



LA GUERRA AEREA AL CIRCOLO POLARE ARTICO.
DUELLO TRA AEROPLANI RUSSI E UN CACCIA BIPOSTO FINLANDESE

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI
Anno X N. 12
24 Marzo 1940-XVIII
COSTA CENTESIMI SESSANTA

Direzione Amministrazione e Uffici di Pubblicità in Roma Piazza del Popolo 18
Telef. 681-597 - 67-576
Uffici Pubblicità di Milano in via del Gesù 6

ABBONAMENTO PER UN ANNO L. 25
PER UN SEMESTRE L. 13

ABBONAMENTI ALL'ESTERO E NUMERI ARRETRATI IL DOPPIO

Pubblicità: L. 2 per ogni mm. di colonna
Eseguiti i versamenti sul conto corrente postale - Num. 1-24718



EDITORIALE AERONAUTICA

ROMA

Publicazioni associate

LE VIE DELL'ARIA
Abbonamento annuo L. 12.50
Estero il doppio

L'ALA D'ITALIA
Un numero costa lire 2.50 - Abbonamento annuo lire 45. Estero il doppio

RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO
Un fascicolo costa dieci lire. Abbonamento annuo L. 35. Estero il doppio

RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA
Un fascicolo costa otto lire. Abbonamento annuo L. 24. Estero il doppio.

RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA
Abbonamento annuo L. 25
Un fascicolo L. 8. Estero il doppio.

ATTI DI GUIDONIA
Abbonamento a 12 numeri L. 30
Un fascicolo L. 3.

AVIAZIONE PER TUTTI
Costa una lira. Abbonamento a 12 numeri 10 lire.

AVVENTURE DEL CIELO
Costa due lire. Abbonamento a 12 numeri 20 lire.

LUIGINO VOLERA'?

Un poeta francese — ma non ricordo più chi — scrisse una volta che una città, di notte, non è più la medesima di quella stessa città vista di giorno. Non è un paradosso. Questa affermazione, forse un po' troppo perentoria ed assoluta, contiene un granello di verità. Tutti voi avrete notato, infatti, che la trasparenza del buio serale trasforma le cose e fa loro assumere ai nostri occhi un altro aspetto, un'altra fisionomia. Tutte le città, dunque, la notte sono dissimili da quello che erano appena qualche ora prima. Anche Roma non sfugge a questa legge. Anche questa bella Roma si trasforma nel volgere di poche ore. E la notte, anche in

cia, Luigino, se riuscirà a volare, potrà farlo solo nella conca magica di questi sette colli che hanno il potere di rendere reali, tutti i sogni e tutte le avventure: soprattutto quelle che hanno il marchio delle cose eterne. Luigino, cocciuto notturno pedalatore, deve, per noi, secondo il nostro desiderio, poter volare. E noi non interessano le obiezioni dei tecnici: qui si parla di miracoli e i miracoli non si misurano con i calcoli degli ingegneri. Anche se la sezione alare che Luigino ha creduto bene adottare non è la più adatta (secondo il parere dei critici terrestri), noi riteniamo Luigino capace di sorvolare, come il candido uccello dell'innocenza, il nostro capo stupefatto. Chi di noi avrà la saggia gioia di vedere Luigino sollevarsi da terra, con gli occhi ridenti dietro gli stessi occhiali di miope inventore? Per adesso Luigino si allena: vuol ritenere per fissa e acquisita la potenza dei suoi polpacchi che dovranno mettere in movimento il meccanismo capace di sostenerlo nello spazio. Un giorno lo vedremo nel cielo, e tutte le obiezioni e le critiche smentiranno come nebbia al sole. Ogni comune mortale avrebbe pensato: «Se per sollevare questo meccanismo inventato da me, è necessario possedere una discreta potenza di pedalatore, faccio una cosa molto semplice: installo sulla mia macchina Bizzzi, Bini o Bartali e il faccio volare. I loro muscoli straordinari realizzeranno il miracolo». Ma Luigino Mariani, non è di questo parere; a lui questa logica pedestre e utilitaria non seduce: Luigino il miracolo lo vuol compiere da sé, colle sue striminzite gambette di inventore. Qui si tratta di conciliare forse l'in-



questa calma e ordinata Capitale d'Impero, avvengono miracoli e sortilegi di ogni genere. Se voi foste con noi qui, in queste aeree ma già tiepide serate di primavera, potreste, assieme a noi, gustare i piccoli e grandi miracoli della Roma notturna. L'episodio più esaltante e commovente che è balzato ai nostri occhi poche sere fa è di natura tale da destare non solo la vostra e la nostra curiosità, ma addirittura tutto il nostro interesse e entusiasmo. Poche sere fa abbiamo visto un grande uccello (per il momento ancora terrestre) poggiato su normali ruote di bicicletta, sorvolare silenzioso e oscillante per le vie dell'Urbe. Ci siamo domandati andoci se era una apparizione di sogno, se era un frutto della nostra accessa fantasia, se era una immagine che ben presto avremmo veduta fiastata sulla celluloido di un film aviatore, oppure se era, — miracolo dei miracoli! — autentica realtà. Era realtà vera, a tre dimensioni, palpabile e controllabile. Sull'uccello terrestre, munito di esili ruote di bicicletta, pedalava Luigino Mariani, Costui, caffettiere in Trastevere, sacrificò non poche ore della sua vita ad un Dio di carattere speciale: ad un Dio che ha uno strano nome lungo come certe deità cinesi: Sogno Di Volare Con Mezzi Umani. Luigino si vuol sollevare, col solo aiuto delle sue gambe di mediocre pedalatore, nel limpido cielo di Italia.

conciliabile: ad un inventore è possibile possedere polpacchi alla Bartali? Oppure: sarebbe giusto che Bartali si facesse bello, sollevandosi col nuovo apparecchio, di tutta la gloria che deve andare legittimamente ad ammantare il capo di Luigino Mariani? Ecco i termini logici della questione: noi, dal nostro angolo di modesti cronisti di miracoli, non sappiamo fare altro che gridare: evviva Luigino Mariani, inventore e lavoratore di Trastevere che un giorno si libererà, innocente come un colombo, nel cielo dell'Urbe!

TAVOLE DEL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Disegni in grandezza naturale dell'aeromodello a tubo

CIRILLO
L. 5,50 franco di porto
dell'aeromodello a tubo

LIBELLULA
L. 4,50 franco di porto e del

ROSTRO
Aero-modello vegetagliatore
L. 4,50 franco di porto

Indirizzare commissioni alla ditta **AEROMODELLI E ACCESSORI**
Via Riva Reno 118 - Bologna

L'AQUILONE



(Continuazione dal numero precedente)

LA POSTA IN ITALIA

Il servizio di Posta in Italia cominciò ad essere organizzato verso l'anno 1561 e precisamente in Piemonte. Prima di quell'epoca esso veniva disimpegnato in base ad iniziative dei Comuni o di privati, che venivano autorizzati dal Governo ad esigere sulle lettere spedite una tassa che variava a seconda della distanza e delle esigenze e difficoltà dei trasporti.

In alcuni paesi il servizio postale veniva eseguito con il sistema dell'abbonamento a prezzo fisso; notizie precise in proposito ci sono pervenute da un contratto in data 1. gennaio 1557, per il quale un certo «filistore Gian Francesco Bertrillo, notaro in Fiperagno», aveva concesso per la durata di quattro anni e dietro corrispettivo di 30 scudi d'oro del Sole, il servizio di posta di Costi, ai «messeri Giorgio di Mediolano e Francesco Muratori del villaggio della Trinità».

Il primo Principe sabaudo che rivolse la sua attenzione verso questa importante branca delle comunicazioni, fu Emanuele Filiberto di Savoia.

(Continua).

RASSEGNA DELLE NOVITA'

E' appunto questo glorioso ritorno che esaltano i francobolli odierni, ed in specie il 6 lilter il quale reca nella bellissima vignetta l'Angelo che accompagna il soldatello bianco. Lo scudo di Rakoczi sull'altro simboleggia il popolo del «kurucz» che abbracciava in sé ungheresi, ruteni e slovacchi combattenti in fraterna unione per la libertà.

L'Angelo suonante la campana rievoca alla memoria la vittoria delle armi ungheresi a Nanderchevar — oggi Belgrado — vittoria della Cristianità, che ci viene ricordata tutt'oggi dal quotidiano suono dell'Angelus.

Nei francobolli predetti, quindi, oltre agli elementi simbolici sono efficacemente rappresentate le forze della coscienza magiara che seppe resistere fra tante vicissitudini della storia.



MONACO

Verso la metà dello scorso mese è stata emessa una serie gravata di ben 23 franchi di soprastampa destinata all'acquisto di autotamburante di guerra che il Principato offrì con una solenne cerimonia alla Croce Rossa dell'Annata Francese. Allo scopo sono state adottate le vignette della serie di francobolli di Posta ordinaria detta delle «vedette» emessa nel 1939; i colori sono stati però cambiati e su di ogni valore è stata apposta in sovrastampa rossa una Croce e la indicazione del sovrapprezzo di beneficenza. Il Dott. Giulio Bolaffi di Torino che ci ha favorito la intera serie di cui riproduciamo un valore, ci comunica inoltre che la serie emisione pare abbia una tiratura limitata e che sia stata messa in vendita per un breve periodo col sistema — poco gradito ai filatelici — della prenotazione. Ecco i valori che compongono la serie: 20 c. + 1 F., viola; 25 c. + 1 F., verde; 30 + 1 F., bruno rosso; 40 + 1 F., blu scuro; 45 + 1 F., rosso; 50 + 1 F., bruno-grigio; 60 + 1 F., bruno-nero; 1 F. + 1 F., rosso; 2 f. + 1 F., blu-ardesia; 2,50 F. + 1 F., verde-chiaro; 3 f. + 1 F., indaco; 5 F. + 1 F., seppia; 10 F. + 5 F., azzurro; 20 f. + 5 f., bruno-lilla.

ERRATA - CORRIGE

Per un errore dovuto all'impaginazione sono state invertite le riproduzioni dei francobolli delle ultime due serie commemorative emesse dalla Russia.

Dobbiamo perciò precisare che nel n. 10 è stato riprodotto il valore con l'effigie di Chernyavsky nella serie riguardante Lermontov, la cui effigie è stata invece pubblicata nel n. 11 a illustrazione della serie emessa in onore di Chernyavsky.

CONCORSO OLIVA

Come è noto con il 31 marzo si è chiuso il Concorso filatelico indetto dal nostro giornale con la partecipazione della nota ditta FRATELLI OLIVA di Genova, che ha messo in palio notevoli premi in danaro. I lavori pervenuti sono esattamente 83. Il che dimostra l'interesse desto dalla nostra iniziativa. Attualmente i lavori sono allo studio dell'apposita Commissione.

Daremo quanto prima i risultati e la classifica per l'assegnazione dei premi. Avvertiamo intanto gli amici filatelici che altre più grandi e gradevoli sorprese sono in preparazione.

AEROPLANI CONTRO carri armati

In uno degli ultimi numeri de *L'Aquilone* è apparsa una breve nota informativa sulla funzione che può avere l'aviazione contro i carri armati. Non credo sia superfluo ritornare sull'argomento, poiché questo è un soggetto di grande attualità: lo si sta, infatti, in questi ultimi tempi, discutendo su tutte le riviste e i giornali d'Europa.

