

NUMERO 24 - 16 GIUGNO 1940 A. XVIII - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - II GRUPPO - COSTA CENTESIMI 60



IL NUOVO *CACCIA. ITALIANO *CAPRONI F. 5.

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: **GASTONE MARTINI**
Anno X N. 24
16 giugno 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 L. 100/110

Pubblicità: L. 2 per ogni mm. di colonna

Eseguiti i versamenti sul conto corrente postale - Num. 1-24718



EDITORIALE AERONAUTICA

ROMA

Publicazioni associate

L. E. 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.

LO SAPEVATE...

che oltre il passo è stato reso variabile anche il diametro dell'elica? Dopo l'esperimento fatto da un canadese, certo A. Craynon, su un piccolo apparecchio, ci ha provato anche il Signor M. T. Ash che ha preso il brevetto per un dispositivo simile. Le pale dell'elica sono costituite da elementi telescopici e da molle compensatrici; la variazione del diametro sarebbe ottenuta per effetto della forza centrifuga man mano che il motore aumenta di giri e sviluppa tutta la sua potenza che viene così ad essere completamente assorbito. Nello stesso tempo sarebbe possibile ottenere anche la variazione del passo.

Quando l'invenzione sarà generalizzata vi consigliamo di tenervi sempre a rispettosa distanza dagli aeroplani sui campi poiché non si sa fino a dove potrebbero allungarsi le pale.

Un'altra notizia che non mancherà di interessarvi è quella del dictafono installato dal costruttore americano Vultee su un nuovo tipo di apparecchio d'assalto. Essendosi accorto che oggi un pilota che naviga da solo ha molte cose da fare e non ha più il tempo di prendere nota sul taccuino di bordo delle sue osservazioni, l'ing. Vultee ha avuto la bella idea di mettergli un piccolo microfono alla bocca in maniera che le parole vengono registrate su un apposito disco. Ecco una simpaticissima innovazione che potrà valere, per i vecchi piloti, da commovente ricordo da tramandare ai propri nipoti. Quando questi si raduneranno per ascoltare il diario volante del nonno. Speriamo che in mezzo a tanti ricordi non scappi fuori qualche parolina non troppo gentile pronunciata in un momento di cattivo umore.

Ma lasciamo da parte l'America ed occupiamoci un po' delle cose che ci sono più vicine. Leggete le corrispondenze di guerra? Spero di sì. Io personalmente ne sono avidissimo. Ogni giorno ne faccio delle scorpiacciate dilapidando il mio pa-

trimonio nell'acquisto di tutti i giornali che oltre al servizio «Stefani» mi offrono quelli particolari degli inviati speciali. Quantunque non abbia preferenze per gli inviati speciali e tutti io li leggo con eguale interesse perchè ognuno ha sempre da dirmi una cosa nuova, un'osservazione che l'altro non ha colto, un episodio che l'altro è sfuggito, pure debbo confessare che per Mario Appellus del «Popolo d'Italia» ho un debito speciale di gratitudine da quando mi ha raccontato la storia dei pupazzi paracadutisti tedeschi che hanno fatto accorrere i soldati alleati da una parte mentre i paracadutisti veri scendevano da un'altra.

A proposito di paracadutisti, oramai sia in Inghilterra che in Francia sta dilagando una vera e propria «paracadutistite», come si esprime un giornale francese. Adesso si crede alle sorprese più inverosimili, poiché quei «diavoli di tedeschi» sono capaci di tutto. La stampa inglese specialmente è piena zeppa di parole fantaste; fino a ieri si era scettici di ogni cosa circa le possibilità dell'avversario ed ora... vola vola un astino! Per esempio, si assicura che il nemico lancia con i paracadute i carri armati muniti di molte affriche non si danneggiano nell'artare il suolo; che in alcune zone dell'Olanda sono discesi eserciti di 20.000 paracadutisti e che in certi casi urgenti, quando non esisteva un luogo d'atterraggio, le truppe aerotrasportate si gettavano dall'apparecchio in corsa da una decina di metri di quota.

La cosa che però ha impressionato anche noi, poiché questa è vera al cento per cento, sono state le sirene degli aeroplani tedeschi e le loro bombe urlanti. Riferiscono i testimoni che si tratti di sibili così assordanti da farti rompere la testa prima che vi cada sopra la bomba stessa.

Qui, a parte il disturbo, ci vedo un ritorno all'impetuoso e sano primitivismo guerriero. Non era infatti il grido di guerra il suono civifichatore che esaltava ed arroventava gli spiriti degli uomini che non conoscevano i termosifoni della linea Maginot?

E si poteva forse pretendere che gli aeroplani i quali oggi rappresentano la nostra anima rimanessero zitti nei lanciarsi all'assalto?

L'AQUILONE



COME NACQUE IL FRANCOBOLLO

(Continuazione dal numero precedente)

Le tariffe variano a seconda delle circostanze: distanza, peso o speciali contingenze che rendono più difficile il recapito, quali le intemperie, le turbolenze e perfino le guerre e siccità.

Fu una ragazza dell'Irlanda settentrionale che, senza saperlo, rivoluzionò il sistema delle tasse postali. L'aneddoto è semplice ma reca in sé un profondo significato. La scena avvenne in un piccolo villaggio che il geografo si sono dimenticati — credo — di menzionare sulle carte geografiche, e che lo stesso ho dimenticato come si chiama.

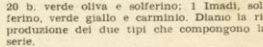
Era di giorno, sul finire di una afosa giornata, quando una berlina si fermò sulla piazzetta del paesino. Fra i viaggiatori si trovava un commesso di commercio, il signor Rowland Hill, il quale era ben lungi dal pensare di diventare Segretario dell'Ufficio delle Poste Londinesi. In quel momento, desiderava soltanto riposare.

(continua)

RASSEGNA DELLE NOVITÀ

ISLANDA

Tre francobolli complementari della serie di posta ordinaria sono stati emessi recentemente. Essi sono: 10 aur. verde, del tipo illustrato con le aringhe; 25 aur. rosso, del tipo merluzzo e 45 aur. oltremare, del tipo segger, fontana bollente naturale, che è una delle caratteristiche della geologia islandese).



YEMEN

In sostituzione della serie di Posta ordinaria emessa nel 1931, un complesso di fra. c. e bolli di nuovo tipo è apparso recentemente e reca le seguenti caratteristiche:

1 b. verde e rosso; 2 b. bruno e violetto; 3 b. violetto e oltremare; 4 b. rosa carminio e verde giallo; 5 b. grigio e bruno; 6 b. oltremare e arancione; 8 b. violetto e oltremare; 10 b. bruno giallo e oliva scuro; 14 b. oliva e violetto; 18 b. verde e nero; 20 b. verde oliva e solferino; 1 imadi, solferino, verde giallo e carminio. Danno la riproduzione dei due tipi che compongono la serie.

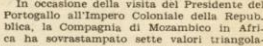
EL SALVADOR

Il centenario del primo francobollo adesivo è stato ricordato con la emissione di una serie commemorativa che reca la effigie dello inventore Sir Rowland Hill e una veduta di San Salvador con lo stemma della Repubblica del Centro America.

Posta ordinaria: 8 centavos, blu e nero.
Posta aerea: 30 b. marrone e nero; 80 c. rosso e nero. Dentellatura 12 1/4.

GERMANIA

La guerra non ha impedito al Governo del Reich di allestire anche quest'anno la tradizionale Fiera di Lipsia, la «Leipziger Muster Messe», come la chiamano i germanici. In tale occasione è stata anche messa in vendita una originale serie di



francobolli in cui le visioni e le agorie della Lipsia classica si alternano alle realizzazioni della moderna città fiertistica. Nel primo di essi vi è la glorificazione dell'inventore della stampa a caratteri mobili, Gutenberg. Ecco le caratteristiche dei francobolli che ci sono stati favoriti dai Fratelli Oliva di Genova: 3 pfennig, marrone; 6 pf. verde; 12 pf. rosso scuro; 25 pf. oltremare. Dentellatura 10 3/4.

MOZAMBICO

In occasione della visita del Presidente del Portogallo all'Impero Coloniale della Repubblica, la Compagnia di Mozambico in Africa ha sovrastampato sette valori triangolari della serie di posta ordinaria emessa nel 1937 e in corso attualmente. La scritta dice: 28-VII-1939. Vista Presidential ed è apposta in nero o in rosso a seconda del colore del francobollo su cui è stata stampata. Sui francobolli figurano le seguenti signette: 30 centavos, verde e grigio-blu, serpente; 40 c. ardesia e nero, rinoceronte; 45 c. azzurro e marrone, leone; 60 c. violetto-bruno verde, cocodrillo; 85 c. rosso-bruno e nero, caravella; 1 escudo, blu e nero, indigeno in canotto; 2 e., malva e marrone, antilope.

