DI TORINO

- GLI AVETE DETTO DI TENERVI PRONTI PER PARTIRE? - SI, COMMODORE, MA QUELLI FANNO GLI INDIANI...

MARIO ZANADA DI PATTENASCO



- MA PERCHE' HAI TINTO IN QUEL MODO IL TUO APPARECCHIO? - SAI, DEVO BOMBARDARE UNA FABBRICA DI PISELLI IN SCATOLA...

LONDARDI DI GENOVA



- MA PERCHE' HAI TINTO IN QUEL MODO IL TUO APPARECCHIO? - SAI, DEVO BOMBARDARE UNA FABBRICA DI PISELLI IN SCATOLA...

LONDARDI DI GENOVA

CRIVELLO II.

# CORSO D'AEROMODELLISMO

Lezione XVII (Teorica)

Dobbiamo ora vedere come si realizza la stabilità longitudinale. Abbiamo visto al principio del nostro Corso che solo un'ala sottile e piana è stabile mentre un'ala curva è sempre instabile. E' necessario quindi ricorrere a una superficie ausiliaria al fine di ottenere la stabilità longitudinale del modello. Tale superficie è costituita

tanza alcuna; in relazione a ciò, per effetto della raffica, il modello tende a salire e a sollevare il muso (assumere assetto cabrato) vedi figura 1 pos. - 2, in quanto la coda viene tenuta in basso per la resistenza che incontra la sua superficie. In un secondo tempo, quando cioè il modello ha assunto un assetto cabrato, la sua velocità tende a diminuire per effetto del suo stesso peso (fig. 1 pos. 3).

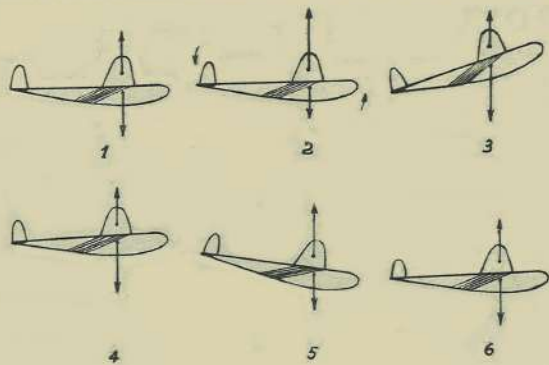


Fig. 1

dal piano di coda orizzontale. Bisogna anzitutto tenere bene presente che detto piano deve avere sempre un'incidenza minore di due gradi circa di quella dell'ala. Normalmente il piano orizzontale ha un profilo biconverso simmetrico. Supponiamo che il nostro modello presenti il piano di coda a profilo simmetrico con incidenza di zero gradi in modo cioè che non produca né portanza né deportanza e che il centro di gravità si trovi sulla stessa verticale del centro di pressione dell'ala.

Il modello in queste condizioni è

portanza il modello tende ad abbassare il muso mentre la superficie dell'impennaggio orizzontale sostiene alta la coda. Il modello si mette quindi dapprima in linea di volo, (pos. 4) poi assume un assetto leggermente picchiato (pos. 5) fino a che riacquista la sua velocità normale di volo. Naturalmente per piccole cause esterne perturbanti i movimenti sopra esposti sono appena percettibili mentre per forti perturbazioni il modello talvolta compie qualche ampia scampinata prima di rimettersi in assetto normale. Ciò avviene specialmente nei grandi veleggiatori costruiti spesso con fusoliera troppo corte.

Vedremo la prossima volta come si riprende il modello che per una qualsiasi causa esterna sia stato costretto a picchiare, parleremo poi degli impennaggi a profilo portante e del loro particolare impiego per i modelli ad elastico.

Lezione XVII (Pratica)

Abbiamo detto che per chiudere i pori del sughero (e per rendere liscia la superficie di qualsiasi legno) si usa lo stucco nitro celluloso. Questo va spalmato sul pezzo da stuccare per mezzo di una spatola o di un pennello.

E' meglio, per i modelli volanti, diluito e spalmarlo con il pennello. Lo stucco va lasciato asciugare almeno 12 ore e poi si può lisciare con carta vetrata sempre più sottile. Se necessario, si ripete l'operazione di

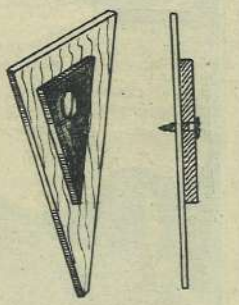


Fig. 2

centrato e quindi se si muovesse in aria calma descriverebbe una traiettoria rettilinea.

Vediamo ora cosa accade se qualche forza esterna turba la sua normale linea di volo. Supponiamo per esempio che il modello incontri durante il volo una improvvisa forte raffica di prua (cioè una raffica diretta in senso contrario a quello del volo). Poiché per l'inerzia dovuta al suo peso (massa) il modello tende a conservare la sua velocità propria primitiva, l'ala verrà, durante la raffica (almeno in un primo tempo) a percuotere con maggiore violenza l'ala del modello dando luogo ad un aumento di portanza che tende a sollevare il modello. L'aumento di portanza avviene solo per l'ala in quanto come abbiamo detto il piano orizzontale biconverso simmetrico non ha, ad incidenza di zero gradi, por-

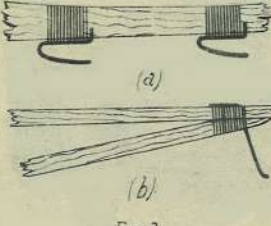


Fig. 3

stuccatura. Esiste anche un altro sistema, pratico ed economico, per chiudere i pori del sughero: si mette da parte la polvere di sughero conseguente al lavoro di raspa e di carta vetrata. Questa polvere s'impasta con caseina (colla a freddo) oppure con il collante (meglio però, per que-

sto lavoro, la caseina, il cui asciugamento avviene in un periodo più lungo e consente pertanto di lavorare con maggiore tranquillità. La pasta che si ottiene viene spalmata sul sughero e si lascia bene asciugare. Poi si rifinisce con carta vetrata.