Per parlare in concreto su questo interessante argomento, bisogna prendere le mosse dalla campagna di Polonia: sono stati, infatti, proprio i risultati fulminanti ottenuti in Polonia dalle divisioni blindate tedesche che hanno portato in primo piano il problema della lotta contro i carri armati. Per risolvere questo problema, da molte parti sono stati suggeriti mezzi numerosi e diversi gli uni dagli altri; tuttavia essi si possono raggruppare in due categorie principali: 1) l'ostacolo, sotto i suoi molteplici aspetti; 2) e il fuoco di armi speciali (cannoni anticarro, mine, oppure carri medesimi lanciati in contrattacco). Il terzo mezzo, — il più potente di tutti, — l'aviazione, è quello su cui puntano le teorie di molti tecnici di grande valore.

L'aviazione, secondo questi tecnici, rappresenta l'avversario più potente e più pericoloso per il carro armato. In primo luogo perché il tiro dell'apparecchio colpisce il carro al di sopra e di dietro, vale a dire nelle parti dove il carro armato, almeno fino ad oggi, ha la blindatura più debole. In secondo luogo perché l'apparecchio, al contrario delle armi fisse, è in grado di rinnovare frequentemente i suoi attacchi contro il carro armato, anche se questo procede con la sua massima rapidità che risulterà sempre nulla rispetto a quella dell'aeroplano; infine, perché nessun terreno, per quanto mosso e accidentato al massimo grado, è in grado di nascondere alla vista e di conseguenza al fuoco dell'apparecchio.

A tutti questi fattori nettamente positivi, bisogna aggiungere la potenza di penetrazione dei proiettili delle armi automatiche installate sugli apparecchi; potenza che è accresciuta, come si sa, notevolmente dalla forza viva dello stesso apparecchio moderno che, in media, vola a cento metri al secondo. Queste diverse particolarità rappresentano, incontestabilmente, dei vantaggi che nessun altro mezzo può mettere in campo contro il carro armato.

Tuttavia, i critici più sofisticati accampano contro l'impiego dell'aviazione anticarro, le seguenti ragioni: acciocché l'aviazione sia in grado di sfruttare tutta la sua superiorità tecnica sul carro armato, è necessario che essa possa giungere tempestivamente sulla zona dove i carri armati nemici hanno fatto irruzione. In secondo luogo, è necessario che essa abbia una sufficiente libertà d'azione.

«Queste due condizioni capitali potranno essere, sempre e in ogni caso, realizzabili?» si domandano i tecnici che hanno per l'aviazione un entusiasmo che chiameremo tiepido. Essi aggiungono ancora: la certezza che queste due condizioni capitali si realizzino sempre tempestivamente, non la può avere nessuno. Queste favorevoli condizioni possono piuttosto scaturire dal caso o da circostanze eccezionalmente favorevoli: in tutti i modi, nessuno Stato Maggiore le potrebbe preparare scientemente. Ma queste obiezioni, ripetiamo, fioriscono sulle labbra dei tiepidi o dei disillusi: noi, qui, non facciamo che elencarle per scrupolo e onestà di esposizione: più avanti vedremo quali possono essere le affermazioni contrarie.

Questi super-critici dell'aviazione sostengono ancora: l'intervento dei carri armati è sempre preparato in modo tale da ottenere una completa sorpresa nell'avversario, per cui, se la reazione non è più che immediata, la velocità degli assaltatori permetterà loro di penetrare in profondità nel dispositivo di difesa avversario e, di conseguenza, ne disorganizzerà la difesa. Per difendersi, dunque, contro il carro armato, si deve poter agire contro di esso in una maniera pressoché istantanea. Ora, l'aviazione non ha la possibilità, almeno fino a questo momento, di stabilire crociere permanenti su tutta la lunghezza del fronte; oppure, tenuto anche conto della eccezionale velocità di manovra, le squadriglie chiamate in aiuto non potrebbero raggiungere le linee (dove eventualmente si fosse verificato uno sfondamento da parte di carri armati) che dopo un certo lasso di tempo. A tutto ciò, — affermano questi tecnici sofisticati, — è necessario aggiungere ancora altro: che questa eventuale aviazione chiamata in soccorso per arginare o fermare uno sfondamento di carri armati, si urterebbe innanzi tutto

con la «caccia» avversaria e infine con la difesa contraria del nemico; tutte cose che, come si è chiaramente visto in Polonia, fungono da copertura ad ogni offensiva importante. Dal momento del loro arrivo sulle linee di battaglia, queste squadriglie si ingaggeranno piuttosto in una lotta con l'aviazione e la difesa contraria avversaria, che in un vero e proprio

intervento al suolo.

Secondo questi critici stranieri, l'impiego dell'aviazione contro le cosiddette divisioni blindate è sottoposto a condizioni che, nella maggioranza dei casi, non permettono d'ottenere risultati rapidi ed efficaci. Secondo costoro, per arrestare o distruggere le tanto temute divisioni blindate, è prudente «(come essi dicono) contare innanzi tutto sul dispositivo di difesa terrestre: ostacoli e fuoco; tutto ciò completato eventualmente da altri carri armati lanciati al contrattacco. Essi dimenticano di dire, per esempio, che allorché le formazioni blindate hanno rotto in tutta la sua profondità il dispositivo di difesa, riuscendo a guadagnare terreno e a progredire rapidamente all'interno senza che si sia avuto il tempo e la possibilità di mettere in campo ostacoli capaci di arrestarne la marcia, è solo l'aviazione che, sfruttando la sua mobilità e la sua velocità, potrà per prima intervenire efficacemente contro questa marcia. E siccome, in ragione stessa della loro fulminea avanzata, le divisioni blindate non porteranno la normale copertura di «caccia» e di difesa contraria, le squadriglie dell'«assalto», padrone dell'aria, potranno ottenere risultati, più che efficaci, definitivi.

In conclusione diremo: se l'impiego dell'aviazione d'assalto contro i carri armati è sottoposto a molteplici difficoltà, questa superba arma può, di contro, cooperare utilmente alla loro distruzione. Essa può, per esempio, avvistare prima di ogni altro l'avvicinarsi dei carri armati. Essa può comunicare all'artiglieria il numero, la loro formazione e la loro direttiva di sfondamento. Essa può, in maniera perfetta, fare aggiustare il tiro delle artiglierie. Basterebbe, in certi casi, un solo apparecchio che mette in allarme tutto un dispositivo di difesa e partecipa all'aggiustaggio del fuoco delle artiglierie, per dimostrarsi già cento volte superiore a tutti i mezzi e sistemi anticarro che si sono, fino ad oggi, escogitati per la difesa a terra. E' questa, indubbiamente, per l'aviazione, la prima e più sicura maniera per lottare efficacemente e vittoriosamente contro le tanto temute divisioni blindate.

G. PEI

CRONACA BREVE

DURANTE un attacco contro una nave britannica, un apparecchio tedesco avrebbe lanciato delle piccole frecce d'acciaio; si ricorda in proposito che quest'arma fece la sua apparizione nella grande guerra per opera di aviatori tedeschi, i quali lanciarono frecce di acciaio capaci di forare anche un casco; ma in definitiva quest'arma non è pericolosa, raggiungendo difficilmente il bersaglio.

E' STATO INAUGURATO un nuovo servizio aereo riservato ai giornali fra Londra e Parigi, per il quale vengono trasportati più di 800 chilogrammi di pubblicazioni che raggiungono Parigi in tempo per essere inoltrati sui treni della Svizzera, dell'Italia e dei Balcani, attraversando così la zona di guerra francese proibita all'aviazione civile.

CONTINUA lo sciopero in una delle più importanti fabbriche di aeroplani del Midland (Inghilterra), perché la direzione della Società non vuole abolire la decisione presa di non permettere che il lavoro venga interrotto la mattina alle ore 11 per prendere il tè.

E' CONFERMATO la notizia che alcuni aviatori finlandesi sono passati dall'aeroporto di Amsterdam diretti a Londra per prendere in consegna gli aeroplani ceduti dall'Inghilterra e il pilotamento personalmente fino alle basi finlandesi.

IL GENERALE YAKOV, in un discorso tenuto a Madrid, ha dichiarato che alla fine del 1940 la Spagna dovrà avere 2000 piloti perfettamente addestrati e che tale numero sarà raddoppiato entro il 1941.

L'AUSTRALIA avrà pronti entro quest'anno 3000 aviatori per il servizio d'oltremare; è stato anche organizzato un servizio di scambio fra i piloti inglesi e quelli australiani.

L'INGEGNERE DRIESSEN, olandese, sta rebbé costruendo un nuovo tipo di apparecchio senza coda, con una autonomia di 12 mila chilometri, destinato ai voli intercontinentali.

UN COMMERCIANTE americano, certo Johan F. Brock, ha compiuto il 29 dicembre scorso il suo 3652° volo giornaliero; egli aveva incominciato a volare nel novembre del 1929 per dimostrare che il volo giornaliero poteva entrare nella vita quotidiana.

DIRETTI a Miami nella Florida, per le manovre della grande esposizione aerea nazionale, 700 aeroplani sono giunti a destinazione il 4 gennaio, in una tappa del più grande volo in massa di apparecchi che 71-

IL PRIMO apparecchio da caccia «Hurricane» costruito nel Canada dalla «Canadian Car And Foundry Co.» è il primo esemplare di una serie di apparecchi di prossima consegna alla R.A.F.; esso è giunto in Inghilterra il 29 febbraio scorso.

NELLA VERSIONE come aeroplano d'assalto, il bimotore inglese «Bristol Blenheim» recati al posto riservato alle bombe, sotto la fusoliera, quattro mitragliatrici.



Fervore costruttivo nei nostri cantieri aeronautici. Caccia del tipo «C.R.42» durante la fase di montaggio.

NON VI SARANNO PIU' ASSI?

Quello che in merito all'attuale conflitto Alleati-Germania pensa Leonard Engel, corrispondente di guerra americano, inviato in Europa da « Popular Aviation ».

L'Inghilterra, la Francia e la Germania, protagoniste dell'attuale conflitto, contano, fra i propri « effettivi », in questa guerra mondiale numero due, complessivamente circa diecimila piloti « cacciatori », pronti a scagliarsi l'uno contro l'altro. Malgrado un così ragguardevole numero di aviatori, nessuno di questi, tuttavia, raggiungerà, quando e se si combatterà la « vera » guerra, la qualifica di « asso », quale meritavano i famosi Richlifen, Rickenbacker, Nun-gesser e l'italiano Baracca, piloti dell'ultima generazione. E questa mancanza di « assi » non sarà dovuta all'ipotetico motivo che i giovani di oggi siano fatti di stoffa peggiore di quella degli uomini che misero in primo piano l'aviazione militare durante la guerra mondiale numero uno, ma sarà determinata dall'esistenza della censura, la quale fa togliere i nomi dei piloti dai dispacci di guerra: la colpa di tutto è del moderno aeroplano da guerra che ha causato la sparizione dell'« asso » singolo.