MAURITIUS

CACCIA NOSTRA

11 e G. 50 s.



LA GUERRA PER L'INDIPENDENZA SUPREMA

VINGEREMO

Ecco il testo del discorso pronunciato dal Duce dal balcone di Palazzo Venezia:

Combattenti di terra, di mare, dell'aria
Camicie Nere della Rivoluzione e delle Legioni
Uomini e donne d'Italia, dell'Impero e del Regno
d'Albania,

Ascoltate:

un'ora segnata dal destino batte nel cielo della nostra Patria: l'ora delle decisioni irrevocabili. La dichiarazione di guerra è già stata consegnata agli ambasciatori di Gran Bretagna e di Francia. Scendiamo in campo contro le democrazie plutocratiche e reazionarie dell'occidente che in ogni tempo hanno ostacolato la marcia e spesso insidiata l'esistenza medesima del popolo italiano. Alcuni lustri della storia più recente si possono riassumere in queste frasi: promesse, minacce, ricatti e alla fine, quale coronamento dell'edificio, l'ignobile assedio societario di 52 Stati.

La nostra coscienza è assolutamente tranquilla. Con voi il mondo intero è testimone che l'Italia del Littorio ha fatto quanto era umanamente possibile per evitare la tempesta che sconvolge l'Europa, ma tutto fu vano. Bastava rivedere i trattati per adeguarli alle mutevoli esigenze della vita delle Nazioni e non considerarli intangibili per l'eternità. Bastava non iniziare la stolta politica delle garanzie che si è palesata soprattutto micidiale per coloro che le hanno accettate. Bastava non respingere la proposta che il Fuehrer fece il 6 ottobre dell'anno scorso dopo finita la campagna di Polonia.

Oramai tutto ciò appartiene al passato. Se noi oggi siamo decisi ad affrontare i rischi e i sacrifici di una guerra gli è che l'onore, gli interessi, l'avvenire ferreamente lo impongono. Perché un grande popolo è veramente tale se considera sacri i suoi impegni e se non evade dalle prove supreme che determinano il corso della storia.

Noi impugnamo le armi per risolvere, dopo il proble-

ma risolto delle nostre frontiere continentali, il problema delle nostre frontiere marittime. Noi vogliamo spezzare le catene di ordine territoriale e militare che ci soffocano nel nostro mare, poiché un popolo di quarantacinque milioni di anime non è veramente libero se non ha libero accesso all'oceano. Questa lotta gigantesca non è che una fase e lo sviluppo logico della nostra Rivoluzione; è la lotta dei popoli poveri e numerosi di braccia contro gli affamatori che detengono ferocemente il monopolio di tutte le ricchezze e di tutto l'oro della terra: è la lotta dei popoli fecondi e giovani contro i popoli isteriliti e volgenti al tramonto, è la lotta fra due secoli e due idee.

Ora che i dadi sono gettati e la nostra volontà ha bruciato alle nostre spalle i vascelli, io dichiaro solennemente che l'Italia non intende trascinare nel conflitto altri popoli con essa confinanti per mare o per terra: Svizzera, Jugoslavia, Grecia, Turchia, Egitto prendano atto di queste mie parole: e dipende da loro e soltanto da loro se esse saranno o no rigorosamente confermate.

ITALIANI!

In una memorabile giornata, quella di Berlino, io dissi che secondo le leggi della morale fascista quando si ha un amico si marcia con lui fino in fondo. Questo abbiamo fatto e faremo con la Germania, con il suo popolo, con le sue vittoriose forze armate.

In questa vigilia di un evento di portata secolare, rivolgiamo il nostro pensiero alla Maestà del Re Imperatore (la moltitudine prorompe in grandi acclamazioni all'indirizzo di Casa Savoia) che come sempre ha interpretato l'anima della Patria e salutissimo alla voce il Fuehrer, il Capo della Grande Germania alleata (il popolo acclama lungamente all'indirizzo di Hitler).

L'Italia proletaria e fascista è per la terza volta in piedi, forte, fiera e compatta come non mai (la moltitudine grida con una sola voce: SÌ!). La parola d'ordine è una sola, categorica e impegnativa per tutti: essa già travolse ed accendè i cuori dalle Alpi all'Oceano Indiano: vincere! (il popolo prorompe in altissime acclamazioni). E viceversa! Per dare finalmente un lungo periodo di pace con la giustizia all'Italia, all'Europa, al mondo.

Popolo italiano: corri alle armi e dimostra la tua tenacia, il tuo coraggio, il tuo valore.

*Con il nostro
destino*

Queste poche righe con cui apriamo il giornale e che voi leggerete quando la macchina prodigiosa del destino già avrà segnato con le sue prime incancellabili impronte il cammino della storia — della nostra storia — noi le scriviamo con mano ferma e con l'animo ancora vibrante delle parole che il Duce ha dette alla folla in delirio di Piazza Venezia. E noi eravamo là immobili ad accoglierle con animo cobito di trepidazione e di ferocezza insieme, perché sapevamo che dalla parola piena di determinazione del Capo sarebbe scoccata la scintilla che avrebbe acceso di ardore e di volontà tutto un Popolo, un grande Popolo, che da tanto tempo attende la sua ora per conquistarsi il suo destino; e voi anche eravate là, giovani amici, giovani cuori, forse accanto a noi, o in altre piazze in altre città o nei borghi, ed era come se fossimo uniti, gomito a gomito, tutto un popolo con il medesimo sangue, con la medesima aspirazione, con la stessa incolabile volontà.

Voi, giovani amici della nuova generazione, alla quale, alla fine di questa guerra che sarà vittoriosa come le altre combattute dai nostri padri contro la tirannia e contro il sopruso, i veterani carichi di gloria affideranno i destini nuovi e splendenti di questa nostra Italia immortale, voi che al sommo dei vostri pensieri avete costantemente il nome della Patria, perché ad amare e servire la Patria in ogni ora, in pace e in guerra, vi hanno insegnato i vostri maestri, voi oggi siete chiamati dalla Nazione in armi a dare non soltanto il vostro entusiasmo, ma tutte le vostre energie fisiche e dello spirito e dell'intelligenza per collaborare, nei limiti delle vostre possibilità e delle vostre condizioni, alla lotta immane per la vittoria comune.

Questa sarà una guerra folgorante e nulla dovrà essere trascurato per condurla decisamente e con intelligenza, Nessuna defezione, nessuna esitazione. Tutti e tutto al servizio della Patria.

Ma voi siete anche, quasi tutti, degli aviatori o degli aviatori di domani. Ebbene: l'aviazione italiana, che voi seguite con passione e spesso con profonda conoscenza dei suoi problemi fin da quando avete imparato a leggere e a ragionare, l'aviazione italiana sarà degna dei suoi eroi e delle sue imprese stupende che le cronache di questi ultimi trent'anni registrano a caratteri d'oro nei libri della storia dell'umano arduamento.

«I dadi sono tratti», ha detto il Duce alla folla e al mondo in ascolto. Il destino è in marcia. L'aviazione lo accompagna con le fanfare dei suoi motori.

La vittoria non è lontana.

G. M.



Su un nostro aeroporto di guerra:
biplani da combattimento in partenza.

Nel prossimo numero «L'Aquilone» ridurrà ancora un poco lo spazio normalmente dedicato ai problemi tecnici dell'aeromodellismo e del volo a vela. Ciò non significa che il giornale abbia mutato indirizzo. Soltanto crediamo di fare cosa gradita ai nostri lettori dedicando uno spazio maggiore ai fatti della guerra, con particolare riferimento, naturalmente, alle imprese della nostra gloriosa aviazione.

il P.7

E LE ALETTE IDROPLANE



Per molti anni i visitatori del Museo del Genio, in Castel S. Angelo, in Roma, sono rimasti concettati e interessati davanti ad un curioso natante, esposto all'ammirazione del pubblico su uno dei praticelli verdissimi nell'interno della Mole Adriana. Il curioso ordigno, uno scafo navale leggero e sottile, portava al di sotto strane appendici metalliche, in forma di V molto aperte, fissate in modo da poter essere diversamente orientate dall'interno, e sembrava mosso da una coppia di eliche aeree, del tipo di propulsori da dirigibile, azionate da un unico motore centrale nello scafo. E' proprio questo interessante piccolo vascello una delle prime applicazioni delle alette idroplane, come mezzo per generare in acqua una portanza, capace di sollevare un carico lanciato in rapido moto traslatorio. L'idroscivolante, infatti, spostato sulla superficie di un lago o del mare dalla trazione delle sue eliche aeree, al nascere dell'effetto portante sulle alette metalliche immerse sotto la superficie, si sollevava. Una volta lo scafo fuori dall'acqua, la resistenza risultava enormemente diminuita e la corsa grandemente accelerata.