Si procede infine con il temperino, limette, ecc. a praticare il pozzetto per la zavorra mobile (piombini, pallini da caccia). Il foro del pozzetto è meglio farlo circolare in modo da poterlo chiudere con un comune tappo. Il nostro modello ha bisogno di circa gr. 20 - 25 di zavorra e pertanto sarà bene applicare una zavorra fissa di gr. 15 - 20 circa alla 1. ordinata. Tale zavorra (piombo in striscia) verrà applicata a detta ordinata mediante una vite a legno e spalmatura abbondante di collante (vedi fig. 2). Si applicano poi i ganci di traino e il piccolo patellino di coda (fig. 3 a e b).

Ultima operazione da eseguire è quella di togliere tutte le asperità che può presentare la fusoliera e particolarmente in corrispondenza ai vari pezzi incollati. Tale operazione è necessaria a far sì che la ricopertura risulti liscia, senza grinzose o sporgenze in corrispondenza delle quali la carta si strappa con facilità (a prescindere dall'estetica che ne soffre).

La rifinitura va eseguita con carta vetrata n. 60 e quando se ne presenti la necessità, con lametta da rasoio (per togliere p. esempio sbavatura di collante).

E' meglio ricoprire subito la nostra fusoliera così terminata in modo che col tempo non si abbiano a verificare svergolature che poi sarebbe difficoltoso togliere. Munitevi pertanto di un foglio di «diplomapiers» pesante o di uno di carta pergamina colorata.

(continua) CIT

## Tosta DELL'AEROMODELLISTA

Silvio Miletta, Roma - Nicola Mazzotti, Via Gerolamo Rossi n. 60 Ravenna, dice che deve comunicarti una cosa che ti interessa: scrivi gli. Nicola Mazzotti, Ravenna. «Eccoti accontentato». Per il balista, ecc. Scrivi a Francesco Cocchio presso Sede Provinciale della Runa, Palermo.

Elios Vantini, Padova - Il tuo studio sulla costruzione dell'accumulatore è stato passato per la pubblicazione.

Giuliano Cristiani, Milano - Così come è, il tuo progetto non può andare. Non sei maturo per tentare alcunché di simile. Accontentisti di costruire modelli normali e se vuoi impiegare bene il tuo tempo, costriscilo solo su progetti di aeromodellisti di te più esperti.

Ardino Turri, Domodossola - Sarai, quanto prima, accontentato.

Guido Da Soghe, Montagnara - Hai ragione, ma nel venturo anno il Concorso Nazionale sarà ben diverso da quello del 1942. Stanne pur certo; del resto presto vedrai il nuovo regolamento.

Idilio Pillon, Treviso - Vedrai che l'anno venturo le cose andranno in modo diverso. E, intanto, lavora di buona lena e con grande passione.

Luigi Arcesilai, Bologna - Il tuo modello è stato passato per la pubblicazione. Manda pure l'articolo che verrà pubblicato se interessato.

Guido Pozzi, Gallarate - Il tuo modello è stato passato per la pubblicazione.

Enrico Barzetti, Livorno - Manda qualcosa di più interessante, altrimenti non è il caso di parlare di pubblicazione. Ad ogni modo di organizzazione non se ne fa nulla.

Piero Ghinga, Udine - Ti consiglio il veleggiatore I - BORG di Augusto Bortolanti di Bologna «Aquilone» n. 16 del 19 aprile 1942 XX.

Giampietro Giorgi, Pordenone - Ti devi rivolgere per i disegni e i materiali alla Sede Provinciale della Runa, Udine. Se non ti fosse possibile farne nulla, chiedi a Tione dei disegni del suo modello scuola. Indirizzo: Viale Entico, 72 - Roma.

Lodovico Caeleatore, Orta - Il motore a scoppio non fa ancora per te. Ti consiglio costruire, per ora, dei veleggiatori.

Fulvio Cino, Gorizia - Tu desideri agabala. Non so chi te ne possa fornire, ma speriamo che questa risposta sia letta da qualcuno in grado di accontentarti. Preciso perciò il tuo indirizzo che è: Via Monte Cuoco, 33 - Gorizia.

Gianfranco Anastasi, Perugia - Il cartoncino che desideri lo puoi trovare in qualsiasi buona cartoleria. Si tratta di cartoncino sottile, resistente e leggero al tempo stesso. Il distintivo dell'«Aquilone» può essere portato da chiunque dei suoi lettori. Puoi sostituire un filo di elastico 3x3 con 3 fili di 1x3 oppure con due fili 2x2 oppure ancora con 3 fili 1x1.

# AR. 33

Il veleggiatore che vi presento porta in sé le caratteristiche del tipico modello da pendio bolognese: basso carico e piccola apertura. E questo dovete crederlo poiché, modesta a parte, i bolognesi in fatto di pendio la sanno lunga.

L'AR. 33 è anche un buon sfuttatore di ascendenze.