Quasi tutte le azioni belliche dei primi quattro mesi di guerra sono state compiute da un gruppo di uomini che ha agito in comune e neanche uno di essi ha potuto raggiungere la notorietà come singolo. E quantunque le azioni aeree finora eseguite — ad eccezione di quelle effettuate dai tedeschi durante la campagna polacca — siano state, si può dire, azioni di esperimento, pure si può da esse trarre una conclusione, come se fossero state « vere » azioni belliche.

Si sta ora, rivelando una concezione dell'impiego dell'aeroplano da combattimento differente da quella che molti di noi americani hanno finora avuto. Nel combattimento aereo l'Europa, per la paura che ha dei bombardieri, ha rinunciato all'azione individuale del pilota, che è stata così notevole durante gli ultimi anni. La quasi impossibilità che i piloti possano mantenersi abili acrobati a causa della velocità degli oltre 500 km. all'ora raggiunti dagli aeroplani oggi in servizio a migliaia, ha determinato la necessità di mettere in azione una tattica del tutto nuova. Molti di noi, in via generale, conoscono come sola tattica la formula « attira l'avversario, sparagli contro e ritirati ». Boelke, che ha dimostrato quello che si può fare con un aeroplano del tipo « Fokker » della guerra mondiale numero uno, rimarrebbe sbalordito se potesse tornare a vivere.

Astrazione fatta per i tipi più vecchi, il solo vero aeroplano da inseguimento, fra tutti quelli dei Paesi in guerra, è il « Curtiss P-36 », costruito in America per la Francia. Al pari di molti altri antichi apparecchi da combattimento americani, il « Curtiss » è stato costruito con il convenzionale aspetto che sta tra l'apparecchio da combattimento e quello da inseguimento. I più recenti apparecchi europei — dagli « Hawker Hurricane » ai « Messerschmitt Me-109 S » — non sono affatto apparecchi da inseguimento, sono da intercettazione. Il sacrificare, nell'intercettatore, ogni altra caratteristica a favore della velocità che questo deve avere per poter raggiungere il bombardiere invasore, è stato inteso nel senso che quello per la sua velocità può rimanere nel campo di tiro del bombardiere per una sola frazione di secondo, e quanto più piccola risulterà que-

sta frazione tanto meglio sarà. La portata di tiro delle mitragliatrici a tiro accelerato usate in Europa — in genere queste sono di un calibro leggermente maggiore di quello delle mitragliatrici americane Browning — è minore dei 450 metri. La portata di tiro delle mitragliatrici di coda di un bombardiere è in effetto più grande. Per l'intercettatore « da caccia », risultato di quanto detto sopra è che questo rimane nel campo di tiro delle mitragliatrici del suo nemico per un tempo maggiore di quello in cui il nemico rimane nel campo della mitragliatrice dell'intercettatore.

L'armamento che può lanciare nel minor tempo la maggiore quantità di piombo, presentemente è isolato negli apparecchi intercettatori — gli inglesi « Hurricane » e « Spitfire » hanno otto Browning; l'ultimo apparecchio tedesco « Me-109 » ha quattro mitragliatrici ed un cannone a tiro rapido di 23 mm. veramente micidiale. — In questi ultimi anni, tendenza comune dei costruttori dei nuovi apparecchi è stata quella di armare molto pesantemente gli apparecchi stessi. Gli apparecchi in servizio in America, invece, sono armati con un numero di mitragliatrici minore di quello degli apparecchi europei.

Le otto Browning montate negli aeroplani da combattimento inglesi sparano diecimila colpi al minuto. Le mitragliatrici, fissate nelle ali, hanno una successione di fuoco convergente così da farvi essere un punto — distante circa 400 metri dalle mitragliatrici — dove le pallottole si riversano tutte insieme sul loro bersaglio. Un intercettatore che abbia la velocità di 500 km. all'ora può tenere non più di un secondo a portata del suo fuoco un apparecchio da bombardamento sviluppante una velocità di circa 500 km. orari. Durante questo tempo le otto mitragliatrici lanciano circa 135 pallottole. L'effetto prodotto da queste è veramente terribile. Dovreste vedere alcuni degli apparecchi abbattuti: sembra che qualcuno sia andato a lavorare su di essi come un trapano.

Un attacco eseguito da un unico intercettatore su di un bombardiere è divenuto semplicemente un susseguirsi di prese di contatto improvvise, di brevi fiammate prodotte dalle mitragliatrici, di prese di quota, di allontanamento dei due apparecchi e poi di un ritorno di questi sull'avversario. Un attacco eseguito, invece, da un gruppo di apparecchi consiste in una serie di questi salti e scendi effettuati a turno da ogni aeroplano. Gli aeroplani attaccanti possono avvicinarsi al nemico o tutti insieme stando su di una linea, oppure venendo ciascuno da una diversa direzione. Di solito essi compiono le loro giravolte quanto più è possibile in direzioni diverse allo scopo di schivare il campo di fuoco del mitragliatore nemico nell'eventualità

che avessero fallito il colpo sul nemico, oppure nel caso che questi avesse ancora un ultimo colpo nella calma della propria mitragliatrice da sparare prima di precipitare, essendo abbattuto.

Quindici « Messerschmitt » hanno dato una stupenda dimostrazione di questa tecnica, alcune settimane or sono, allorché di cinque bombardieri « Fairey Battle », che venivano usati come aeroplani da ricognizione del sereno, con una brillante azione ne abbatterono tre, costringendo il quarto ad un atterraggio forzato, lontano dal suolo patrio, ed al quinto recarono danni tali che questo, riuscito a tornare al proprio aerodromo, non appena giunto, si sfasciò e fu distrutto dalle fiamme. La velocità massima del « Battle » — bell'apparecchio caduto in disuso — munito di un motore « Roll Royce Merlin » è di oltre 300 km. all'ora. Non so contro qual particolare tipo di apparecchio « Me-109 » toccò ai « Battle » di combattere: certo è che la velocità di questi « Me-109 S » era di quasi 500 km. orari. I « Messerschmitt » apparvero fra gli apparecchi inglesi e le loro proprie basi. Essendo sicuro nell'opinione che gli apparecchi inglesi erano tagliati fuori, i quindici « Me-109 S » attaccarono a turno ciascun apparecchio. Si presentarono alla coda dei « Battle » stando su di una linea, tuftandosi a turno sulla vittima designata e sparando su di essa. Soltanto due dei quindici « Messerschmitt » furono abbattuti dai mitragliatori di coda degli apparecchi inglesi. Questa è una vendetta con una bella vittoria. Da tale azione, però, nessuno dei piloti che vi hanno preso parte può essere segnalato come il certo abbattitore di un apparecchio nemico, per cui se ne possa attribuire a lui l'onore e la gloria.

La prima incursione aerea su Edimburgo e sul Firth of Forth, con la sua base navale di Rosyth, documenta come si possa entrare in campo provengono da diverse direzioni. I dodici bombardieri tedeschi furono separati dall'intervento in campo degli apparecchi difensivi della Royal Air Force. Quindici intercettatori a due a due si avventarono sui bombardieri, entrando in azione da punti differenti, sparandogli contro e poi allontanandosi da essi.

La difesa principale dei bombardieri — a parte gli apparecchi di scorta — dipende anche dalla formazione di volo e dall'azione in gruppo. E' nella disposizione che ogni apparecchio combattente copra il punto scoperto dall'altro: ciascun bombardiere ha, in questa guerra, molti punti scoperti. Questi non sono così gravi come lo erano quelli dei bombardieri « Junkers Ju-52 », purtroppo esiste ancora.

Ma tutto quanto è stato detto sopra non deve far pensare che l'aeroplano da combattimento, progettato in vista di attaccare gli aeroplani da battaglia così come gli intercettatori sono designati ad attaccare i bombardieri, non abbia parte in questa guerra. I « P-36 » hanno magnificamente dimostrato che partecipano alla guerra: ad essi è dovuto, fra l'altro, l'abbattimento di nove su ventisei « Messerschmitt » che stavano cercando di recar loro molestia. Anche se i « P-36 » hanno fatto metà di quello che dicono di aver fatto, essi sono sempre macchine eccellenti.

Si è formato il sospetto che il compito dell'apparecchio da combattimento debba essere eseguito da una varietà di « vest pocket » Airacudas che dall'inizio della guerra alla data di compilazione di questo scritto sono stati messi in disparte per delle ragioni strane. La Germania ne ha uno nel bimotore « Messerschmitt Me-110 », che può raggiungere la velocità di oltre 610 km. orari (riporta questa caratteristica non per fare della propaganda). La Francia detiene un bimotore « Potez 63 », la cui velocità è segreta e non si può venire a conoscere a causa della censura. Questi apparecchi sono adatti a servire allorché i bombardieri vanno all'azione più pesanti di quanto non lo siano quando eseguono un semplice volo di ricognizione.

Almeno il 35 per cento dei bombardieri che hanno preso parte ad azioni di ricognizione o di bombardamento sull'Inghilterra (una parte di questa affermazione è stata censurata dagli inglesi) è stato distrutto. La relativa facilità con la quale quelli sono stati abbattuti prova chiaramente la necessità che gli apparecchi da combattimento scortino i bombardieri (altro paragrafo censurato dagli inglesi).

Ma fino a quando entrano in azione i « pluriposti da combattimento », così li chiamano i francesi, con un'autonomia grandemente superiore a quella degli intercettatori, l'individualità sarà costretta ad essere messa in disparte: i sopradetti apparecchi, infatti, recano a bordo due o tre uomini.

Cosicché un giorno, forse, se il censore farà « passare » qualche nome, sarà possibile conoscere le degne azioni militari di un trio. Ma così non sarà di un « asso » individuale. Ormai questo è stato definitivamente tolto dal mazzo delle carte da gioco.

SUL FRONTE OCCIDENTALE



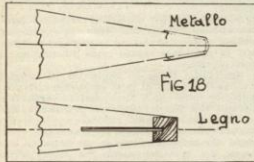
Mentre si esegue un bombardamento aereo... di manifestini di propaganda

NEL MONDO
DEL VOLO
SILENZIOSO

(Continuazione dal numero precedente)

Dimensioni e forma degli impennaggi orizzontali sono state definite a suo tempo durante la impostazione del progetto del « Poiana ».

Ricordiamo che lo stabilizzatore è a piani quasi triangolare, con bordo d'attacco rettilineo inclinato all'indietro, e l'equilibratore è a bordo d'uscita arrotondato e



quindi di superficie leggermente superiore. L'apertura è di m. 2,20 e perciò lo sbalzo da ogni parte della fusoliera supera un metro e mezzo. Ci troviamo di fronte insomma ad una piccola ala a sbalzo, dal cui sicuro funzionamento dipende l'equilibrio di tutto il veleggiatore.

Per quanto riguarda il profilo, possiamo senz'altro ripetere tutto quello che è stato detto per i piani verticali e decidere di adottare lo stesso profilo NACA indicato per quelli. Ciò semplificherà alquanto le operazioni di disegno delle centine al vero, perché è facile farsi, una volta per sempre, un grafico da cui si possano ricavare rapidamente le ordinate di qualsiasi centina dell'uno o dell'altro piano. Basta ricordare il procedimento adottato per tracciare le centine dell'ala, e costruire un grafico analogo a quello della fig. 8, avendo però da una parte le ordinate del più grande profilo che ci interessa costruire (che è poi quello alla base del timone) e dall'altra il più piccolo, sempre ricavando i dati dalla tabella già indicata per il NACA 0009. Intercalando convenientemente delle verticali si possono rilevare direttamente con compasso le ordinate degli altri profili.