A queste esperienze, condotte dal generale Crocco, dai Riccioni, dal Forlanini, dal Guidoni e da altri, si ricollegò subito l'interesse di tutti gli studiosi di aviazione, per l'analogia dei fenomeni idrodinamici osservati con quelli aerodinamici allora in studio.

L'aletta idroplana, un tratto di superficie alare di profilo generalmente sottile e costruito in modo da poter agire senza deterioramento della robustezza in un mezzo ben più denso dell'aria, qual'è l'acqua, si comporta effettivamente, quando è immersa, come un'ala di aeroplano nell'aria.

Ad ogni incidenza di essa corrisponde, quando sia animata da moto traslatorio, una portanza ed una resistenza, ed è

chiaro era la espressione più completa del saggio principio aeronautico di « costruire piccolo per volare veloce ». L'ala, di appena quattro metri quadrati di superficie, attraversava verso l'alto una fusoliera tagliata su misura come uno stretto vestito attorno alle masse del motore e del pilota. Questo originale idrovolante, però, non aveva galleggianti né scafo.

Tutti gli aeromodellisti ben conoscono la sagoma caratteristica degli idrovolanti da corsa a galleggianti gemelli, analogamente a quanto si osserva nel « Macchi » di Agello che così a lungo ha dato all'Italia la gloria del primato di velocità. I galleggianti, col loro volume considerevole e la forma non perfettamente aerodinamica per inevitabili esigenze di decollo dall'acqua, sono la sorgente di una notevole resistenza aerodinamica.

All'ing. Pegna venne l'ardita idea di abolirli sostituendoli con alette idroplane. Le alette, però, non sono capaci di sostenere l'apparecchio in acqua da fermo e il « P. 7 » infatti si immergeva in acqua fino all'ala, lasciando cioè quasi tutta la fusoliera sotto la superficie, da cui sporgevano appena parte del mozzo dell'elica, l'abitacolo del pilota e gli impennaggi. Come far partire l'elica in tal modo? A produrre lo spostamento orizzontale capace di generare la portanza delle alette idroplane, e quindi il sollevamento della fusoliera-scafo dall'acqua, il progettista provide con un'elica marina. Questa seconda elica, infatti, veniva collegata per prima al motore in partenza. Sotto la sua spinta, l'apparecchio cominciava a scorrere sull'acqua mentre la fusoliera ne emergeva a poco a poco. Rag-

giunta la necessaria velocità, tutto l'idroscora poggiava soltanto, e in assetto molto cabrato, su tre punti, costituiti dalle due alette anteriori portate da gambe di forza inclinate e ben profilate, e da una terza aletta posta sotto l'elica marina. Un timone marino governava intanto la direzione. In questa posizione, raggiunta quasi la velocità di decollo e con l'ala già ben fuori dalla acqua, e portante, il motore veniva disinnestato dall'elica marina e innestato (con giunti a frizione) all'elica anteriore aerea, che un dispositivo speciale teneva in posizione orizzontale quando non in uso. Sotto l'azione di questa si iniziava il volo. La raffinatezza costruttiva del progettista aveva, si può dire, pensato a tutto. L'elica marina, ad esempio, veniva disinnestata il volo orientata con le pale (a passo variabile) nel filo del vento, e ciò in un'epoca in cui le eliche aeree a passo variabile in volo erano ancora un mito. L'elica aerea stessa, a passo fisso, aveva un freno capace di arrestarla in volo e fissarla orizzontalmente prima dell'ammarraggio, per evitare che urtasse in acqua quando rallentata la velocità e caduta la portanza, la fusoliera sarebbe tornata a immergersi. La forma stessa delle alette, e delle gambe di forza che le portavano, era stata studiata accuratamente con esperienze in una vasca alquanto rudimentale, ma tuttavia capace di dare le necessarie indicazioni qualitative che la pratica ha poi confermato. L'audace pilota, in emozionanti e riuscite prove, era già giunto a sperimentare la prima fase del decollo fino allo slittamento superficiale sulle alette, quando banali incidenti di messa a punto dei meccanismi interni, specialmente lo slittamento inguaribile della frizione, ritardarono le prove di volo. Non più in tempo per la gara, privato del suo entusiasta pilota, gloriosamente scomparso pilotando un altro idroscora, questo gioiello di meccanica, di aerodinamica e di idrodinamica restò abbandonato. Ma un intero Report del NACA americano, dedicato allo studio di questo tentativo audace, testimonia tuttora dell'interesse mondiale per il piccolo, brillante idroscora. E nel periodico ricomparire di progetti che ad esso si ispirano, nel rifiorire degli studi teorici e sperimentali sui problemi che il suo progettista poteva allora quasi soltanto divinare, riconosciamo tuttora che questo prodotto del genio italiano, sorto forse prima che i tempi fossero per esso maturi, non è certamente destinato a perire.

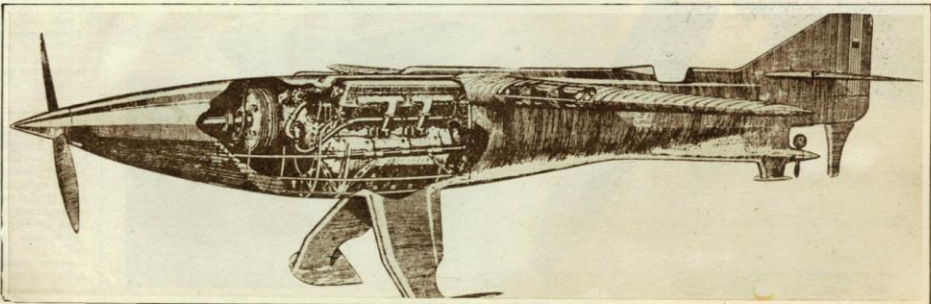
Tutto per il Costruttore di Aeromodelli utensili e materiali

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

oilo ditto

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno 118 — BOLOGNA

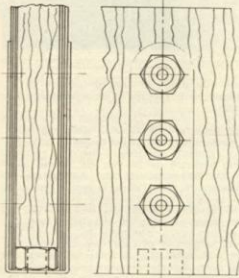


STUDIO DI UN VELEGGIATORE

Attacco del piano di coda

Completato così il calcolo e il progetto degli attacchi relativi all'ala, possiamo studiare il collegamento del piano orizzontale di coda alla fusoliera. Questo si riduce in sostanza a vincolare lo stabilizzatore, che a sua volta porta l'equilibratore per mezzo delle cerniere, alla parte superiore del trave di fusoliera, su cui è direttamente appoggiato.

L'entità degli sforzi in giuoco può essere facilmente ricavata riguardando la fig. 9. Si vede infatti in questa che grava sul piano orizzontale un carico complessivo, a rottura, di 270 kg. Nella figura tale carico è rappresentato diretto verso il basso, e naturalmente in tal caso, non ci sarebbe bisogno di attacco. Dobbiamo ricordare però che il carico va considerato in ambo i sensi e quindi provvedere anche al caso in cui lo stabilizzatore venga sollevato, invece



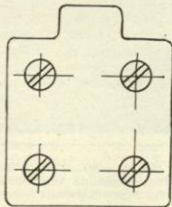
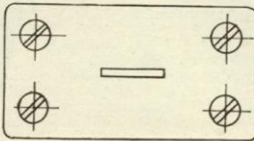
che premuto, dalle forze aerodinamiche. Lo sforzo in volo, però, a coefficiente uno, è in ogni modo inferiore ai 40 kg. e si vede subito che è facile assorbirlo con un numero molto limitato di bulloni.

Ci si offrono ora, per la realizzazione di questo attacco, vari schemi costruttivi, tutti già provati con successo su altri veleggiatori. Possiamo ad esempio immaginare di applicare su ciascuna delle centine centrali del piano di coda, visibili anche in fig. 19, due piastre metalliche portanti in basso ciascuna un occhio. Le piastre, applicate alle centine di fianco, restano nascoste nello stabilizzatore, e gli occhielli si trovano, al montaggio, di fianco al trave di coda sottostante. Basterà infilare orizzontalmente in ogni coppia di occhielli apposite spine (bulloni lunghi) attraverso piastrelle forate avvitate di fianco al trave, e il tutto resta perfettamente collegato in quattro punti. È un sistema analogo, come effetto, alle piastre di base di un ben noto attacco da sci, che si fissano lateralmente con viti di fianco, nello spessore del legno. Anche qui le viti lavorano soltanto a taglio e quindi in ottime condizioni.