Praticamente si è dimostrato che dal pendio può benissimo staccarsi anche un modello poco caricato, e mentre quello pesante passa sulle ascendenze senza sentirle, questo le sfrutta sino all'ultimo.

Ho voluto costruire un modello differente da tutti gli altri e vi sono riuscito.

Nella forma originale è infatti racchiusa la bontà del progetto.

### Caratteristiche principali

Apertura alare m. 1,50 lunghezza fusoliera m. 0,80, carico alare gr. per dm<sup>2</sup> 15, superficie alare dm<sup>2</sup> 22,5, peso minimo 325 gr.

### Fusoliera

La fusoliera è costruita a traliccio con tondini di 3 mm. Per ottenere l'intralicciatura di forma e due correnti di forza di mm. 2x6 diiglio. Questi correnti, come quello superiore e quello inferiore, hanno il compito importantissimo di impedire che la carta tocchi il traliccio con grande svantaggio aerodinamico.

La parte inferiore (vedi disegno) è rivestita in tranciato di 1,5 mm.

Il vano per la zavorra è ottenuto fra le prime due ordinate.

ta l'unione che si presenta così molto robusta ed elegante. La figura completa questa sommaria descrizione.

Il timone verticale fa corpo con la fusoliera per comodità di trasporto.

Si compone di un bordo d'uscita in compensato di 1,5 e di un tondino di 3 mm. al bordo d'attacco.

Il longherone è pure in compensato di 1,5 di betulla, le centine sono costituite da striscette laterali di tranciato di pioppo di 1 mm. (vedi dis.).

Copertura della fusoliera e del tim. vert. in carta pergamina rossa verniciata alla nitro.

### Ala

L'ala non presenta grandi particolarità.

Profilo alare: Eiffel 400.

Bordo d'entrata in tondino di 4 mm. di diametro. Bordo d'uscita 2x12 triangolare, longherone a C con tranciato di 1 mm. e due listelli 2x3, terminale in compensato e centine in tranciato di 1 mm.

Le due semiali si uniscono con una balonetta verticale d'alluminio di 1 mm.

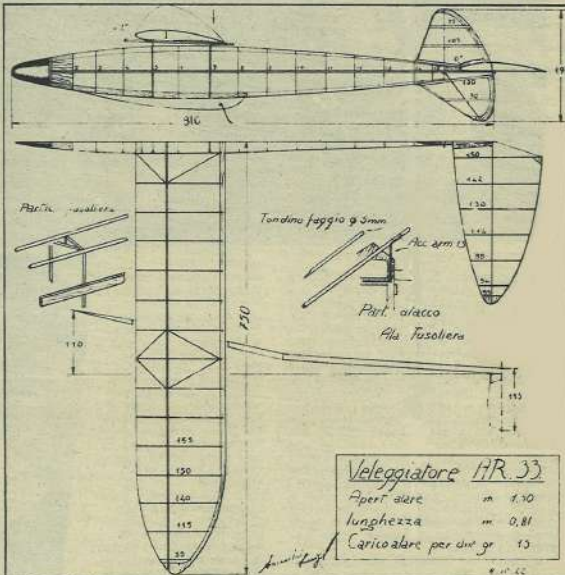
Chi non trovasse difficoltà per il trasporto farebbe bene a costruirla tutta di un pezzo.

Copertura in carta pergamina gialla verniciata.

### Piano orizzontale

La sistemazione del piano orizzontale è studiata al fine di ottenere la massima stabilità.

Per contrastare il momento cabrante che il modello subisce al mo-



La chiglia è in compensato di betulla di 3 mm. ed il musone è di pioppo non alleggerito.

Il baricentro di questo modello deve cadere nel punto segnato dalla freccia (vedi disegno). Alla chiglia va fissato un baffo di filo d'acciaio mediante vite e bulloncino.

La parte, senza dubbio, più originale del modello è l'attacco ala-fusoliera realizzato con un sistema mai vedutosi prima d'ora. E' mio dovere far presente che questo attacco è stato ideato da un aeromodellista, qualche anno fa, che ora veste la gloriosa divisa dell'arma azzurra.

Dirò in poche parole com'è costruito. Due montanti in filo di acciaio di 1,5 mm. vanno uniti alla fusoliera con refe e collante come si fa comunemente per il carrello.

Ad essi, in analogo modo, si fissano due bacchette di faggio di 3 mm. di diametro su cui dovrà poggiare l'ala.

Una legatura con elastico comple-

mento del lancio sono stato costretto ad abbandonare il piano deportante per sostituirlo con un fortemente portante. (Prof. Clark Y.). Non posso, per quanto non sia completamente soddisfatto, d'ormene.

Costruttivamente si compone di centine in tranciato di mm. 1, contorno in tondino, longherone in tranciato o meglio impiallacciatura e due listelli di materiale leggero, bassa ferola ecc. in modo da ottenere un C.

L'interessante è che il piano sia leggerissimo. Si ha così la possibilità di avere il modello centrato con pochi gr. di piombo.

Copertura come per l'ala.

N. B. La strozzatura al centro del piano mi è venuta per comodità di montaggio.

Chi desiderasse costruire questo modello e non trovasse sufficienti i dati mi scriva ed lo cercherò, fin dove mi è possibile, di aiutarlo.