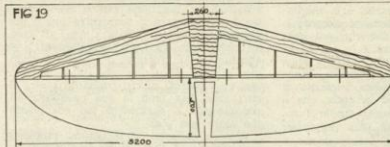
Quanto alla costruzione, seguiremo per i piani orizzontali gli stessi criteri già seguiti per quelli verticali. Lo stabilizzatore sarà opportuno però che abbia, oltre il longherone principale a stecca piena che lo delimita posteriormente, un longheroncino ausiliario in compensato e listelli quadrati di un centimetro che delimita anteriormente una zona coperta in compensato di 1 mm. di spessore.

In questo modo si aumenta molto la rigidità di tutto il piano e si facilita la applicazione razionale degli attacchi dello stabilizzatore alla fusoliera, come in seguito studieremo. Le centine saranno del solito tipo, ma due di esse, rinforzate, le disporremo a distanza di 18 cm. l'una dall'altra e divaricate verso l'avanti fino a distare fra loro di 26 cm. sul bordo d'attacco. In questo modo esse seguono la rastremazione della faccia superiore del trave di fusoliera e non lasciano fessure in corrispondenza della coda. La struttura dell'equilibratore è identica a quella del timone. Una differenza si può fare qui, a scopo di semplificazione, per quanto riguarda la fessura tra i due piani. Possiamo infatti in questo caso ripetere le considerazioni a suo tempo esposte per gli alettoni e adottare un tipo di costruzione analogo a quello indicato allora. La fessura, cioè, è di forma triangolare e le cerniere si trovano sull'estradosso del profilo. Basta allora provvedere una fessura che

IMPENNAGGI STUDIO DI UN VELEGGIATORE ORIZZONTALI

consenta una trentina di gradi di rotazione verso il basso, e la chiusura si fa facilmente tenendo continuo il rivestimento in tela dell'estradosso stesso. La tela protegge anche molto bene le cerniere dalla pioggia e dall'umidità.

Qualche parola dobbiamo ancora spendere per la costruzione del bordo d'uscita. Come si rileva dai disegni, sia dell'ala, sia dei piani di coda, un sistema abbastanza semplice per fare i bordi d'uscita è di adottare un listello quadrato di abete di 1 cm. di lato, rinforzato con una striscia di compensato larga circa 20 mm. e inserita e incollata in una adatta fessura del listello stesso. Questo sistema consente di far seguire molto bene le curve dei bordi d'uscita, perché il listello è flessibile e si piega bene in opera, mentre il compensato, tagliato con cura dal foglio, assicura l'esattezza della curva. D'altra parte il lavoro non è piccolo né molto facile e per di più facilmente un bordo d'uscita così delicato si svergola in uso, specialmente sotto la tensione della tela. Un metodo assai buono è quello che adotta un profilato metallico, ricavato dalla lamiera di duralluminio. Potendo procurarsi questo profilato, si vedrà che esso in sezione si presenta co-



me un canale triangolare di circa 20 mm. di profondità, i cui estremi liberi sono ancora curvati in dentro per aumentarne la rigidità. Questi lembi vengono tirati in fuori e spianati con le pinze in corrispondenza di ogni centina, e con il canale si fissa con un chiodino ribadito. Questi par-

ticolari, sia in legno, sia in metallo, sono rappresentati nella fig. 18. La fig. 19 indica invece la pianta dello stabilizzatore.

(Continua)



Carmelo Pettinato, Milano. — Il corso « Studio di un veleggiatore » è stato fatto proprio per colmare la lacuna esistente in tale materia e costituita dalla mancanza di un testo elementare ma esatto, che tratti del calcolo statico di un apparecchio di quel tipo. Capisco bene che la trattazione sotto forma di esempio possa risultare incompleta, ma non saprei consigliarti una opera veramente soddisfacente. Puoi intanto leggere il libretto *Nozioni elementari di progettazione dei velivoli* edito dalla RUNA a L. 5, di cui ti interesserà per ora la seconda parte. Fra le opere francesi, è adatta al tuo corso quella del Desgrandchamps (*Calcul et Construction des avions légers*) parte seconda, edito da Vivieux - 48 Rue des Ecoles - Paris, che costa circa 20 lire. Se frequenti l'Università, ti consiglio di farti prestare libri e disporre da uno studente del Corso d'Ingegneria Aeronautica. Compera in ogni modo le Norme del RAI.

L'integrazione del diagramma di carico per avere gli sforzi di taglio è un processo di integrazione grafica assolutamente normale, che si trova descritto in qualsiasi corso di statica grafica ed anche in ogni manuale per l'ingegnere (Colombo, Hütte, ecc.).

La distanza del punto C da A può essere qualsiasi. Per evitare che D esca dal foglio, si può ricordare la proprietà del rettangolo costruito con lati AC e AD, il quale ha la stessa superficie del diagramma che si sta integrando. Basta fare una rapida verifica ad occhio per decidere la lunghezza di AC. Lo stesso dicasi per C', che può essere scelto con criterio analogo a distanza qualsiasi da A'. La verticale da A' è stata condotta soltanto allo scopo di non fare confusione coi punti tracciati sulla verticale di A, ma può benissimo coincidere con questa o trovarsi in qualunque altra parte del foglio, purché A' stia sulla solita base AB.

Cercherò di chiarirti la faccenda del tracciamento delle parallele. Guardando la figura 2 (che è quella a pag. 5 del N. 52) vedrai che fra A e B sono intercalate 12 ordinate, A metà strada fra queste, sulla curva P, ci sono dei segnetti verticali. Prendi il primo a partire da B, lo proietti orizzontalmente sulla AD e trovi un punto, che unisci con C. Ottieni così una prima inclinata, la più bassa di tutte quelle che escono da C. A partire da B mandati una parallela a tale inclinata, fino ad incontrare la prima (sempre a partire da B) di quelle 12 ordinate. Qui ti fermi, ed hai ottenuto il primo pezzo del diagramma T. Adesso proietti il secondo segnetto, mandati la inclinata (seconda) da C, e poi la parallela a partire da dove eri arrivato. Ottieni il secondo pezzo del diagramma T, e così via. Quando sei arrivato a D, potresti dimenticare o cancellare tutto il diagramma P con la raspera di semirette uscenti da C e ricominciare da capo per avere il diagramma M. Ti consiglio di provare da te su un foglio di carta da disegno. I diagrammi vengono naturalmente composti di tanti tratti rettilinei, ma basta alla fine raccorderli con una curva passante per i vari punti individuati.

Del resto, per quello che servono a noi, tanto vale lasciarli così. Quando vuoi altri schiarimenti, scrivimi pure.

Piero Michel, Roma. — Non conosco la rivista da te citata, quindi non posso soddisfare il tuo desiderio. Una cosa però mi sembra chiara: che tu non abbia una visione ben netta del difficile problema che ti sei messo in testa di risolvere. E, dicendo « difficile problema », dico anche poco: se a realizzare il volo umano (ma perché volo umano? l'altro, è forse un volo disumano?) non c'è riuscito Leonardo da Vinci, e non ci sono riusciti tutti gli altri che dopo di lui si sono tentati, vuoi proprio riuscire tu, che, scusa ma te lo debbo dire, sei così poco al corrente dei problemi aerodinamici? Lascia questo problema ad altri più esperti di te, e dedicati invece a cose che ti possono giovare di più, e nelle quali puoi sicuramente riuscire: l'aeromodellismo, per esempio. Questo è il mio consiglio, se poi non vuoi saperne, beh, datti pure al volo umano.

L'ING. AERONAUTICO

Il biplano di Cattaneo a volo rimorchiato tra i colli di Asiago



LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

PROGETTO E COSTRUZIONE DEGLI AEROMODELLI

(Continuazione dal numero precedente)

CODE PORTANTI E DEPORTANTI

I ragionamenti che abbiamo fatti ci portano dunque senz'altro a interpretare meglio gli scopi della disposizione relativa delle superfici usata nella maggioranza dei veri aeroplani, e indicata in pratica anche per gli aeromodelli. Si tratta del sistema cosiddetto « a coda deportante » che si vale in realtà di un piano di coda simmetrico formante un angolo negativo con la direzione del vento relativo. Poiché anzi l'ala, o meglio, la sua coda di riferimento, fa in ogni caso un angolo nettamente positivo con la direzione del moto; ciò che risulta bene evidente è l'angolo che le due superfici in questione, ala e coda, fanno fra loro, dando luogo ad un diedro (diedro longitudinale) che caratterizza appunto la stabilità. Il migliore equilibrio si ha per le ragioni che vedremo, quando la coda è effettivamente deportante, cioè produce una potenza diretta verso il basso. E' evidente che in queste condizioni essa tende a rovesciare l'ala all'indietro, cioè in senso cabrante, e qualche cosa deve provvedere ad equilibrare tale azione. Questo qualche cosa è il momento picchiante (instabilizzante) dell'ala e, soprattutto, il fatto che il baricentro non coincide con la portanza alare, ma è più avanti del punto di applicazione di questa. In tali condizioni, l'aeromodello è sospeso per l'ala come su un fulcro. Da una parte, anteriormente, grava il peso (baricentro), dall'altra, posteriormente, la deportanza di coda. Il piano di coda, sempre in depressione, fa sentire con variazioni del suo effetto deportante il suo potere stabilizzante.

E' adesso il momento di chiarire la famosa questione sulle code portanti e code deportanti che sembra dividere gli aeromodellisti in due grandi partiti contrastanti. Su questa faccenda si è molto discusso, ma i contendenti sembrano confondere fra loro due problemi diversi e niente affatto concomitanti. Si parla infatti di portanza o deportanza invece che di code simmetriche o disimmetriche. Si è più volte analizzato il comportamento in volo di una coda disimmetrica, ma è bene affermare una volta per sempre che un piano orizzontale di coda è portante o deportante secondo che il baricentro dell'aeromodello è rispettivamente davanti o dietro la risultante aerodinamica alare, e in modo assolutamente indipendente dalla forma del suo profilo (di coda). Se pensiamo, infatti, allo schema di equilibrio già citato, dato che ciò che tiene su il modello è la portanza dell'ala e possiamo immaginare il tutto appeso sotto il punto di applicazione di essa, se il baricentro è anteriormente a tale punto non è possibile altro equilibrio che quello con coda deportante. Se si sarà adottato per la coda un profilo disimmetrico a convessità verso l'alto, bisognerà, durante il regolaggio, calettarlo con un angolo talmente negativo da farlo risultare di fatto deportante. Se, d'altra parte, il baricentro sta dietro la risultante aerodinamica alare, anche se si adotta un profilo simmetrico, o magari uno con la concavità verso l'alto, bisognerà calettarlo in modo da portare, in volo, per tener su la coda e constatare l'effetto cabrante della posizione relativa fra portanza e baricentro.