Un altro sistema sarebbe quello di far uscire dal trave, verso l'alto, tre prigionieri, cioè tre bulloni con la parte filettata in alto e la testa annegata e vincolata alle ordinate. Per esempio due prigionieri usciti dall'ordinata 11 (vedi fig. 20) e uno dall'ordinata 12. Il piano stabilizzatore porta tre buchi, che vengono infilati con moto dall'alto in basso al montaggio. Si mettono i tre dadi e si stringono. Anche questo attacco è semplice e leggero, ma quello che più ci attrae, per il «Pojana», è l'attacco usato nell'olimpionico «Meise», che comporta un solo bullone. Basta anche qui il solito bullone da 10 mm., ma tanto lungo da attraversare verticalmente tutto

lo spessore del piano e impegnarsi in un dado permanentemente fissato al trave di fusoliera. Ci vogliono però altri organi accessori che impediscano al piano di girare intorno all'asse del bullone. Tali elementi sussidiari possono essere piccoli e leggeri, essendo sollecitati da sforzi debolissimi, anzi in generale quasi nulli.

Il bullone unico verticale lo metteremo a metà fra le ordinate 11 e 12, infilandolo nello spessore di un riempimento del piano orizzontale. Apposite piastrelle avvitate proteggono i fori dallo slabbramento. Un attacco speciale, rappresentato nella fig. 31, viene fissato ad un'ordinata ausiliaria fra la 11 e la 12, costituita da un doppio strato di compensato con riempimento in tavola di abete di 2 cm. di spessore. L'attacco stesso è fatto con un pezzo della solita striscia a cui siamo tanto affezionati (lamiera da 1 mm., di acciaio), ripiegato a forcilla e opportunamente forato per il passaggio dei soliti bulloni da 10 mm., e messo a cavallo dell'ordinata. Sotto la striscia si salda a ottone il dado in cui si



impegnerà il bullone, che va naturalmente incassato nell'ordinata. Bastano in questo caso tre soli bulloni di fissaggio.

Per impedire la rotazione, fisseremo in due punti dell'ordinata 11, di fianco, e in un punto della 13, tre pezzi di lamiera da 2 mm. opportunamente sagomati, come si vede in fig. 32. Questi lamierini portano un dente sporgente dal piano del trave verso l'alto, dente che si incastra in cor-

rispondenti piastrelle forate, fissate con viti sotto lo stabilizzatore. Le viti si impegnano naturalmente in traversini di rinforzo interni in legno duro. Anche le piastrelle si vedono in fig. 32.

Il montaggio del piano di coda risulta adesso chiaro. Il piano viene posato sul sottostante trave di fusoliera in modo da infilare le piastrelle nei denti sporgenti relativi. Si infila il bullone unico dal disopra e lo si gira avvitandolo a fondo. Per impedire poi la rotazione, basterà che esso porti nella testa un foro orizzontale, in cui si infila un pezzo di filo d'ottone, che si attacca ad un occhio a vite fissato in un punto qualsiasi dello stabilizzatore stesso. Montaggio e smontaggio si riducono dunque all'inserimento di questo solo bullone e risultano quindi estremamente rapidi.

(Continua)



Silvestro Bongiovanni, Taranto. — La ragione della complessa costruzione di quel montante è la solita, la necessità di risparmiare sul peso. In generale il tubo ovale di metallo, senza altre appiattite interne, non realizza a parità di peso il miglior solido resistente a carico di punta. Qui insomma ci troviamo in un caso ben diverso da quello delle ali, in cui generalmente l'utilità della struttura a guscio sottile può essere dimostrata. Nel caso del montante non c'è una direzione preferenziale in cui avviene l'inflessione, e il carico di punta (dovuto, nel caso del biplano, alla ripartizione dei carichi fra i vari elementi di cellula dovuta alla presenza dei fili, e nel caso del monoplano a montante a V, agli sforzi in volo rovescio o in picchiata) viene meglio assorbito con un tubo a sezione rotonda, o almeno quadrata. Perciò spesso il montante è in tubo tondo carenato con lamierino sottile o addirittura legno intalato. Nel caso in esame, trattandosi di un montante molto lungo, anche il tubo tondo normale sarebbe risultato troppo pesante e si è perciò costruita una specie di cassetta in lamiera di duralluminio chiodata, che si continua in carenature anch'esse di dural. Alle estremità si trovano attacchi chiodati in duralluminio, ricavati a macchina dal nastro. La loro relativamente complessa costruzione è dovuta alla necessità di provvedere a piccoli regolaggi della lunghezza del montante, per rettificare al montaggio il V laterale delle ali e la loro costata incidente. Per questo l'attacco porta un elemento staccato a vite, che viene

girato più o meno per determinare la lunghezza totale volata.

Mario Benoni, Firenze. — L'elemento metallico a mezzaluna da te notato davanti all'altone di quel monoplano polacco, non è altro che il contrappeso dell'altone stesso per l'equilibratura della parte mobile. Il problema dell'equilibramento statico e dinamico degli alettoni, e in genere di tutte le superfici mobili di comando negli aeroplani è dipendente dal pericolo delle vibrazioni spontanee in volo, specialmente in volo veloce, e non era conosciuto fino a relativamente pochi anni fa, quando gli aeroplani andavano piano. Pensa che in molti aeroplani antichi gli alettoni erano cernierati all'ala e pendevano tranquillamente in giù, come sportelli abbandonati, quando l'aeroplano era a terra. La pressione sul ventre dell'ala li teneva su in volo, e corde appese al bordo d'uscita li manovravano, tirandoli in basso contro tale pressione. L'altone moderno, invece, deve essere equilibrato non solo staticamente, ma anche dinamicamente. Per l'equilibramento statico s'intende la proprietà di avere il baricentro dell'altone sull'asse delle cerniere, in modo che l'altone non tenda a ricadere in giù quando è abbandonato. La compensazione dinamica invece consiste in un contrappeso sistemato verso l'estremità dell'altone più lontana dalla radice dell'ala, contrappeso situato naturalmente davanti all'asse delle cerniere e tale che il prodotto della sua massa per la distanza dall'asse delle cerniere e per la sua distanza dalla radice dell'ala (attorno cui presumibilmente l'ala oscilla in volo) sia eguale o maggiore della somma degli analoghi prodotti fatti con tutte le parti dell'altone propriamente detto. La ragione di tale necessità sta nel fatto che, quando l'ala elasticamente si abbassa, il centro di gravità del sistema oscillante alettoni-contrappeso deve tendere per inerzia a restare indietro e se esso si trova dietro la cerniera, ad un abbassamento dell'ala corrisponde naturalmente un sollevamento dell'altone, cioè una manovra tendente ad abbassare ancora l'ala e quindi ad amplificare l'oscillazione. Se invece, usando gli accorgimenti che ho sopra citato, l'inerzia, agendo prevalentemente sul contrappeso che sta davanti alla cerniera, tende ad abbassare l'altone quando l'ala si abbassa, le forze aerodinamiche tenderanno a frenare l'oscillazione appena iniziata. Grazie delle tue commoventi espressioni.

L'ING. AERONAUTICO

Si montano gli impennaggi



LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

PROGETTO E COSTRUZIONE DEGLI AEROMODELLI

(Continuazione dal numero precedente)

Gli aeromodelli insoliti. — Il tipo di velivolo costituito da un'ala anteriore principale portante e da un'impennaggio stabilizzante posteriore è ormai talmente entrato nella pratica consuetudine, tanto nel campo dei veri aeroplani, quanto in quello degli aeromodelli, che ogni altro genere di aeromobile può essere veramente considerato, se non eccezionale, per lo meno insolito. Non è detto però che tali altri velivoli siano per questo poco interessanti, e non è escluso che alcuni di essi trovino nuovamente favore in epoca più o meno lontana.

È difficile giustificare senz'altro la generale adozione del tipo, diciamo così, normale. E' ben vero che quasi tutti gli uccelli (e dagli con gli uccelli!) sono proprio forniti di un'ala anteriore e di un'impennaggio posteriore, ma è anche vero che una quantità di altri volatori animali, specialmente insetti, non corrispondono affatto a questo schema. La Natura, nel passare dai volatori di maggiori dimensioni a quelli di dimensioni minime, sembra tentare (e con molto più successo di noi) tutte le gamme del volo, da quello pianato, a quello battente, fino a quello vibrante, basato su fenomeni che finora ci sono noti soltanto in parte.