ARCESILAI LUIGI  
Via S. Lorenzo - Bologna

# IL CARRELLO

(continua dal numero 49)

Nel numero precedente ho illustrato la funzione del carrello e descritto due tipi da me usati per molti modelli. Prima di descrivere un altro carrello più perfetto e specialmente adatto per modelli ad elastico di grande apertura. (da cm. 100 a 130) voglio premettere alcune importanti considerazioni.

E' interessante tener presente che, nel modello volante, il carrello, oltre a permettere il decollo, ha pure influenza sul centraggio dell'apparecchio.



Fig. 1

recchio. Esso infatti data la sua conformazione e la posizione nella quale viene montato ha per effetto di spostare in avanti ed in basso il baricentro dell'apparecchio e il C. di gravità laterale. Mentre la prima azione permette di non usare, in un modello ben progettato, zavorra per il centraggio, lo spostamento in basso del centro di gravità è cosa ottima in quanto è noto che un modello non può risultare centrato e per il volo a motore e per quello librato, se la linea di trazione (cioè il prolungamento dell'asse dell'elica) non passa al di sotto del centro di pressione ad al di sopra del centro di gravità.

Inoltre quanto più è grande la distanza fra i due punti suddetti, tanto maggiore è, a parità di tutti gli altri fattori, la stabilità longitudinale e trasversale dell'apparecchio.

Può darsi il caso che alle prime prove di volo il modello, centrato in pianò, durante il volo a motore a piena carica assuma un assetto molto cabrato, entrando in perdita di velocità. Vuol dire che la linea di trazione non passa nella posizione giusta e si rende necessario o inclinare verso il basso l'asse dell'elica, o montare sul carrello delle ruote più pesanti. Se dopo di ciò il difetto di centraggio sussiste ancora, sia pure diminuito, si procederà senz'altro ad inclinare verso il basso l'asse dell'elica progressivamente e trovando per tentativi il giusto angolo.

Altra cosa da tener presente è che

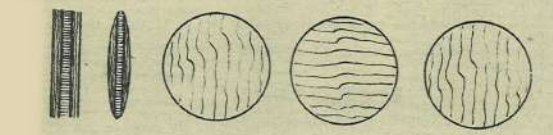


Fig. 3

Il carrello concorre, assieme all'elica, a rendere sensibilmente più bassa la finezza di un modello ad elastico rispetto a un veleggiatore delle stesse dimensioni. Per l'elica si provvede a ridurre in gran parte la resistenza passiva mediante l'adozione di un carrello retrattile durante il volo librato. Quanto al carrello occorre studiare il modo di rendere minore che sia possibile detta resistenza. A questo fine sembrerebbe conveniente e consigliabile l'adozione di un carrello retrattile, se nonchè occorre tenere in considerazione l'aggiunta di peso, la maggiore complicazione costruttiva e la difficoltà di trovare un tipo di carrello

lo che funzioni alla perfezione. A ciò si deve aggiungere, per quanto detto in principio, una considerazione da tenere nel dovuto conto: lo stesso modello risulta maggiormente stabile e facile da centrare con il carrello normale che con quello retrattile. Infatti il carrello retrattile causa un innalzamento del baricentro (che richiede un aumento d'inclinazione verso il basso dell'asse dell'elica) e anche un sollevamento del C.S.L. che può provocare un peggioramento della stabilità in virata.

Per tutti questi motivi il carrello

retrattile non ha trovato larga applicazione in aeromodellismo. E' fuori dubbio però che, la sua adozione sarebbe vantaggiosissima qualora si riuscisse a trovare un tipo semplice, leggero e di funzionamento sicuro da applicare a un modello appositamente studiato per l'impiego del carrello retrattile.

In genere tale tipo di carrello è a una sola gamba di forza che scompare nell'interno della fusoliera. Diversi modelli di carrello retrattile sono stati illustrati su numeri di quest'anno, e non ritengo quindi sia il caso d'insistere sull'argomento. Descrivo ora un tipo di carrello smontabile veramente ottimo che ho usato sul mio modello «Legionario» e che alla prova si è dimostrato assai resistente e pratico.

Nella parte inferiore della fusoliera sono fissati saldamente due tubetti a sezione ellittica, in alluminio. Tali tubetti hanno la lunghezza di circa 12 millimetri. In essi vanno ad incastrarsi, a forzare, le estremità delle gambe di forza del carrello le quali vanno sagomate come indicato in figura 1. Le gambe di forza sono in bambù sagomate a sezione di maggior penetrazione. A due quinti della lunghezza della gamba, a partire dall'estremità superiore, viene fissato un tirante elastico in filo d'acciaio da 010 a 1010 di millimetro. Tale tirante, sagomato come in figura, va a fissarsi in apposito ganccio fissato alla fusoliera. All'estremità inferiore le gambe di forza portano due assi in filo d'acciaio per le ruote.

L'elasticità laterale di questo carrello è assicurata dalle sole gambe in bambù e per tale motivo non è eccessiva.

Per quanto riguarda l'elasticità longitudinale essa è assicurata dalla speciale forma arrotondata delle estre-

mità delle gambe incastrate nei tubetti forma che consente il ripiegamento all'indietro delle gambe stesse nel caso di urti che restano assorbiti dalla resistenza elastica del tirante anteriore.

Tale carrello è veramente buono e torna particolarmente utile il poterlo smontare venendo così a ridursi l'ingombro della cassetta che serve per il trasporto del modello.

Quanto alle ruote, se ne trovano in commercio vari tipi e fabbricate con materiali diversi: legno, alluminio, spugna di gomma e celluloido stampato.