Quale di queste disposizioni è la migliore? L'esperienza e la teoria si accordano per preferire la prima. Ciò che noi dobbiamo evitare, in definitiva, è la caduta in vite del modello per perdita di portanza conseguente a una cabrata eccessiva. Quando l'ala aumenta di incidenza, aumenta di incidenza con essa anche la coda, che è ad essa rigidamente collegata dalla fusoliera. Al momento in cui l'ala raggiunge l'incidenza critica e va in autorotazione, o per lo meno perde bruscamente portanza e cade, bisogna che qualche cosa tenda a

diminuire nuovamente l'incidenza per ristabilire le condizioni normali. Se la coda, che ha appunto questo ufficio, avesse avuto inizialmente la stessa incidenza dell'ala, ora si troverebbe anch'essa in incidenza critica e cioè in perdita di portanza, sarebbe quindi anch'essa inefficiente e il modello intero in balia dei fenomeni autorotatori. Se invece la coda aveva inizialmente incidenza inferiore all'ala (caso della coda deportante) al momento in cui l'ala raggiunge l'incidenza critica essa avrà ancora una riserva di portanza, potrà quindi sostenersi e tutto il modello abbatterà di si in avanti (perché sostenuto dietro) riprenderà un assetto di volo normale. Ciò non avviene anzi avviene il contrario, con la coda deportante (effettivamente deportante, non disimmetrica). Con ogni probabilità, e nonostante la più accurata scelta dei profili per entrambe le superfici, sarà proprio la coda a raggiungere per prima l'incidenza critica e tutto l'aeromodello cadrà di coda in una forma di vite, che tutti conoscono per averla vista effettuare più volte da aeromodelli mal centrati. In fatto di stabilità, dunque, chi decide è il baricentro. Tanto vale pertanto sistemarlo, senz'altro, in sede di progetto, anteriormente alla posizione prevista della risultante aerodinamica, che è in generale situata verso il 30 per cento del profilo o poco più indietro. A modello finito non si dovrà regiare altro che l'incidenza del piano di coda, che quando sarà stata individuata in modo da mantenere il modello nel voluto assetto, si troverà automaticamente ad essere negativa. In questo modo finiscono i penosi adattamenti dell'ala alla fusoliera in posizione più o meno arretrata, per portare il baricentro più o meno avanti rispetto all'ala stessa, gli spessori messi sotto l'ala, gli svergolamenti o gli adattamenti di fortuna del piano orizzontale di coda. Finiamo, una volta per sempre, gli elementi di cui possiamo essere sicuri, cioè: ala (con la sua risultante aerodinamica) e baricentro (su cui possiamo agire con pesi).

Resterà soltanto l'incognita, l'incidenza del piano di coda, di cui sono fissate ormai l'area e la distanza, o braccio di leva. Questa incognita si risolve sperimentalmente, con i voli di prova in planata. Si partirà con un'incidenza negativa rispetto all'ala, si modificherà tale incidenza fino ad ottenere la planata più lunga (efficienza massima) o la minima velocità di discesa. A questo punto, precisata bene sul modello la posizione dell'unica parte mobile, il piano di coda, si può essere assolutamente sicuri di riprodurre in qualunque momento (e perciò anche in gara) le condizioni ottime studiate.

(Continua)

PRIMATI IN VISTA?



Elvio Tosaroni ha terminato le prove di collaudo di questo interessante modello con motore a scoppio progettato per tentare di battere il primato mondiale di durata e distanza della categoria. L'aeromodello ha un'apertura alare di 3 metri e un carico alare, a carico completo, di 30 grammi per dmq. Il motore è un « Giglio » ultimo tipo, di 10 cmc. di cilindrata. Tosaroni è in cerca di un pilota di buona volontà che si arrischi, contro la probabilità di un atterraggio di fortuna, a stare in aria oltre quattro ore per inseguire il suo modellone. Già, quattro ore, poiché il bel modello che vedete riprodotto si porta in pancia un litro di carburante. In attesa di ricevere notizie sensazionali, circa il progettato tentativo, noi inviamo, all'infaticabile e popolare aeromodellista romano, gli auguri migliori.



Perazzo Mauro, Pegazzano. — Per l'indice delle tavole e dei libri ti ho fatto spedire una dei nostri cataloghi. Circa i disegni dei veleggiatori, mandali pure. Se il comitato di redazione li riterrà degni, saranno pubblicati.

Ugo Ugo, Fiume. — Per l'articolo che desidero vedere di accentratissimi. I due campioni di carta sono proprio del tipo che tu dici: quella gialla è pergamina e quella rossa è velina comune. Il tipo giallo è di qualità veramente buona.

Aldo Visotti, Vienna. — L'articolo di chiusura, o meglio, i due articoli di chiusura della serie sul motorino verranno pubblicati presto ed anche tu sarai accontentato.

Alcione, Pola. — Puoi costruire tranquillamente in compensato di betulla: ti troverai meglio. Per le pubblicazioni che desideri, invia un vaglia all'amministrazione dell'Editoriale Aeronautica, Piazza del Popolo 18, Roma, spiegando nell'apposito spazio le ragioni del versamento.

Ferdinando Sautini, Perugia. — I disegni dell'AP. 8 sono in vendita da tempo, quelli del TR 55 lo saranno tra poco e l'aggiornamento ne darà l'annuncio al momento opportuno. La tavola dell'AP. 6 costa L. 12; quella del TR 55 ancora non si sa.

Aquila Bianca, Vienna. — Non sono affatto più poltrone del mio collega. Biberon, come tu dici (ti lascio completa la responsabilità di questo epitetto); ma ho semplicemente meno spazio a disposizione.

La nuova formula di Bacchelli è certamente più complicata della vecchia, ma non ci vedo nulla di seriamente preoccupante. Fra tutti i calcoli che si devono fare oggi per costruire modelli, ce ne può stare qualcuno in più senza eccessivo danno; e poi se hai seguito tutta la serie di articoli, ti sarai accorto dei numerosi vantaggi che apporterebbe una formula del genere.

La vista in pianta e di fronte dell'elica non è compresa nella formula. Manda i disegni, purché siano ben fatti pubblicheremo.

Perché non pubblichiamo disegni di modelli? Per il semplice fatto che non ce ne mandano. Arrivano in redazione decine di tavole e di disegni; ma sono quasi sempre incompleti, o fatti male, o di ignoti costruttori su cui logicamente non si può fare affidamento, specie quando questi ignoti non danno neanche la minima indicazione sui risultati ottenuti.

I vecchi aeromodellisti, i celebri, quelli che avrebbero l'obbligo per lo meno morale di inviare le loro produzioni, non si degnano di farsi vivi.

Gli istruttori di aeromodellismo, che dovrebbero inviare i disegni dei modelli meglio riusciti della scuola, non si curano affatto di far conoscere agli altri, alla massa, il risultato delle loro ed altrui fatiche. Quando lo fanno mandano dei disegni mai fatti di modelli che invitano a piangere sulle sciagure umane.

Mi dici: se tu vedessi le riviste d'aeromodellismo essere... Le vedo, mio caro, le vedo e parecchie. Ma se tu dici cose, dimmi se di aver capito come funzionano le cose all'estero.

Negli altri Paesi si lavora un po' meglio e i singoli cercano di farsi conoscere inviando, tutte le volte che è loro possibile, articoli e disegni che poi le redazioni pensano a scegliere e a pubblicare.

Oscar Marchi, Padova. — Bene per i disegni che pubblicheremo in un prossimo numero. Sei uno dei pochi che lavori seriamente. Tutte le volte che hai qualcosa di buono, mandacelo e pubblicheremo.

GIAR.

A PUNTA SABBIONI

Domenica, 10 marzo, a Punta Sabbioni, si sono svolte le competizioni per la II prova della Gara riservata ai veleggiatori per la Coppa del Presidente della R.U.N.A. di Venezia.

Il tempo ottimo ha favorito le gare che riuscivano antinattissime sia per il numero che per la qualità dei lanci. I migliori risultati si raggiunsero durante la mattinata, perché nel pomeriggio un discreto vento a raffiche disturbò il normale andamento della competizione.

In conclusione, Lucio Populin passa in testa nella classifica generale.

CLASSIFICA DELLA II PROVA

1. Lucio Populin con T'50"; 2. Carlo Rossi, 3'28"; 3. Dino Duse, 3'25"; 4. Sergio Sabbadini, 2'32"; 5. Eugenio Baldan, 2'30"; 6. Ennio Micheletti, 1'22"; 7. Giuseppe Scaramuzza, 1'18"; 8. Luciano Picchiolotto, 1'15".

CLASSIFICA GENERALE DOPO LE DUE PRIME PROVE

1. Lucio Populin, punti 642; 2. Dino Duse, p. 348; 3. Sergio Sabbadini, p. 318; 4. Eugenio Baldan, p. 317; 5. Carlo Rossi, p. 208; 6. Oscar Zennaro, p. 184; 7. Ennio Micheletti, p. 172; 8. Roberto Bonvicini, p. 146; 9. Franco Benetti, p. 138; 10. Luciano Picchiolotto, p. 136.

CLASSIFICA SELEZIONE GARE NAZIONALI

Veleggiatori

1. Lucio Populin, p. 291; 2. Carlo Rossi, p. 29; 3. Dino Duse, p. 26; 4. Oscar Zennaro, p. 53,5.

Modelli ad elastico

1. Sergio Sabbadini, punti 12.

AEROMODELLISMO ANNO XVIII

MOYO

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Tel. 70688

Modelli volanti, parti staccate, disegni, motorini a scoppio e utensili.

Catalogo illustrato inviando L. 2

Tutto per il Costruttore di Aeromodelli

utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno XVIII inviando L. 1,50

alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno 118 — BOLOGNA

GLI IPER-COSTELLATORI NEI MODELLI

Il modello volante è soggetto, durante il volo, a peripezie ed avventure che l'aeroplano generalmente non conosce, ed alle quali comunque il pilota mette riparo, salvo casi eccezionali, prima che diventino causa di sciagura. Una di tali peripezie più frequenti, sebbene ciò possa sembrare strano, è la perdita di velocità del modello. Non parlo del modello non centrato, che comincia a scampanare perché troppo caricato: voglio parlare proprio del modello centrato.

Un caso frequentissimo è l'incontro di correnti ascendenti, poiché dappertutto se ne trovano: anche le più deboli, di 50 o 60 centimetri di velocità ascensionale, hanno effetto sul modello. Vediamo come. Il modello vola con una velocità media, supponiamo, di 10 metri al secondo, e con un'incidenza positiva (1) di 2°. L'incontro di una corrente ascendente è causa di un aumento dell'incidenza: infatti dalla fig. 1 risulta che al momento dell'ingresso nell'ascendenza la velocità relativa dell'aria è data dalla componente fra il segmento (AB), velocità orizzontale, ed il segmento (BC), velocità ascensionale dell'aria. La retta (AB') rappresenta la corda dell'ala, e forma con la retta (AB) l'angolo (1) di valore 2°.

Supposto il segmento (AB) equivalente a 10 metri al secondo, quanto maggiore diventa il segmento (BC), equivalente alla velocità ascensionale dell'aria, tanto maggiore diventa l'angolo (m) formato dalla retta (AB) e dalla retta (BC).