Nel campo aeromodellistico il favore per le forme, diciamo, ortodosse, di velivolo è piuttosto recente. Una enorme quantità di aeromodelli, per molti anni, ha adottato un altro genere di sistemazione, quella a coda portante anteriore.

Il velivolo a coda portante anteriore, detto dai francesi «Canard» per una discutibile analogia con l'anitra e bene indicato in italiano col vocabolo «Ardea», rimesso opportunamente in onore dal pioniere Bergonzi, è stato fra i primi ad essere studiato ai primordi del volo.

La ragione di questo interesse, e della sua generale adozione nel campo aeromodellistico prima del periodo attuale, può farsi risalire soprattutto alla sua inerente stabilità longitudinale, qualità oggi alquanto trascurata negli aeroplani, perché compensabile con la manovra, ma invece preziosa negli aeromodelli.

È difficile dire perché l'«Ardea» sia caduta in disuso anche fra gli aeromodellisti, ma ciò è probabilmente dovuto al fatto che i modelli di questo tipo si discostano ormai troppo dagli aeroplani veri. Naturalmente la concentrazione dell'attenzione generale sull'altro tipo, quello normale, ha sviluppato quest'ultimo a scapito dell'altro.

L'«Ardea» è caratterizzata dal fatto che le due superfici, ambedue portanti, si susseguono nel senso del moto con la più piccola in avanti, e questa è calettata ad una incidenza maggiore dell'altra rispetto al vento relativo. Il baricentro del sistema si trova fra le due ali, e in genere molto vicino all'ala posteriore maggiore, in modo da caricare egualmente, o poco diversamente. Questo complesso è estremamente stabile in senso longitudinale, perché è dotato in larga misura di quel diedro fra i due piani, che abbiamo a suo tempo studiato parlando del velivolo normale a coda deportante. Qui però il risultato favorevole non si ottiene gravando la coda di una deportanza, che in definitiva è una aggiunta di peso in volo, ma anzi lasciando ad ambedue le ali una funzione portante, in qualunque assetto di volo. Si vede subito perciò il grande vantaggio dell'«Ardea» in materia di sfruttamento aerodinamico delle superfici. A parità di area, e quindi di peso di strutture, noi disponiamo di una portanza totale maggiore, che fra l'altro è ben ripartita. Un altro beneficio, infine, della presenza di due ali portanti col baricentro in mezzo, è la facilità di sistemare opportunamente il carico. Qui non si tratta di compensare artificialmente, con contrappesi, o con un in-

tile naso lungo, il peso posteriore della matassa, della fusoliera, delle strutture. Tutti i pesi capitano quasi naturalmente dove proprio ci fa comodo, cioè poco avanti all'ala posteriore principale.

Il vantaggio della disposizione ad «Ardea» si fa specialmente sentire alle forti incidenze, cioè proprio a quelle che l'aeromodellista deve usare.

Quando il modello raggiunge un elevato assetto rispetto al vento relativo, l'ala più piccola anteriore, che, come abbiamo detto, è calettata a maggior incidenza dell'altra, è la prima a raggiungere l'incidenza critica e ad andare in perdita di velocità. A questo punto essa non porta più, e la posizione avanzata del baricentro rispetto alla rimanente fonte di portanza, cioè l'ala principale posteriore, provoca una picchiata in avanti di tutto l'aeromodello e quindi il ristabilimento di un assetto normale. È noto infatti che un aeromodello tipo «Ardea» non va in vite, ma presenta per regolaggi troppo cabrati quel caratteristico fenomeno oscillatorio che i fiorentini hanno abilmente chiamato «singhiozzo» e che è l'indice di un continuo ristabilirsi, automatico, del giusto assetto di volo che un incorretto calettamento dei piani continuamente disturba. Da tutto ciò si vede che nell'«Ardea» non è necessario, come in molti aeromodelli normali, tenersi tanto al di sotto dell'incidenza ottima, per evitare quella critica, in quanto siccome chi per primo va in perdita di velocità è il piano piccolo, le cadute necessarie al ristabilimento dell'equilibrio saranno meno gravi e si perderà quindi meno quota.

Un appunto che si fa all'«Anitra» e ne costituisce forse il più grave argomento dei detrattori, è la scarsa stabilità direzionale. Confrontato infatti a prima vista con un modello normale, il modello «Anitra» presenta apparentemente grandi superfici anteriori di deriva e perciò scarsa stabilità in direzione. Ciò è vero fino ad un certo punto. Ciò che conta, non è la posizione delle derivate rispetto all'ala, ma rispetto al baricentro. Nell'«Anitra» il baricentro sta davanti all'ala, e non sopra o dietro ad essa, cosicché se, rispetto ad esso, tutta la coda e parte della fusoliera risultano anteriori, l'intera ala principale si trova dietro. Sta a noi dunque sfruttare convenientemente l'architettura del velivolo per raggiungere la stabilità direzionale voluta. Un'ala a forte V laterale, munita di schermi laterali costituenti derivate e magari rastremata a freccia, costituisce un potente impennaggio direzione dietro al baricentro, che potrà efficacemente compensare ogni altra deriva anteriore. Si limiterà invece, o si annullerà, il diedro del piano piccolo anteriore e si cercherà di affusolare il più possibile la parte anteriore di fusoliera. Del resto, abbiamo visto a suo tempo che la necessità di un forte impennaggio direzionale è, negli aeromodelli, molto relativa. La funzione principale di esso è



Un modello ad elastico di Pavanello della R.U.N.A. di Firenze.

attività, cioè di completamento delle caratteristiche di stabilità longitudinale che si riflettono in una instabilità laterale portante all'autorotazione. Una volta assicurata la stabilità longitudinale dallo stesso schema dell'«Anitra», non abbiamo per questo altre preoccupazioni.

(Continua)



Aquila Legionaria, Milano. — Crivello mi ha passato le tue domande cui io rispondo ordinatamente e scrupolosamente. Non esistono grandi segreti nei modelli che tu chiami «formula Grant», che altri chiamano «formula americana», e che io chiamo semplicemente «modelli ad elastico» per il fatto che tale tipo è ormai talmente diffuso

che non è più il caso di parlare di «tendenze», di «scuole», di «formule» particolari.

Il solo segreto, che ormai non è più tale, sta nella grande potenza della matassa, nel grande diametro dell'elica ed in altri piccoli accorgimenti particolari che ogni costruttore può scoprire da sé con un po' di pratica.

Tu naturalmente mi domanderai delle proporzioni per l'elica e per la matassa ed io ti dirò che l'elica deve avere un diametro uguale a circa 1/3 dell'apertura alare, un passo uguale al diametro moltiplicato per una cifra compresa fra 1,3 ed 1,5, ed una larghezza di pala compresa fra 1/8 ed 1/7 del diametro. La matassa dovrà essere, in peso, uguale al peso del modello senza matassa meno qualche cosa (circa il 10 per cento).

Questi dati ti dicono subito che per ottenere buoni risultati è bene costruire modelli piccoli, compresi cioè fra gli 8 ed i 15 decimetri quadri di superficie. Forse tutte le cifre che ti ho elencato ti sembrano esagerate; forse i risultati le prime volte non saranno quali te li aspetti. Ma vedrai che, a poco a poco, prendendo familiarità con il sistema otterrai dei magnifici tempi.

Dimenticavo di dirti una cosa: in modelli del genere il timone deve essere sempre portante.

Per quanto riguarda la sezione maestra della fusoliera l'attuale regolamento per il concorso nazionale ti lascia piena libertà di scelta, ma personalmente ti consiglio di non scendere mai sotto ad una superficie minima che potrebbe esser data da questa formula

$$S = \frac{L^3}{300}$$

Dirti quale sia il miglior profilo per veleggiatori è una cosa un po' difficile poiché ogni costruttore ha le sue preferenze; per me ti consiglierò uno di questi tre:

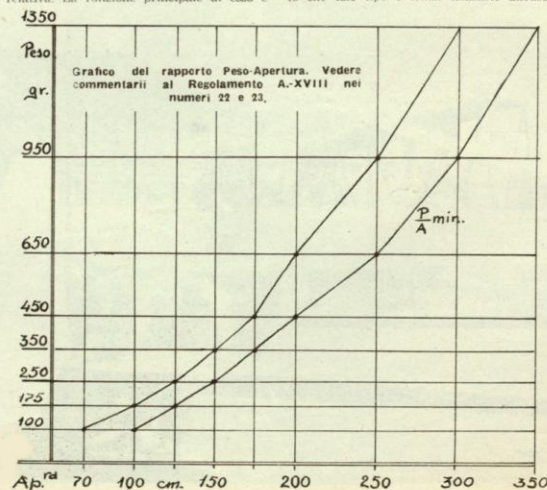
S. L. 1, RAF 32, NACA 9415

La tua importante scoperta, non è tale: l'aumento della sezione del filo elastico delle matasse non aumenta affatto il numero di giri possibili, anzi li diminuisce leggermente. È importante invece il fatto che è meno facile che una simile matassa ai spezzati in tronco: cosa molto importante in gara.