Queste ultime vengono fornite dalla ditta Aviomini di Roma e sono

veramente buone. E' però necessario rinforzarle al mozzo mediante l'applicazione di due randellate in ottone (una per lato) che verranno fissate con del collante. Si eviterà così lo slabiamento della celluloido ad opera degli assi delle ruote.

In passato alcuni aeromodellisti usavano carenare le ruote similmente a quanto si fa per gli apparecchi veri. Ciò creava delle complicazioni dal punto di vista costruttivo ed importava un maggiore dispendio di tempo, mentre non era affatto necessario data la piccola velocità di traslazione dei modelli.

E' noto infatti che la resistenza all'avanzamento aumenta con il quadrato della velocità. Se quest'ultima è piccola, i valori della prima sono sempre contenuti in limiti modesti per qualsiasi forma del corpo in movimento; ne consegue che alle piccole velocità tra la resistenza opposta da un corpo di forma piuttosto tozza e quella di un corpo di forma estremamente aerodinamica, la differenza è minima. Per questo motivo possiamo a ragione ritenere che sia meglio lasciare le ruote scoperte, pur dando ad esse la migliore forma possibile, cioè quella lenticolare (fig. 2).

Ruote ottime ognuno può costruire da sé nel modo seguente: da un foglio di compensato di betulla da 1 millimetro si ricavano due dischi del diametro eguale a quello che dovrà avere la ruota. Si tratorano e si rifiniscono con molta attenzione in modo da conservare loro la forma perfettamente rotonda. Dopo ciò s'incollano su ogni faccia dei dischi in compensato tavolette, pure foggiate a disco, di sughero, balsaita, balsa, ecc. E' meglio che le tavolette incollate al disco in compensato abbiano la vena in senso perpendicolare a quella degli strati esterni di esso (vedasi fig. 3). Dapprima con la lima, poi con carta vetrata poggiata sul palmo della mano si foggiano

**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 giornalaio, Costa L. 1,50

le ruote a forma lenticolare. Si applicano con il collante le randellate di ottone in corrispondenza di ciò dove passerà l'asse (attenzione che il foro sia in centro, conviene verificare ciò mentre il collante comincia ad asciugarsi e consente ancora qualche ritocco) e si passano poi sulle ruote più mani di collante un po' più fitte. Per finire si applica una mano di vernice alla cellulosa del colore che si desidera.

Ed ora già che siamo in tema di organi di contatto con il suolo, due parole sul pattino di coda.

Il pattino deve essere leggero ed elastico. Può essere costruito in filo d'acciaio oppure, più raramente, in canna d'India.

Esso va fissato alla fusoliera in corrispondenza di un'ordinata che dovrà essere pertanto rinforzata opportunamente, ma può anche essere piazzato all'estremità posteriore della fusoliera.

Un ottimo pattino può essere formato col prolungare al di sotto di essa il timone di direzione. Utilizzando a tal fine una parte della superficie di tale impennaggio si elimineranno il peso e la resistenza passiva, del resto piccoli, dovuti all'applicazione di qualsiasi altra specie di pattino.

Perché il decollo possa avvenire in modo regolare occorre che il modello abbia almeno tre punti di appoggio al suolo. Pertanto quando si usa un carrello monoruota (retrattile o no) è indispensabile che in coda vi siano due punti di appoggio. Ciò si ottiene con l'impennaggio a doppia deriva la cui adozione è vantaggiosissima in aeromodellismo.

**ECCO IL NEMICO**  
Con il titolo «Ecco il nemico» sono usciti quattro opuscoli (n. 13, 14, 15, 16 della collana «Aviazione per tutti») dedicati rispettivamente ai velivoli inglesi da bombardamento, ai velivoli inglesi da caccia e da ricognizione, ai velivoli sovietici da bombardamento e da trasporto ed ai velivoli sovietici da caccia, da assalto e da ricognizione.

Questi libretti, intesi a facilitare a tutti gli italiani la conoscenza dei velivoli nemici, non costituiscono soltanto un utile strumento di informazione e di consultazione, ma anche un indispensabile repertorio per chi - come i militi della difesa contrerea e della protezione antiaerea - deve conoscere il nemico aereo quasi quanto lo debbono conoscere gli aviatori.

A giorni usciranno i numeri 17, 18 dedicati all'aviazione americana al prezzo di L. 5 ciascuno.

Gli opuscoli, messi in vendita in accurata edizione dall'Ufficio Editoriale Aeronautico, costano Lire 5 per ognuno dei numeri 13 - 14 (velivoli inglesi) e L. 3,50 per ognuno dei numeri 15 - 16. (velivoli sovietici).

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 lo spesa d'acquisto.

Inviatelo l'importo a mezzo conto corr. post. N. 1-24718 intestato a

**Ufficio Editoriale Aeronautico**  
Via Ripense, 1 - ROMA

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

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



«Lavoro di Colombo»  
«Come potrei vincere almeno una volta sola?»  
«Semplice! Se un tuo dollaro grande, installa un motore Albatros»



**A INCHIOSTRO VISIBILE**  
NOVITÀ - LANCIO A. META PREZZO  
**10,95**  
INVIARE VAGLIA A STILO EVEREST APPROFITTATENE SUBITO  
CORSO VINGAGLIO 3-TORINO  
che spedirà franco di porto



Per la vostra radio usate esclusivamente valvole

**FIVRE**

«ITALIANISSIME»

AGENZIA ESCLUSIVA

Compagnia Generale Radiofonica

**P. BERTARELLI, 1 MILANO Tel. 81808 - 14635**

# GARE

RIMINI

Domenica 1 novembre 1942-XXI si è svolta all'Aeroporto «G. Vassura» la III gara annuale sociale, quest'anno patrocinata dal Corriere Padano e intitolata «Italo Balbo», che ha chiuso la serie delle numerose gare e riunioni dell'anno XX.