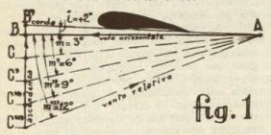


fig. 1

L'incidenza risulta uguale all'angolo (1), somma degli angoli (1) ed (m). Nella fig. 1 sono supposte quattro diverse condizioni di velocità ascensionale dell'aria: metri 0,50 al secondo, segmento (BC); metri 1 al secondo, segmento (BC'); metri 1,50 al secondo, segmento (BC''); metri 2 al secondo, segmento (BC'''). Le velocità relative risultano rispettivamente dai segmenti (CA), (C'A), (C''A), (C'''A), e gli angoli di incidenza (CAB), (C'AB), (C''AB), risultano di 5°, di 8°, di 11°, di 14°. Velocità ascensionale di più di 2 metri al secondo non sono difficili da trovare, e per questo risulta naturalmente un'incidenza, nel momento di ingresso nell'ascendenza, ancora più forte. Qual'è il risultato di questo aumento di incidenza?

In ogni caso, l'incontro con la corrente ascendente equivale ad una cabrata, poiché aumenta l'incidenza: in conseguenza di questo, il centro di pressione si sposta in avanti, quindi viene accentuata la tendenza a cabrare ancora, finché il modello è giunto all'incidenza di portanza massima, oltre la quale si ha la perdita di velocità: a questo punto comincia l'affondata, e la scampanata fino a terra.

La corrente ascendente, che avrebbe dovuto portare in alto il modello, è stata causa della fine del volo. Dei quattro casi che abbiamo considerati, i primi due provocano un aumento di incidenza non molto forte, sufficiente tuttavia a dare inizio alla scampanata dannosa: i secondi due provocano addirittura delle incidenze di perdita di velocità, cioè maggiori dell'incidenza di portanza massima.

È evidente che si ha tutto l'interesse ad



La propaganda aeronautica nelle scuole, iniziata a Firenze fino dal dicembre dello scorso anno, ha cominciato a dare i suoi tangibili frutti. In seguito ad accordi intervenuti fra la Presidenza della R.U.N.A. di Firenze e la Direzione didattica della Scuola elementare « G. B. Niccolini », fu decisa l'attuazione, sotto l'egida della R.U.N.A., di un corso di aeromodellismo in seno alla scuola stessa, come esperimento di applicazione pratica dell'attività manuale prevista dalla « Carta della Scuola ». I due Enti raggiunsero in brevissimo tempo un accordo e, superando molteplici difficoltà di indole pratica, realizzarono questo esperimento che per quanto ci consta dovrebbe essere il primo o fra i primi d'Italia. L'entusiasmo degli alunni è stato immenso e dopo una giusta selezione sono stati scelti a frequentare il corso iniziale tredici alunni delle classi IV e V elementare regolarmente associatisi alla R.U.N.A. Le lezioni — impartite dal maestro di aeromodellismo della R.U.N.A. coadiuvato per la parte disciplinare da un insegnante della scuola — hanno avuto inizio il 26 gennaio u. s. e procedono con perfetta regolarità due volte alla settimana. È stata approntata una speciale aula ed il Patronato della Scuola ha provveduto al corredo completo del materiale, degli attrezzi ed accessori. La R.U.N.A. di Firenze è ben lieta di aver favorito questa iniziativa e si augura che l'esempio della Direzione Didattica della Scuola « Niccolini » trovi imitatori solerti ed appassionati.

evitare la perdita di velocità. Per lo studio di un mezzo aereo con tale fine sono stati fatti, in Francia ed Inghilterra, degli esperimenti con modelli muniti di ala a fessura. È noto che la fessura o « aletta Handley-Page », posta in prossimità del bordo d'attacco, convoglia la corrente d'aria sul dorso, in modo da eliminare, alle forti incidenze, il distacco dei filetti, portando così l'incidenza di portanza massima ad un valore molto più alto, al quale corrisponde una portanza molto più forte di quella massima del profilo senza fessura.

Generalmente l'aletta Handley-Page degli aeroplani si apre e si chiude automaticamente oppure in accordo con gli alettoni: in alcuni tipi di apparecchi da turismo, l'« Polce », l'aletta è fissa. Questo è il tipo di iperostentatore che gli aeromodellisti francesi Suisse e Zwahlen hanno sperimentato.

La forma del profilo, nel tratto d'ala munito di fessura, è rappresentata nella figura 2 da « L'air pour les jeunes ». L'aletta è fissata ad alcune centine che si prolungano, alternate con altre che sono tagliate in corrispondenza della fessura. A quanto riferisce la rivista « L'air pour les jeunes », i risultati sarebbero stati ottimi: nel volo a motore, modelli che non si riusciva a centrare sono divenuti ottimi.

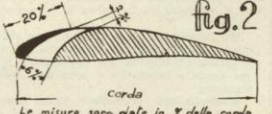


fig. 2

Le misure sono date in % della corda

me caratteristiche, compiendo salite regolari a completa carica della matassa, fortemente cabrate in principio e via via meno inclinate con la diminuzione progressiva della potenza. È sperimentato il fatto che l'ala a fessura è molto meno instabile dell'ala comune: si potrebbe dire che è sufficiente adottare profili autostabili. Non è completamente vero, poiché non si eliminerebbe il pericolo della perdita di velocità, che si ha, abbiamo visto, quando il modello incontra una corrente ascendente di 1,50 o 2 metri al secondo, ed oltre. In questo caso, non infrequente, anche il profilo autostabile sarebbe in perdita di velocità, con tutti i danni che ne derivano, principalmente la rapida perdita di quota. L'ala a fessura, invece, va in perdita di velocità verso i 25° di incidenza, che nel caso nostro

corrispondono all'incontro con una ascendenza di oltre 4 metri al secondo, più difficili da trovare e d'altra parte contornata da un tale anello di turbolenza da rendere ingiustificato il ragionamento iniziale.

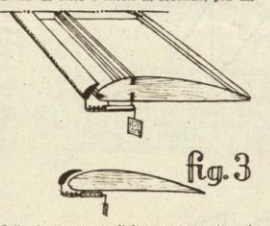


fig. 3

facile da trovare e d'altra parte contornata da un tale anello di turbolenza da rendere ingiustificato il ragionamento iniziale. Si vede dunque che si dovrebbe ottenere un grande vantaggio. Quali svantaggi stanno contro l'adozione del sistema? Il peso risulta maggiore; tuttavia questo svantaggio sarebbe compensato dalla migliorata stabilità, e d'altra parte si può sempre trovare il mezzo di alleggerire qualche altra parte.

Svantaggio più forte è la diminuzione dell'efficienza del modello, poiché l'ala a fessura ha una resistenza all'avanzamento maggiore di quella dell'ala normale. Questo è realmente uno svantaggio notevole.

È appunto per questa ragione che un aeromodellista inglese ha sperimentato la commissione Handley-Page automatica. La fig. 3 de « L'air pour les jeunes » rappresenta il dispositivo.

L'aletta è attaccata all'ala per mezzo di due fili d'acciaio che possono scorrere, dall'avanti all'indietro, in due tubetti fissati a due centine: i fili d'acciaio sono ripiegati, dalla parte opposta all'aletta, verso il basso e portano due lastre piane di metallo. Una piccola molla a spirale tende a tenere l'aletta distaccata dall'ala. Durante il volo regolare, la corrente d'aria agisce sulle piastrelle con una resistenza tale da vincere la molla, tenendo chiusa l'aletta: quando invece si ha la perdita di velocità, per una qualsiasi causa, le molle hanno il sopravvento e aprono l'aletta. Dagli esperimenti fatti risulterebbe che le dimensioni migliori per l'aletta sarebbero: ampiezza, lungo l'ala, di 1/5 dell'apertura, con larghezza di circa 1/10 della propria ampiezza. Le alette devono essere disposte verso le estremità dell'ala. Un punto molto delicato è il rapporto fra la superficie delle

piastrelle e la forza della molla, che si ottiene con una serie di prove sistematiche, del genere di quelle che occorrono per la regolazione dei sistemi di bloccamento del clic: azionate da matasse più lunghe della distanza fra i gancci.

G. B.

Se volete venire a conoscenza di come si costruiscono, come funzionano e come si mantengono i principali motori che sono in uso nella nostra Aviazione

Richiedete: IL MANUALE DEL MOTORISTA D'AVIAZIONE dell'Ing. Domenico Cosci

che l'Editoriale Aeronautica ha pubblicato per la propria « Collana di libri tecnici », affidandovi un chiaro e facile manuale per lo studio e la conoscenza dei motori d'aviazione, della loro condotta, dei sistemi d'alimentazione e di avviamento del motore e di tutto quanto riflette il gruppo motore-propulsore.

Nei due volumi, ricchi di disegni, illustrazioni e grafici, il motorista, l'operario specializzato ed il pilota troveranno trattati in modo piano e completo gli argomenti sopra descritti.

Richiedetelo al vostro libraio. Se questi ne fosse sprovvisto inviate la commissione direttamente all'Editoriale Aeronautica, Roma, servendovi per l'invio dell'importo, di L. 20 per il primo volume e di L. 25 per il secondo, del

Conto Corrente Postale N. 1-24718

ACQUISTATE OGGI STESSO AVVENTURE DEL CIELO

un romanzo completo, raccolti di guerra, cronache, attualità, tecnica, varietà, giochi

COSTA SOLO 2 LIRE

Incontri con REIDER

(Continuaz. del numero precedente)

« Si sono più che lettere, appunti per me per la furberia. Ma, aspettate, ho qualche cosa di più interessante... ». E mi mostrò la copia d'una lettera indirizzata da Baracca, il 24 ottobre 1917, alla madre di Luigi Olivari, uno della sua squadriglia, uno dei più giovani e dei più valorosi, caduto dopo un'azione arida, per un banale incidente, atterrando sul campo. Una lunga, nobilissima, ardentissima lettera. Ricordo che ero nel campo di S. Caterina — dice fra l'altro la lettera — quando giunse per la prima volta il suo Gigi dalla Francia a rinforzare la nostra squadriglia, ci meravigliò subito per la sua audacia ed i suoi acrobaticismi; poi si rivelò per il modo brillante e non curante del rischio col quale si gettava sui nemici, e sarà un perenne ricordo il giorno che, partiti insieme su Caporetto, il 16 settembre 1916 demmo battaglia all'Albatros e lo vedemmo cadere a terra abbattuto. Quando scendemmo al campo, una viva emozione e una gioia senza limiti ci invase e da quel giorno il più grande cameratismo ci tenne uniti fino a ieri. Gigi era fiero di essere nella mia squadriglia ed io ero fiero di averlo tra i miei brillanti piloti. Ma se era destino che dovesse aver fine la sua gloriosa esistenza, si meritava la morte bella in battaglia, in faccia al nemico; la sorte gli fu avversa ».

« Sapete — riprese a parlare il sergente Bilet — era un gran signore, Baracca. Quando, in occasione di brevissime licenze, dava una scappata in qualche città delle retrovie, e doveva partecipare ad un ricevimento o ad un pranzo, si toglieva dall'uniforme le decorazioni, per non essere riconosciuto. E sapete che quando fu promosso maggiore, era deciso a rinunciare alla promozione se il Comando non gli dava subito assicurazioni che, in via eccezionale, sarebbe rimasto lui il Comandante della 91. squadriglia. La squadriglia era tutto per lui. Nei rapporti con i suoi piloti era come un fratello maggiore; e « maggiore » egli era anche in fatto d'audacia ». Tacemmo entrambi. Si era detta una frase tremenda. « Quando cadde », e a me sembrò che il colloquio non potesse più continuare.