In un veleggiatore da pendio deve esistere un'unica dote: la velocità. Questo per conferirgli una certa inerzia in manovra che lo costringa a virare molto largo e ne faciliti l'allontanamento dal pendio. Per tenerla esistono due strade: usare un profilo sottile, oppure costruire senza economie di peso.

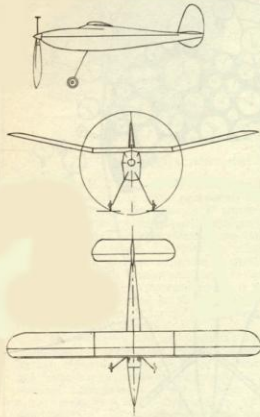
Crede di averti accentratissimo in tutto ed in caso contrario devi accentratissimo lo stesso perché ho già rubato troppo spazio agli altri per regalarti a te. Stiammi bene.

GIAR



il LUPUS 9

FORMULA WAKEFIELD



Le grandi gare internazionali, fra cui quella per il possesso della Coppa Wakefield, hanno il merito indiscutibile di concentrare l'attenzione degli aeromodellisti su particolari tipi di aeromodelli, provocando così il loro sviluppo verso forme e combinazioni atte a conseguire il massimo risultato possibile. Senza entrare in merito all'opportunità di limitare eccessivamente le caratteristiche geometriche e di peso dell'aeromodello da gara, resta sempre l'opportunità di indirizzare gli sforzi dei costruttori verso una meta comune, con mezzi analoghi e confrontabili. Resta tuttavia indiscusso che il sistema adottato nelle Gare Nazionali Italiane, di lasciare cioè ampia libertà di scelta nei tipi imponendo soltanto le norme F.A.I., è quello che più facilita il libero sviluppo della tecnica.

Continuando nel nostro proposito di presentare agli aeromodellisti italiani, nella serie di tavole Lupus, aeromodelli di particolare interesse costruibili con materiali nazionali, pubblichiamo ora nel Lupus 9 un aeromodello ad elastico, tipo Wakefield, specialmente adatto alle gare e all'allenamento per esse. La tavola costruttiva, completa di ogni particolare al vero, si può avere dall'Editore Aeronautica al prezzo di L. 12.

Il Lupus 9 è un aeromodello di eleva-

te caratteristiche, pari a quelle dei migliori modelli ad elastico da primato, ma di costruzione relativamente molto facile. Esso appartiene, per la struttura di fusoliera, ai tipi a traliccio, ma non ne risente gli svantaggi aerodinamici per alcuni ingegnosi accorgimenti di progetto. La copertura è interamente in carta, più robusta (pergamena sottile) per la fusoliera, più leggera (vergattina) per l'ala.

L'ala, di grande apertura e allungamento (m. 1,20 di apertura) è del tipo a pianta rettangolare con rastremazioni ellittiche alle estremità. Di analoga forma è l'impennaggio orizzontale. Il profilo, NACA 6412, è ricavato dalla tavola A. P. 15 dell'Aquilone, ed è molto adatto a questo tipo di aeromodello. L'ala ha un longherone unico al 30 per cento della corda, costituito da una striscia di compensato opportunamente intagliata. Su questa si investono le centine, in compensato di pioppo, alleggerite con adatti trafori. L'ala è fissata alla fusoliera con due anelli di elastico, che fanno capo ad uncineti fissati alla fusoliera lateralmente.

La fusoliera, di sezione rettangolare rilevata con spigoli esterni a formare un ottagono irregolare, è costituita da quattro longheroncini in listello di tiglio, intralciati con altri listelli di pioppo, verticali e inclinati. Di fianco, sopra e sotto a tale struttura triangolata, si incollano dei tondini di pioppo, all'esterno, e su questi e sui longheroni principali si tende la carta di rivestimento. In questo modo la carta stessa non tocca le intralciature, e quindi queste non vengono rese visibili e marcate all'esterno, ma si tende soltanto in strisce longitudinali. La costruzione si eseguisce perciò mettendo prima insieme, sul disegno, le due fiancate a traliccio, che vengono poi riunite con le trasversali superiori e inferiori a formare un trave unico. Poi si incollano i tondini, e si montano il tappo anteriore e il timone. Lo stabilizzatore deve venire incollato nell'apposito vano, ricavato in un blocchetto di balsa. Il musone può essere a più strati di balsa, o in sughero. Il carrello, in filo d'acciaio, viene legato e incollato alla corrispondente ordinata, e porta due ruote in compensato di 2 mm, rinforzate e imbocciate per un libero scorrimento.

L'elica è monopala, ripiegabile, in pioppo omogeneo, balsaital o balsa, con

cerniera in compensato incassata. Il contrappeso porta un piombino piatto, fermato da una ripiegatura del filo metallico che lo sostiene. La pala è del tipo americano, di cui è dato lo sbocciato. Una molla tenditrice nascosta nell'ogiva assicura l'arresto dell'elica con la pala verticale.

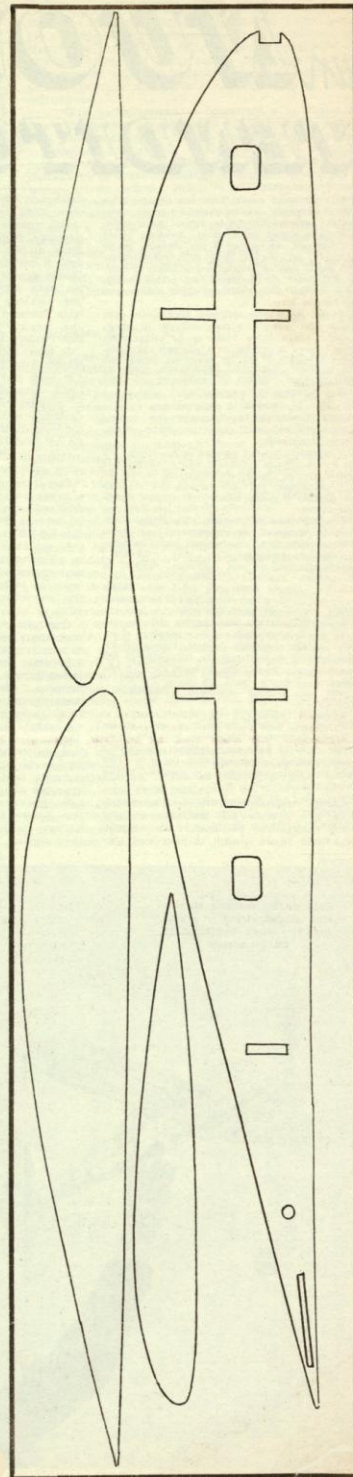
Di notevole interesse è il metodo di regolaggio, che è semplicissimo. Come si comprende facilmente esaminando il disegno sulla tavola, in questo aeromodello c'è una cosa soltanto che può essere modificata sul campo dall'aeromodellista in sede di regolaggio, e cioè la incidenza dell'ala. L'impennaggio, infatti, è fisso per costruzione, e la posizione del baricentro va controllata e fissata in corrispondenza del bordo d'uscita alare, correggendone eventualmente con pesi gli eventuali spostamenti per varianti in costruzione.

L'ala non va mossa avanti o indietro e non si sposta per la presenza degli uncini, ma può essere spostata in alto o in basso con spessori che ne variano l'incidenza. Si proverà perciò, nel caso che il modello tenda a picchiare, a mettere qualche spessore sotto il bordo d'attacco, o sotto il bordo d'uscita se il modello cabra. In questo modo si controllerà accuratamente la planata. In aria calma lanciando il modello orizzontalmente su un prato con erba alta.

Controllata e regolata la planata si potrà caricare la matassa elastica che è attaccata posteriormente ad un perno trasversale in legno duro, infilato in appositi fori sulle pareti di fusoliera. La matassa è a treccia di 30 fili di gomma 1 x 3, ben lubrificata, lunga a treccia finita, 10 cm. più della fusoliera. Il dispositivo tenditore tien conto dell'eccesso di lunghezza. Nel caso in cui, sotto l'azione del motore, il modello tendesse a cabrare, si dovrà inclinare in basso l'asse dell'elica, intercambiando spessori tra il tappo porta-elica e il musone. La coppia di reazione sarà anch'essa contrastata inclinando l'asse dell'elica, lateralmente, e si troverà che circa 2 gradi verso destra (guardando il modello dall'alto) danno buoni risultati.