Erano presenti sul campo i dirigenti della RUNA riminese: Rag. Vittorio Ravagnani, Ing. Mario Roberti (delegato all'aeromodellismo) Geom. Ugo Fabbrì e l'istruttore geom. pilota Renzo Renzo.

Alle ore 15 si dava inizio alle gare nonostante il forte vento di libeccio che spirava a raffiche e portava i modelli verso il mare.

La categoria «A» (veleggiatori) iniziò, come al solito, la gara. Sale per primo il piccolo modello di Monticelli Raffaele, che, primo a Rimini, ha adottato il sistema di lancio con piccola manica a vento agganciata al cavo per aumentare le doti di salita del modello stesso. Come primo esperimento i risultati sono abbastanza soddisfacenti.

Mentre la gara continua e i lanci si seguono si lanci suscitando nei giovani concorrenti quel forte entusiasmo dato dalla passione e dalla giovane età dei concorrenti stessi, diamo qualche nota intorno ai modelli presentati. Le classiche ed accurate forme dei veleggiatori trovano

sull'aroma assai movimentate, aumentando così l'interesse già destato dalla Categoria A.

La categoria degli elastico oltre che risentire la violenza del vento, che non permette la salita ai modelli, accusa la debolezza del motore causata dalla cattiva qualità della matassa. Nonostante ciò la gara si fa ugualmente interessante per l'accanimento della lotta. Zaniboni Mario ottiene il tempo migliore seguito da un solo secondo dal modello di Biondi.

Fra gli allievi si distinguono i fratelli minori del due noti aeromodellisti riminesi che si affermarono agli ultimi due Concorsi Nazionali. Venerucci Gian Carlo vinceva indisturbato seguito da Sperandini Corrado. Ambedue questi minuscoli concorrenti hanno portato in gara i modelli ben costruiti ed accuratamente finiti e fanno ritenere che volendo emulare i maggiori fratelli riescano ad ottenere nuove e più cospicue vittorie.

Al termine della gara la spigliata brigata degli aeromodellisti tornava alla Sede per cogliere il premio delle loro fatiche.

La premiazione, come del resto tutta la gara, si è svolta in una sana atmosfera di cameratesca cordialità e di forte entusiasmo. La premiazione stessa viene fatta dai dirigenti che hanno parole di elogio per i vincitori inclinandoli per nuove affermazioni avvenire.

ristrettezza del campo, i tempi registrati sono stati alti. Fin dal primo lancio si preservano ammirando i ottimi voli che fecero man mano registrare tempi sempre migliori, nonostante che l'aria si facesse sempre più umida e cupa.

Ecco la classifica:

1. Felci Sergio (Pisa) con 1'57"1/3;
2. Borini Roberto (Pisa) con 1'59"2/5;
3. Lippi Elia (Lucca) con 1'33"1/5;
4. Coiella Roberto (Pisa) 1'57"4/5;
5. Battaglini (Lucca) con 1'13"2/5;
6. Gneardi Luciano (Pisa) con 1'57"1/5.

Seguono altri tempi superiori ad 1'.

ROMA

Mercoledì 11 novembre ha avuto luogo, presso la scuola di Via Ruggero Bonghi, l'annunciata riunione degli aeromodellisti romani. Solo una sessantina di giovani ha preso parte alla riunione e dire che a Roma di aeromodellisti non sono ancora parecchi è esagerato. Non si riesce davvero a comprendere come mai questi bravi ragazzi, sempre pronti alla critica e alla lamentele, diano prova di un cronico disinteresse per l'assemblea.

Il Delegato Provinciale all'Aeromodellismo, Carlo Tione, ha riassunto l'attività svolta nell'anno XX e ha esposto il programma sportivo per l'anno XXI invitando i presenti ad esplicitare il loro punto di vista in relazione ai vari problemi inerenti a tale programma. Vagliate varie proposte, ha poi concretato le seguenti decisioni che sono state approvate con entusiasmo da tutti i presenti:

- 1) Nell'anno 1943-XXII, si effettueranno 12 gare di modelli volanti, in conformità all'autorizzazione del Presidente della Runa;
- 2) Le gare suddette si svolgeranno sul campo della Torraccia essendo risultato assai scomodo il recarsi alla Mareglia a causa della scarsità e dell'eccessivo affollamento dei treni. Non è però da escludersi che qualche gara più importante possa effettuarsi sul detto campo. Sarà necessario però che gli aeromodellisti vi si rechino con i propri mezzi;
- 3) Una parte della serie delle suddette 12 gare servirà alla designazione del Campione Romano di Aeromodellismo per l'anno 1943. Quasi certamente il campionato verrà disputato in sei gare (tre per i veleggiatori e tre per i modelli elastici). Parteciperanno alle tre gare, però, i modelli a elastico solo i primi dieci classificati nella serie delle prime tre gare riservate ai modelli veleggiatori. Il campione romano dovrà quindi essere un aeromodellista completo, esperto cioè nella costruzione di modelli veleggiatori e ad elastico.
- 4) I primi delle gare saranno, in conformità a quanto richiesto dai partecipanti alla riunione, parte in denaro e parte in medaglie e altri oggetti artistici.