Il sergente Bilet riordinò le fotografie e le carte sparse sul tavolo; poi accese la luce che ormai era notte, e vidi che i suoi occhi erano bagnati. Pochi giorni fa mi accinsi a svuotare un valigione sgangherato che, da qualche anno, mi è compagno fedele nelle mie scorribande di camminante. Carte, disegni, vecchi giornali, libri. È un particolare patrimonio nostro. Roba che, agli occhi del profano, non ha alcun valore; roba da buttar via, che neanche un compratore di cartaccia ti darebbe un soldo. Invece per noi, ogni carta è un caro ricordo. C'è l'appunto di un'idea che un giorno t'è sembrata geniale e alla quale, poi, non hai più pensato; c'è l'indirizzo di un amico segnato in fretta su una busta vecchia e sporca, c'è un disegno regalato da un pittore. Cari ricordi. Ti fanno sorridere taluni; altri ti riempiono di tristezza, e qualcuno suscita in te un desiderio nostalgico, o di persone o di luoghi. Aver la forza di distruggere tutto potrebbe essere anche una bella cosa. Io preferisco conservare tutto.

Una volta, ad un'affittacamere alla quale dovevo una certa somma, preferii lasciare un vestito quasi nuovo, e portar via il valigione sgangherato colmo di « sudicerie », come qualche volta veniva appellato, dall'affittacamere, il mio ineguagliabile patrimonio. Eccomi, dunque, intento a riordinare

questo mucchio di carte dalle quali traspira un certo odorino di muffa giovane. È una giornata di pioggia. Sono un po' triste, per il grigiore smorto che invade la mia stanza. Ma ecco subito una nota gioiosa: la prima cosa che pesco nella valigia, è una cartolina illustrata; Perugia, Arco dei Priori. Poter chiudere gli occhi, con la cartolina stretta sul cuore e rivivere tutti gli episodi ad essa collegati.

A Perugia ci son nato, e ci son vissuto per sedici anni.

E ancora carte, ancora ricordi. C'è qui anche un biglietto di Guido Keller: « Vieni ad Ostia a trovarmi — dice — domani l'aspetto ».

Agosto del '28. Andai ad Ostia, ricordo, il giorno dopo ed era domenica. Andai con una buona amica nostra: Rosa Bianca, la chiamavamo noi, e sorella era per gli artisti e gli aviatori. Trovammo Keller sulla spiaggia.

Ci disse:

« Venite, vi farò conoscere il mio più grande amico ».

Figuratevi: « il suo più grande amico » era un giovanotto più pazzo che savio e che viveva da qualche mese sotto una tenda, come un selvaggio. Il pesce che pescava se lo cucinava da sé su una rozza graticola di fil di ferro (magari sottratto dalle siepi di qualche giardino); in cambio di qualche servizio, negli orti vicini, poteva avere un po' di frutta e un po' di verdura. Sulla tenda il giovane aveva dipinto grossolanamente una grande testa di pellerossa e cinque o sei lance incrociate. Forse questo era il motivo più possibile a giustificare quel certo senso di curiosità di cui era circondato il moderno selvaggio.

Ricordo dunque, che Keller presentò Rosa Bianca e me all'amico suo.

Tipo curioso; alto quasi due metri, bei viso, forte, faceva però ragionamenti oscillanti fra una completa pazzia e un'infinita saggezza. Keller era sicuro che si trattasse di quest'ultima qualità e alla fine, per non contraddirli, ci toccò dargli ragione.

Passammo tutto il pomeriggio in compagnia del tipo di cui sopra. La sera poi, quando si avvicinò l'ora della partenza e ci stavamo incamminando verso la stazione, questo tipo prese per un braccio Rosa Bianca dicendole:

« Voi non partite. Vi nominio mia segretaria ».

« Scherza », pensai.

Ma poi vidi che il giovanotto faceva sul serio; e se ne accorse anche Keller. E' ovvio dirvi che chi s'accorse per prima che l'affare prendeva una brutta piega fu proprio Rosa Bianca che si sentiva il braccio spezzare. Ci vollero dei pugni ben assestati per convincere il giovanotto che l'idea della « segretaria » non attaccava. Nonostante questo incidente, il buon Keller, stringendomi la mano pochi attimi prima che il treno partisse, mi mormorò in un orecchio:

« Non crederai certo che sia pazzo, il mio caro amico... ».

Le « puntarelle » di cicoria costituivano il piatto preferito di Guido Keller. Mangiavamo, nel 1927, in una trattoria situata nelle adiacenze di Corso Umberto, nominata de « L'Alciario ». Keller fu cliente per qualche mese. Ci si trovava a suo agio, là dentro. I clienti erano tutti di suo gradimento: artisti, aviatori, avventurieri, esseri d'eccezione. Spesso capitava da « L'Alciario » Marinetti, molte volte Bontempelli, quasi sempre Anton Giulio Bragaglia. A Keller facevano tutti gran festa, sempre. Gli artisti gli volevano bene, che avevano per lui stima per i suoi eroismi, per la sua arte, per tutta la sua vita. E io festeggiavo sinceramente. Gli altri clienti, magari, non avevano mai capito niente di Keller, e lo festeggiavano così come si può festeggiare un animale da baraccone, un « numero » da circo equestre. Ma Keller non s'accorgeva, non faceva distinzioni, e voleva bene a tutti, e con tutti era gentile.

Buon Keller!

Un cretino mi disse pochi giorni fa:

« Keller era un ubriaccone... ».

La menzogna costò cara al cretino: prese due pugni sul muso. Era, nei pasti e nei bere, morigeratissimo Keller; preferiva le verdure e i legumi; e l'acqua minerale. Fumava anche pochissimo.

Certe sere Keller arrivava tardi in trattoria, con quel suo fare fra il misterioso e il trasognato. E certe sere le più belle — arrivava quando già tutti se ne erano andati, ed io solo ero rimasto.

Lo lascio mangiare, poi mi facevo raccontare qualche episodio della sua singolarissima vita.

Crede che a me volesse bene, Keller; a me raccontava volentieri quello che ad altri non avrebbe nient'affatto raccontato.

Peccato esistano ancora troppi palati delicati e troppi stomacchini. E certe narrazioni le devo tener per me.

Aveva una sconfinata ammirazione per il DUCE, Keller; e non insisto su questo punto, che era così noto e palese, questa fede e questo amore di Keller per il DUCE, in quanti lo conoscevano, che mi sembrerebbe oggi far della retorica e non a dar più luce alla figura inoblittabile del grande aviatore.

Amava la poesia e, poeta anche lui, vagheggiava la realizzazione della « Città di Vita », della città degli artisti e per gli artisti; città senza leggi e senza agenti d'ordine; senza cimiteri e senza banche. Una città isolata, magari in un isolotto del Mediterraneo, senza strade simmetriche e senza case standard.

Più volte Guido Keller mi parlava di questo suo progetto. A certi messeri faceva ridere, l'idea, e tutto al più, dopo aver ascoltato con un sorriso equivoco fra le labbra esclamavano: « Mattacchione di un Keller! sempre il solito! »; traccavano un bicchiere divino e dopo cinque minuti la « Città di Vita » era dimenticata per sempre.

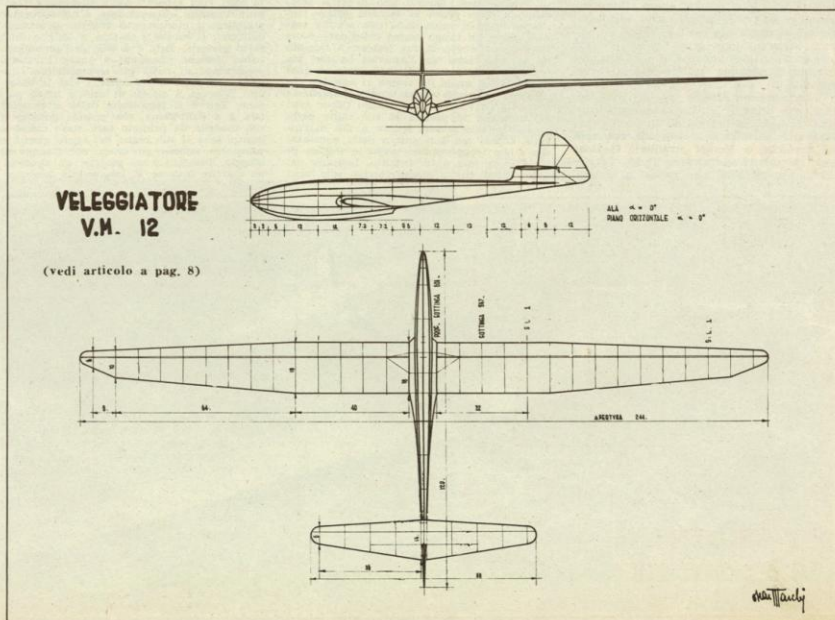
A me invece il progetto entusiasmava. Mi faceva sognare. Fantastico con Keller per ore ed ore, su quel progetto che a tanti pure piacque.

Pefino una carta geografica consultammo un giorno. Ed io arrivai anche a proporre l'isola Maggiore del Lago Trasimeno — l'isola di Prate Francese.

« Parlavamo di questa « Città di Vita » come di una cosa bella, come di una opera d'arte, con amore, con gioia e con sofferenza, anche; sapevamo che il progetto era troppo ardito; per quello forse non si sarebbe mai potuto realizzare. Ma anche per questo, forse, ne parlavamo spesso. Era per noi un saporoso conforto ».

(Continua)

KRIMER



POSTA aerea

Enea Torielli, Milano. — Mi piace ragionare con uno che... ragiona. Le tue critiche, chiamiamole così, sono state da me più volte ribattute con argomentazioni che, mi sembrava, avevano una certa logica. Ora mi limito a controbattere ad una sola delle tue tante osservazioni, e cioè alla seguente: «E' naturale che tu sostenga la bontà delle iniziative che prendi in buona fede». Sì, avresti ragione, se io prendessi delle iniziative soltanto in base al mio gusto personale. Invece io prendo delle iniziative a ragione veduta, e cioè dopo aver accumulato in me energie formatesi da pressioni esterne, vale a dire dei lettori, che scrivono scrivono scrivono, non per rispondere a nostri «referendum» o inchieste, ma per dare di loro iniziativa dei consigli, o per manifestare dei loro desideri. Quindi bisogna concludere che le trasformazioni e le innovazioni che tu noti continuamente sul giornale sono, in gran parte, il risultato di spinte dall'esterno. Che poi la realizzazione risenta del mio gusto e di quello dei miei collaboratori, è naturale. Ognuno, più o meno, imprime la propria personalità alla sua opera. Ed ora ti lascio. Scrivi pure quando e ciò che vuoi. Non mi secco affatto. Ti faccio soltanto notare che tu sei una delle innumerevoli dimostrazioni dell'inutilità di bandire dei «referendum», o di fare delle inchieste. Tutto accade lo stesso, ugualmente, per legge naturale, caro amico, (Stavo per dimenticare che Enzo Jemma, autore di *Un tesoro fra le nubi*, ha deciso di sfidarti a duello con la pistola. Hai visto che razza di pistola porta alla cintola? Se non ricordi la fotografia a cui io mi riferisco, ti faccio uno schizzo qui sotto di detta pistola. Le offese si lavano con il sangue



Alfredo Tommasi, Bologna. — Credevo che tu sapessi che tutti gli aeromodellisti possono collaborare a *L' Aquilone* con articoli tecnici. Naturalmente, non tutti i parti tecnici dei nostri giovani amici (futuri costruttori o futuri piloti) sono all'altezza della situazione. Ma tutti — ripeto — possono inviare i loro scritti, scritti che noi leggiamo scrupolosamente e pubblichiamo quando contengono qualche cosa di interessante.