Il modello va rifinito con cura. Consigliabili per la carta le buone vernici alla nitro, per le parti in legno far precedere una buona liscia e stuccatura con colla di farina.

LUPUS



UN NUOVO TENDITORE

È cosa nota ormai che nel campo delle grandi scoperte umane quando i tempi sono maturi persone diverse in diversi paesi giungono alle stesse conclusioni. Nascono allora controversie interminabili per stabilire quale di quelle persone è il genio vero, controversie che molto spesso durano anche dopo la morte dei geniti in questione. Ed allora, colleghi di scienziati od addirittura Stati continuano per conto loro.

Anche in aeromodellismo succedono guai simili, per quanto nessun collegio di scienziati, e tanto meno Stati, se ne interessano. Sono invece le riviste ed i giornali specializzati, le scuole e, più di tutto gli amici, che aiutano il novatore nella lotta contro la concorrenza.

Una delle ultime controversie, che però si risolve facilmente, è nata fra un vecchio e noto aeromodellista romano ed una giovane speranza napoletana; rispettivamente: Travagli e Canestrelli.

Il ritrovato su cui verteva la questione era un nuovo tipo di tenditore, che il sottoscritto articolista di Canestrelli illustrerà, destinato a rivoluzionare l'attuale tecnica del modello ad elastico e specialmente del sistema motor-propulsore.

Qualche mese fa Travagli ebbe l'idea luminosa e cominciò gli esperimenti sull'ormai famoso « Tr. 55 », esperimenti che risultarono soddisfacentissimi. Egli allora comunicò i propri risultati ai suoi compagni romani ed al delegato centrale all'aeromodellismo. Senonché qualche settimana dopo ebbe inizio a Roma il corso per istruttori d'aeromodellismo e Travagli, parlando con il rappresentante di Napoli, Massimo Vaglio, ebbe la non facile sorpresa di sapere d'aver scoperto il solito, classico ombrello. Infatti, Vaglio gli comunicò che il tenditore da lui scoperto era già in uso a Napoli da parecchi mesi, e che l'ideatore ne era stato un certo Pio Canestrelli, fino a quel momento sconosciuto a Travagli.

Siccome Travagli è un bravo ragazzo, e d'altra parte non aveva altro da fare, cedette a Canestrelli tutta la gloria. Noi però pensiamo che sia bene lasciargliene una piccola parte, giacché, in fin dei conti, Vaglio egli l'ha avuto lo stesso, sia pure con qualche giorno di ritardo.

Capita molto spesso che un aeromodellista pur avendo già costruito qualche buon veleggiatore realizzando un modello Wakefield riceve grandi delusioni: il mo-

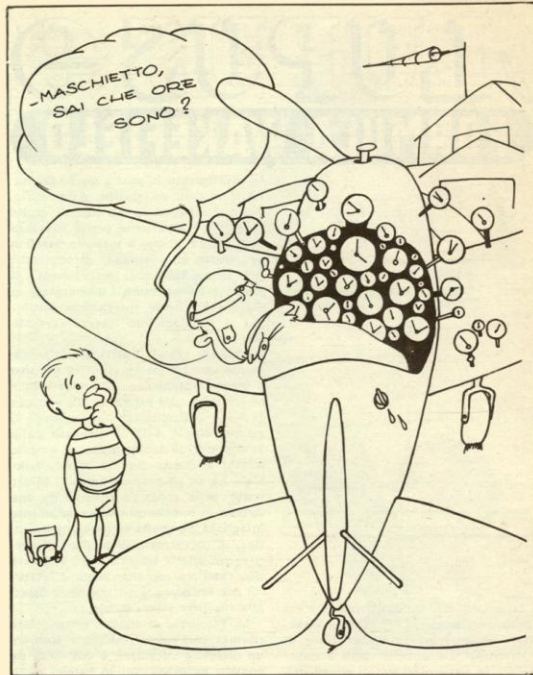
dello non risulta mai centrato bene, la elica vibra troppo, il tenditore sul quale erano riposte tutte le speranze del costruttore, si dimostra insufficiente, una infinità di piccoli difetti insomma, che rendono il modello veramente inadatto al volo. Questo genere di modelli infatti che a prima vista sembra di una estrema semplicità, richiede per la costruzione e la perfetta messa a punto molti accorgimenti e una tecnica che solo una lunga pratica può rendere perfetta.

Io con l'attenta osservazione svolta a Napoli e in campo nazionale, aiutandomi con quel poco di esperienza che mi son fatta scassando una quindicina di modelli ad elastico, cercherò con questi miei pochi « consigli utili » di risolvere alcune delle suddette difficoltà che spesso si riscontrano nel modello Wakefield.

Prima di tutto un nuovo tenditore: semplice, economico ed italiano.

Preparate una matassa lunga una volta e mezzo o due la distanza dei ganci. Prendete poi un anello di elastico lungo quanto la distanza dei ganci. Caricate la matassa con 100-150 giri, secondo la sezione, aggiungete poi l'anello preparato e mettetela all'estremità anteriore di questa matassa compressiva e lasciatela girare. La matassa si svolgerà, ma l'anello aggiuntovi non permetterà lo svolgimento completo e la terrà tesa tra i due ganci.

Qualcuno potrà obiettare che il filo supplementare essendo più corto della matassa non resisterà alla carica di questa; ciò è possibile, perché essendo più corto, l'anello tenditore è più teso di ciascun filo della matassa e potrà quindi sopportare un numero minore di giri. L'esperimento eseguito su parecchi modelli ha dimostrato che ciò avviene dopo cariche molto forti e dopo una decina di cariche minori. Con questo tipo di tenditore l'anno scorso vinsi una gara, e da allora il sistema a Napoli è largamente usato. Molte volte durante una gara per timore della rottura dell'elastico nella fusoliera si carica poco la matassa. Per eliminare completamente questa giustificata paura, caricate la matassa fuori la fusoliera, aganciando un capo della



matassa all'albero dell'elica, e l'altro capo ad un ganascio fissato fortemente ad una stecca di legno di circa un centimetro quadrato di sezione e lunga 20 centimetri in più della fusoliera. Terminata la carica infilare la stecca attraverso la fusoliera, e tirandola completamente dall'altra parte, dopo aver messo il tappo dell'elica nel suo alloggiamento, sganciate la matassa dalla stecca e aganciate la per mezzo dell'anello al tappo di coda. Molti aeromodellisti non sanno ancora che forma dare al contrappeso delle eliche monopala. Qualcuno lo ha costruito folle sull'asse in modo da ottenere la minima resistenza e durante la scarica, e durante il volo planato, il sistema è ottimo in teoria, ma in pratica essendo la velocità del modello in planata piccola, la resistenza non vince l'attrito e il contrappeso rimane fermo nella posizione che aveva assunto durante la scarica. A parer mio la forma più conveniente da dare al peso è quella lenticolare adottata per le ruote.

PIO CANESTRELLI

LE AVVENTURE DI CIRIBIN

L'Autore di questo libro non indugia ad afferrare i lettori. Fin dalle prime pagine essi si accorgono che la lettura è facile ed interessante e quando si arriva alle ultime debbono riconoscerne la finalità istruttiva ed educativa. Poiché il romanzo di Enzo Jemna è quasi un capitolo della storia di oggi, di questa prima metà del '900 così tempestosa e così guerresca. L'A. raccontando con agilità e con scorrevolezza le avventure di Ciribin rievoca ed insegna al giovanissimo l'epica lotta della Spagna nazionale contro la Spagna rossa. La rapida rappresentazione dei fatti, il successivo svolgersi delle scene, i brevi ed efficaci tocchi descrittivi sono immuni da qualsiasi lungaggine. Bandite del tutto le parole inutili.

Il racconto procede scorrevole e seriatamente verso il suo scopo, che è quello di mostrare a chi legge come un ragazzo sfortunato e travolto possa trasformarsi e redimersi in migliore ambiente e clima ed in providenziali circostanze che hanno uno straordinario effetto perché sono a sfondo meraviglioso ed eroico: guerra, audacie, coraggio, amor di patria.