Esaurito l'argomento «gare», il Delegato all'aeromodellismo è passato a parlare di «organizzazione», e ha richiamato l'attenzione dei presenti sulla necessità di una più stretta collaborazione fra gli aeromodellisti romani. Ha pure espresso il desiderio che essi non si limitino a partecipare in numero più o meno cospicuo alle gare, ma sentano la necessità di contribuire allo sviluppo dell'attività aeromodellistica dell'Urbe. Pertanto ha fatto presente che riterrebbe opportuno affidare ad elementi idonei e attivi l'incarico di Aiutanti regionali. Questi aiutanti avrebbero il compito di servire di collegamento fra il Delegato Provinciale e gli aeromodellisti del loro Rione in modo da rendere sempre più vivo e operante l'aeromodellismo romano. Loro compito sarebbe infatti di rendere edotti gli aeromodellisti circa le gare, i raduni, ecc. e di segnalare le aspirazioni degli aeromodellisti al Delegato Provinciale. Questi ha pertanto invitato tutti i presenti a segnalare, nella prossima riunione, i nominativi degli elementi, del loro rione, che ritengono più meritevoli e idonei per ricoprire l'incarico di Aiutanti regionali. Egli procederà poi alla nomina dell'aiutante regionale scegliendo fra i nominativi proposti; qualora poi l'elemento scelto non desse prova di capacità, attività e zelo, sarà sostituito con un altro dei proposti stessi.

Infine il Delegato Provinciale ha esposto una sua idea per dare il maggiore impulso all'aeromodellismo dell'Urbe: la fondazione del Circolo Aeromodellisti Romani, che pur essendo aderente alla Runa e composto di soci tutti iscritti alla Runa possa godere una certa autonomia.

Dato il numero non rilevante del presente l'idea è stata esposta solo per sommi capi e sarà, se del caso, trattata più a fondo nella prossima riunione che avrà luogo, presso la scuola di Via R. Bonghi, mercoledì 23 dicembre alle ore 15 e alla quale tutti gli aeromodellisti romani sono invitati a intervenire.

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

## Ord di rancio

fronte russo. Il maggiore Vul delle truppe italiane in linea operanti in un settore che fronteggia il Don nell'intervallo di azione vuole «sgranchirsi le gambe» e chiede licenza al Colonnello per fare una visitina all'aeroporto della caccia T dove trovava un vecchio e carissimo compagno d'arme legionario di Spagna capitano pilota Lov.

L'aeroporto T. è assai vicino, poco più o poco meno di duecento chilometri. Si tratta proprio di quattro passi alla festa e, naturalmente, in autocarro.

Una delle vere e profonde gioie riservate a chi ha sempre combattuto e combattuto quella di ritrovare la camerata di altre battaglie svoltesi sotto l'altro cielo, di poter ricordare con lui il tempo trascorso, di fare paragoni con l'attuale, traendone considerazioni e deduzioni che possano essere confortevoli ed utili nelle successive esperienze di guerra. «Fatalità della nostra vita di combattenti nati — pensa il maggiore Vul mentre l'autocarro veloce si avvia rapido verso il nido dei cacciatori — questa di poter rivedere uno che già è stato fiero avversario dei rossi in Spagna e che ora li mette in iscompiglio nella loro terra stessa».

«Fatalità! — rimuginava nella mente Vul, mentre l'autocarro si ferma ai bordi dell'aeroporto — E non può darsi che si tratti effettivamente della volontà di Dio?».

Ha appena appena l'ufficiale dell'Esercito messo piede sulla pista di lancio che una voce ben nota suona forte:

«Eh, Vul, sei giunto finalmente! E' da ieri che l'aspetto. Tale un'ansia, che mi preoccupavo. Ma è finita, ti vedo e son felice».

«Mi aspettavi? — dice trasecolato Vul abbracciando l'amico — ma io non l'ho avvertito di nulla? E credevo di farti una sorpresa. Come si spiega che tu...».

«Stia zitto, Vul. Non è necessario spiegar nulla. Non scostiamo le cortine che coprono il mistero. Rispettiamo ed amiamolo il mistero, che è così bello. Io e tutti gli aviatori lo adoriamo ed anche tu, di certo. Non sei stato anche tu per un pezzo aviatore?».

«Eh, sì, un pochino soltanto. Di fronte a te son poca cosa io. Un pilota come te...».

«Al contrario, sei più valoroso di me. Maggiore dei bersaglieri, a dispetto di tutta la furfanteria ipocritica e sporidica bestiale comunista, passata e presente, del mondo vecchio e del mondo nuovo!».

«Bravo, capitano Lov. Tu sai odiare. E c'è ragione per congratularsi. E poi chi sa odiare sa anche amare. Non è vero forse?».

«Senza forse. E' verissimo, invece. Voglio assai bene a te ed ai tuoi soldatini. Che mi dici, vanno bene i tuoi plumetti, non è vero? Li strigliano a dovere quei cannetti di fanatisti rossi? Tratti in inganno sono quei disgraziati dal gran commissario e dai commissari cosiddetti del

— Sì, pur troppo. Ci fanno mangiare il rancio freddo.

— Oh, questo poi non è sopportabile! Il rancio freddo? E' infrescoso, è grave, è inaudito! E come fa questa pessima genia del globo terraqueo a togliervi il conforto della pasta asciutta calda?