Gli scambi con l'estero sono diventati ancora più difficili. Tuttavia uno dei miei redattori sta lavorando a tutt'uomo per allacciare o riallacciare rapporti con riviste tecniche o tecnici stranieri. Qualche cosa ne salterà certamente fuori. Ti ringrazio per gli elogi che tributi al cthero-

manzo Ragazzi e scimmie alla guerra, che tu giudici «originale e interessante».

Gino Zaccaro, Littoria. — Il modo con

Zio Falcone, Crivello e tutta la redazione ringraziano gli amici che hanno inviato loro auguri per la Buona Pasqua che ricambiano con i migliori voti.

cui mi hai chiesto le copie ha rivelato il trucco. «Mi raccomando che le copie siano tutte diverse e dal numero 10 in poi del-

LA PENNA AL SEGRETARIO

Lontana dal nido, Buenos Ayres. — La tua lettera ha scolpito nel mio animo un angoscioso interrogativo: ti è giunta o no la mia prima risposta? Terminando le vie luminose e diritte del mio ragionamento essa ti dovrebbe essere già pervenuta, ma alcune dolorose frasi della tua missiva fanno invece supporre il contrario... Ti prego quindi, in una tua prossima, di sincerarmi in merito al quesito che rende il mio sonno un incubo, la mia veglia una follia. Scherzi a parte, il fatto è che svariate migliaia di chilometri ci separano (o separano)? Quanti problemi si agitano nell'Universo!, e la relativa lentezza dei trasporti via mare non permette al nostro giornale di giungerti prima di un paio di lunghi mesi. Questo l'ho dedotto, mettendo a dura prova la materia grigia racchiusa in gran copia nella mia scatola cranica, dopo un lungo esame delle date e dei timbri che recava la tua lettera. A quando un servizio razzo con l'America Latina? Ma veniamo a noi, come disse il leone a quel cacciatore il quale da tempo si affannava a distrarre la bestia raccontandole barzellette scozzesi. Tu vuoi pregare Manco Capac (chi è?) affinché lo prenda le tue righe nella giusta considerazione, spinta a ciò dall'invidia accesa nel tuo animo dalla constatazione che troppo spesso scrivo a Pegaso di S. Miniato, mai a te. Intanto, Lontana dal nido, sappi che a Pegaso scrivo solo ogni

l'anno scorso». «Ma, guarda un po' — dice l'amministratore — che pretese ha questo innocente propagandista». E l'avvocato del diavolo aggiunge: «E' chiaro che il nostro amico possiede già dal N. 1 al N. 10 e che spera di trovare qualche copia che lo interessi (se non tutte) fra quelle che l'amministrazione avrà la dabbenaggine di mandargli per la propaganda. Ricordiamo bene la raccomandazione: e mi raccomando che le copie siano tutte diverse». Ora diamo due pedate all'avvocato del diavolo e cerchiamo di metterci d'accordo con l'amministratore, che non è affatto generoso, ma che non è poi quell'avarò vampiro che si crede. (A questo punto segue una grande discussione con scambio di parole un po' forti fra Zio Falcone e l'amministratore. Dopo di cui si viene al seguente accomodamento: siano inviate alcune, cioè numero imprevedibile copie di saggio prese a caso). Bene bene. Mi pare che tutto sia salvo, perfino l'onore.

Edoardo Peraco, Venezia. — Io ti ho veduto, caro amico, sul vapore Venezia-Lido con alcuni tuoi compagni e avevate con voi dei modelli volanti. Parlavate delle doti del *Breda 65*. Ti ringrazio per gli elogi che hai voluto tributare al nostro giornale. Ho sollecitato all'amministrazione l'invio delle copie richieste.

ZIO FALCONE

Il romano Guglielmo Senesi con un suo veleggiatore



lo meglio, più compiutamente. Quando i biografi ci avranno dato la sua storia (a quando, una monografia sull'aeromodellismo italiano?) allora potrai saperne di più. Tu mi rendi noto che il giornale lo ricevi per gentile intercessione di un «gagliardo dragone». Dopo aver scartato l'ipotesi di un accenno alla mitologia cinese, mi sono convinto che il «dragone» al quale alludi è una mia conoscenza. Conosco infatti il figlio maggiore del nostro Amministratore, come anche conosco l'Amministratore stesso. Come hai potuto dubitarne? E' impossibile, in qualsiasi ente, ignorare l'uomo che maneggiando il denaro maneggia le nostre sorti. Egli è una religione, un mito. E', insomma, il Manco Capac della situazione, tanto per usare il tuo linguaggio. Grazie della fotografia, subito carpitami da tuo zio. Ammira la mia perspicacia: tu sei quella seduta in terra! Ciao, Lontana dal nido.

Cesare D'Elia, Tripoli. — La tua lettera mi ha reso ebbro di gloria. «Evviva la birra!» non ho potuto fare a meno di gridare appena terminate la lettura, poiché, causa il tepore primaverile e il succedere degli equinozi, ho ormai deciso di sostituire con tale grido quello ormai soporoso, perché invernale, di «evviva il panettone». Il tuo elenco di novità tripoline costituisce un pezzo di letteratura formidabile. Perché non farne un libro verde? No, quello l'ho fatto, mi pare, i finlandesi... un libro rosso? No: anche quello, fatto... un libro violetto? Restiamo intesi per un libro violetto; violetto a quadretti gialli magari. La Gloria è sul punto di baciarli in fronte, Cesare D'Elia: l'ora del trionfo è suonata. Ho fatto un appunto all'Amministrazione pregandola di inviarti qualche carovana di *Aquilone* con te penserei, con la sagacia che ormai ti distingue, a distribuire per conquistare ancora degli amici alla nostra causa. Da me personalmente, abbii un cenno affettuoso con la mano destra e una mezza dozzina di grida d'incitamento, nuovo formato.

CRIVELLO

ENZO JEMMA

Il Diavolo dell'Aeroporto

Il «Diavolo», è un aviatore italiano che, entrato in un aeroporto della Spagna rossa, vi porta lo scompiglio e l'allarme compiendo mirabolanti ed audaci imprese ai danni delle milizie e degli aviatori nemici. E' un romanzo avventurosissimo in cui a pagine drammatiche e commoventi si alternano pagine di sono umorismo.

Volume di pagine 300 con numerose illustrazioni . L. 20

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile
Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO
Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580.680



Il veleggiatore «V. M. 12» di cui si parla nell'articolo a pagina 8

ATTENZIONE → LA GUARDIA DEL CIELO



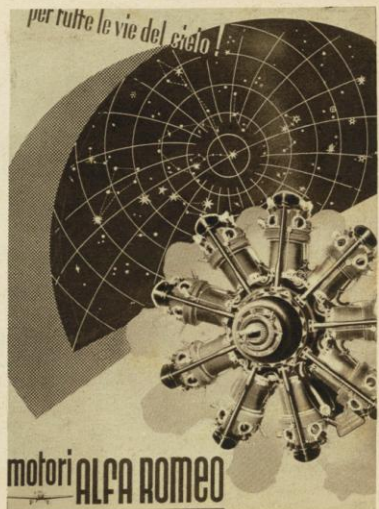
È L'AFFASCINANTE
 TITOLO DEL FASCICOLO
 NUMERO 5 DI
AVIAZIONE PER TUTTI

E' LA STORIA COMPLETA DELL'AVIAZIONE DA CACCIA SCRITTA DA UN PILOTA DA CACCIA. LE TEORIE D'IMPIEGO DI QUESTA PRESTIGIOSA SPECIALITA' DELL'AVIAZIONE BELLICA VI SI TROVANO ESPOSTE IN FORMA FACILE. NUMEROSISSIME ED INTERESSANTI FOTOGRAFIE INEDITE ILLUSTRANO IL BELLISSIMO LIBRETTO CHE SI TROVA GIA' IN VENDITA IN OGNI EDICOLA AL PREZZO DI UNA LIRA.



L'APPARECCHIO VELOCISSIMO PIU' SICURO DEL MONDO
FIAT C-18V CON DUE MOTORI A 800 CV

18 persone oltre i bagagli



per tutte le vie del cielo!
motori ALFA ROMEO



109 AVETE VISTO COME È STATA BRAVA? ESCLAMA PASQUALINO... LE SCIMMIE COMPRENDONO ESATTAMENTE CIO CHE DICE CARMELA.



110 LA TEMPESTA È QUASI FINITA, O PER LO MENO NOI NE SIAMO USCITI, CARO IGNAZIO - DICE LO STAPPA RIDENDO - ORA DOBBIAMO, PERO', ATTENDERE L'ALBA PER VEDERE DOVE SIAMO. - AGGIUNGE SUBITO FACENDOSI SERIO IN VISO - NON CAPIREMO NIENTE LO STESSO, MA CI FAREMO UNA IDEA DEL TERRENO, E SE SARÀ NECESSARIO ATTERRARE... A PROPOSITO, QUANTA BENZINA CALCOLI CHE ABBIAMO ANCORA? - MA, INGEGNERE... HO CONTROLLATO POCO FA, PENSO PER QUATTRO ORE ABBONDANTI DI VOLO, FORSE PIÙ DI CINQUE, NON C'È DA PREOCCUPARSI. PER ORA, PIUTTOSTO VOI SARETE STANCO, INGEGNERE. - EH, SÌ, UN POCO, MA COME FACCIO? - PROVATE A LASCIARE I COMANDI A ME, INGEGNERE - IMPLORA SALVATORE.



111 BENE, BENE - DICE SODDISFATTO L'INGEGNERE - SEI UN ASSO, SALVATORE. - GRAZIE, INGEGNERE - PROVATE A DORMIRE UN PÒ... MA NON ALLONTANATEVI, PER CARITÀ... - CI PENSERÒ, LASCIAMI FINIRE, INTANTO, QUESTA CENA PRINCIPESCA, TU HAI GIÀ MANGIATO, ORA TOCCA A ME, POVERACCIO! IL POLLO È OTTIMO, MA NON VEDO IL CAPRI SECCO, GIANNI! SEI O NON SEI IL CANTINIERE UFFICIALE?



112 TU NON HAI PAURA, VERO, CARMELA? - DICE PASQUALINO. - NO, NO PASQUALINO; MA PENSO AL BABBO E ALLA MAMMA CHE FARA' A QUEST'ORA LA MAMMA? NON MI PERDONERANNO MAI QUESTO DOLERE CHE HO DATO LORO, FORSE HO FATTO MALE A PARTIRE... - E LA FANCIULLA SI METTE A PIANGERE.



(25 - IL SEGUITO AL PROSSIMO NUMERO)