— Eh, lo fanno col tiro delle artiglierie. Spanno, appena scorgono che sta per arrivare sulla colonna dei rifornimenti.

— Le marmitte vanno per aria?

— Qualcuna sì, ma non tutte.

Ma riescono gli sciagurati a sbarazzare la strada per più di un'ora e così il rancio ritarda e noi mangiamo freddo.

«Ah, caro Vul, qui sta la chiave del mistero! Ecco perché io ti aspettavo con tant'ansia. Indovino sono stato! La tua visitina è stata utilissima. Provvederò io a farli star zitti. Su, un foglio di carta. E traccia le postazioni di questi sabotatori della cucina bersagliera. Parola del legionario Lov».

E all'indomani, per merito dei vostri cacciatori, il rancio arrivò caldo.



## LA SETTIMANA ESTERA

Oramai non vi è più dubbio che gli americani siano gente ottimodora furba. Per quanto riguarda le sconfitte essi traggono le loro esperienze dal «vero»; per le vittorie invece preferiscono per ora le prove sul modello.

In un discorso pronunciato il 26 settembre u. s., Okumura, vice capo dell'ufficio informazioni, ha informato che recentemente gli Stati Uniti hanno costruito un modello della città di Tokio nelle praterie del sud-ovest del Texas, e sopra tale obiettivo stanno allenando piloti e apparecchi. Questo modello non sarebbe in piccola scala, ma esattamente delle stesse dimensioni di Tokio.

A parte il fatto che le dichiarazioni di Okumura hanno avuto lo scopo di mettere in guardia il popolo giapponese sulle prospettive della guerra per preservarlo da un eccessivo e pericoloso ottimismo aereo, a noi ci vien fatto di pensare che se gli americani volessero davvero preoccuparsi della propria salute e se nello stesso tempo volessero davvero togliersi a buon mercato i loro capricci non avrebbero che da sviluppare il loro progetto. Dovrebbero cioè costruirsi un modello di cartone, magari in grandezza naturale, di tutto il mondo che essi vogliono conquistare, e bombardarlo e divorarlo a loro piacimento.

qualche contrasto in modelli a fusoliera con cabina, od all'a parasole. La maggioranza fa notare però un orientamento verso gli rettangolari con raccordi terminali-elitici, fusoliera con sezioni poligonali e un'apertura intorno al cm. 200, ritenuta la migliore.

La categoria degli «elastico» è diventata la cenerentola delle gare, non per i modelli, perché i pochi presenti sono ottimi, ma a causa della mancanza di elastico. Si nota fra tutti una riproduzione, eseguita da Biondi Bruno, del modello col quale William Sperandini si classificava 3° assoluto al VII Concorso Nazionale di Roma.

Nella Categoria allievi i modelli presentati sono tutti pressoché uguali nelle linee generali salvo qualche variante che rivela la valentia del costruttore.

Fra i lanci migliori, nella categ. A, si notano quelli dei veleggiatori di Giorgio Vagnini, Ernesto Intra, Ettore Deminici e Antonio Costanzo, che aveva portato in gara una riproduzione del modello di Venerucci Giovanni 4° classificato al Concorso Nazionale di quest'anno, con 14".

Sono da rilevare, per regolarità, i lanci di Vagnini e di Intra. Notati i superbi modelli di mt 3,50 di Biondi e dell'istruttore Renzi che purtroppo hanno risentito maggiormente gli effetti del forte vento.

La lotta finale si scro e si fece sempre più accanita nella cat. A dove Renaldi, De Minici, Vagnini, Fanelli, Intra, Monticelli Raffaele 1°22"; Biondi Bruno 1°; Renzi Renzo 0,55"; Ricci Claudio 0,52".

Elastico:

- 1) Zaniboni Mario 0,26" (Libro, Corriere Padano e L. 10); 2) Biondi Bruno 0,25" Lire 10; Vagnini Giorgio 0,27" 3/5.
- 1) Venerucci Carlo 1'30" Lire 20; 2) Sperandini Corrado 0'33"; 3) De Biasi Franco 0,13".

Hanno concorso alla formazione dei premi il Corriere Padano con medaglia in bronzo e libro, i dirigenti Rag. Ravagnani e Geom. Fabbrì con premi in denaro.

PISA

Domenica 15 novembre, si è svolta in un campo nelle immediate vicinanze della città, la seconda gara del 1. Raduno Aeromodellistico Pisano. A tale gara, oltre ad un cospicuo numero di concorrenti pisano hanno partecipato anche alcuni aeromodellisti lucchesi. La gara è stata ottimodora combattuta, poiché tutti i modelli presentati erano ottimamente a punto. A dimostrare ciò sta il fatto che, nonostante la lunghezza del cavo, limitata a soli 40 metri causa la

## dvete acquistato AVIATORI AVVENTUROSI?

popolo d'un corno. Si fanno ammazzare i poverini comandati e quando li vedi prigionieri palom dei bambini citruli e scimuniti. Bah! Come stanno i tuoi bersaglieri? Che azione è in corso?

«Non si può dire ancora... le nostre linee sono ora in tranquillità, dirimpetto al fiume. A pochi chilometri stanno i bolscevichi tenendosi nascosti nei boschi. Sembrano siano diventati essi stessi degli alberi. Tal'è l'effetto della nostra vigilanza, incessante e tu'occhi. Alla luce del sole ed al tulo della notte. Non li facciamo muovere. Si vendicano però i meschini e vigliaccamente».

«Vigliaccamente!»