Il piccolo Ciribin, « il capo della banda dei tigrotti rossi », che « non era il solito bravo ragazzo delle antologie scolastiche », ma che era uno scavezzacolo di prima riga ed un risso ladroncello, uno apereo e temibile vagabondo delle banchine del porto di Marsiglia — lo sventurato Ciribin che sembrava dovesse finire nelle galere, a poco a poco, preso nell'ingranaggio degli avvenimenti, accettato un giovane buono e forte, si trasforma e si schiarisce, nel cuore e nelle azioni, e diventa un ottimo italiano. Il processo di purificazione e di elevazione del protagonista l'A. lo svolge con ammirabile naturalezza, con lo stesso racconto dei fatti, senza nessun accenno di sermone e nessuna parola retorica. Il narratore appare semplicemente come un ragazzo che parli ad altri ragazzi. Niente morale a vuoto e nessuna lencocchia di forma. I fatti soltanto ed i luoghi. Il lettore ha, infatti, l'esatta percezione che lo Jemna ha visto le località descritte, che è stato in Spagna durante la guerra e che forse ha combattuto da legionario.

Vi sono frasi che lo fanno chiaramente intendere e che sono gran parte dei pregi del libro. Un esempio. A un punto si parla di una vecchia contessa spagnuola messa sulla strada dai bolscevichi: « Ciribin... vide una vecchietta piccola, curva, svolta in uno scialle logoro e rappezzato, che camminava con lo sguardo vuoto e fisso dinanzi a sé. La veste era scolorita e strindellata e i piedi guazzavano dentro grossi zoccoli... ». Non vi sembra, presa dal cerro e non vi commuove questa povera contessa?

Ottimo libro per i giovani, dunque, il racconto delle avventure di Ciribin che ha un solo — voluto e deliberato — difetto: il lieto fine. Difetto per modo di dire, poiché ogni romanzo ed ogni favola che si danno oggi, in pascolo alla fantasia dei giovani, possono essere educativi soltanto se prospettano la forza e l'invincibile sostrato del bene, della bontà e della virtù.

la.

(1) Enzo Jemna: « Ciribin e la sua bandiera » — S.A.E.G. Roma.

AEROMODELLISMO ANNO XVIII

MOVO

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Tel. 70666

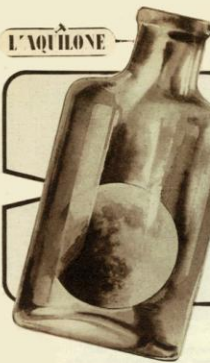
Modelli volanti, parti staccate, disegni,

materiali a scoppio e utensili

Catalogo illustrato inviando L. 2



Ecco un bel modello ad elastico di Canestrelli, in attesa che gli venga confezionato un bel vestito.



LUNA

naese incomodo

(Continuaz. del numero precedente)

Il manoscritto del prof. Hebert

... Riprendo la cronaca del mio collega Max Boeing, che dopo avere scritto le righe precedenti ha dovuto fermarsi per i forti dolori al polso destro. Si tratta di una lussazione riportata nell'urto violentissimo della partenza. Siamo stati lanciati con una velocità iniziale non esageratamente forte: diciotto chilometri al minuto, un migliaio di chilometri l'ora: rapidità di poco superiore a quella dei velivoli più veloci. Ma questo brusco passaggio dalla immobilità assoluta alla velocità di trecento metri il secondo ha messo a dura prova tutti i sistemi di attenuazione escogitati e impiantati nel pozzo di lancio e nell'interno del fuso, nonché il nostro organismo.

Si sa per prova che noi possiamo viaggiare a velocità fortissime sui treni e sui velivoli, senza risentirne alcun danno: cento o duecento o mille chilometri l'ora, e anche più, non hanno influenze sensibili sul nostro equilibrio nervoso. L'importante è che si possa giungere a queste cifre orarie con lenta progressione. Vi immaginate, per esempio, quel che succederebbe della ossa dei viaggiatori se un «ultrarapido» partisse improvvisamente con la sua velocità massima di duecento chilometri? Riconosco adesso che l'ultima precauzione introdotta nel razzo pochi giorni avanti la partenza, quella, cioè, dei lettucci sostenuti da molle a spirale di straordinaria potenza, è stata particolarmente utile.

Dobbiamo anzi a questi robusti congegni la nostra salvezza. Dieci minuti dopo l'urto, passato il primo sordimento, abbiamo potuto scioglierci dalle cinghie e scivolare sul pianico della cabina: Max si è fasciato subito il polso, poi ha bevuto un paio di bicchierini di whisky: ci è parso al principio il più sballato di noi tre; ma poi abbiamo visto con nostra grande soddisfazione che si rimetteva rapidamente. Di lì a poco si è scosso, si è cacciato sul naso gli occhiali e ci ha domandato con voce ansiosa:

— Ricadiamo?
— Non sembra — il professor Nicola, l'italiano, è corso al quadro dei comandi per consultare i quadranti — il tachimetro segna già mille metri il secondo... siamo a trecento chilometri dalla Terra...

— Stupendo — e sul viso di Max Boeing si è diffusa un'espressione di grande beatitudine — il mio «R», 45 a funzione a dovere! Non ci sarà bisogno di provare l'«R», 78... Aspettiamo altri cinque minuti a dare il massimo della accensione... Forse stiamo attraversando gli ultimi sottilissimi gas dell'atmosfera terrestre... Ancora pochi minuti e potremo cantar vittoria!... Gli scoppi si succedono regolarmente... Noi puntiamo dritti allo zenith!... Che bellezza, amici miei!

— La pressione è quasi quella della Terra — lo scienziato italiano seguitava ad esaminare gli apparecchi — 730 millimetri... un po' di umidità... benissimo... aria di colina... C'è una cosa, però...

E l'ottimo Nicola ha fatto un salto, arrivando a toccare con la testa il soffitto della cabina.

— ...c'è la diminuzione del peso...! Sì, ma questo non ci dà troppo fastidio... vero? Almeno per adesso... Noi non risentiamo disturbi circolatori, grazie alla normalità della pressione atmosferica dentro il fuso... Cari amici! Ormai questo razzo è il nostro mondo: un minuscolo mondo di otto metri per quattro, creato da noi, e da noi provveduto di aria, di calore, di centro di gravità, di moto: una isoletta lanciata nello spazio, con le sue brave leggi fisiche ed astronomiche, e che ha diritto di navigare in tutto l'universo!

— Sono ormai le otto e mezzo — ho proposto, praticamente — noi dobbiamo rimetterci da una scossa non lieve: se prendessimo un tè e torressimo a sdraiarsi sui lettucci? Intanto, i razzi lavoreranno per noi. Verso la mezzanotte avremo raggiunto il massimo di velocità, 12 chilometri il secondo. Basterà seguitare un'ora con questo slancio. All'una spegneremo il motore, e viaggeremo tranquillamente nello spazio, con la spinta ricevuta... Penserò io a svegliarmi per interrompere l'accensione... Adesso, amici, riposiamo...

Max crollava il capo.
— Non sarebbe meglio aprire uno degli sportelli del nostro proiettile? È un lavoro lungo, bisogna svitare i dadi interni... però...

— Appunto: rimettiamo a domattina questo lavoro delicato e noioso... D'altra parte, non siamo ancora usciti dal cono d'ombra proiettato dalla Terra nello spazio: non vedremo niente...

— Forse sì — ha detto Nicola Piccardi, con una improvvisa inquietudine — forse potremo vedere la Luna numero due!

— Ma ci credi tu, alla Luna numero due? — intanto mi ero messo a preparare il tè al fornello elettrico. — A una Luna grande come un'arancia, che girerebbe intorno

al nostro globo a poche migliaia di chilometri d'altezza...? Sono invenzioni di riviste illustrate a corto di notizie buone.

— Io alla Luna n. 2 ci credo — ha brontolato recisamente l'amico Nicola — dovrebbe avere un diametro di poco più che mezzo chilometro, e viaggerebbe con una velocità doppia della nostra... Nulla di preciso, è vero, perché nessun astronomo ha mai veduto nel telescopio questa Luna, che, se esiste davvero, deve perdersi nella luce diffusa dalla Terra. Ma, insomma, se ci fosse, e se noi tagliassimo la sua orbita nel momento medesimo del suo passaggio... sì, dico... eh! anche piccina come tu dici, James, ci sbriocerebbe ugualmente...

Nonostante questi discorsi, alle otto e quarantacinque, bevuto il tè, ci siamo stesi sui lettucci e ci siamo addormentati profondamente, rimandando ad un'altra occasione la soluzione del problema della Luna n. 2.

NOTA — Dalle 4 del mattino del 2 settembre 1937 cominciai a scrivere una specie di giornale di bordo, che riporto integralmente in questo resoconto fedele del nostro viaggio.

2 settembre, ore 5 ant.

Ogni cosa procede in modo perfetto. Come avevo promesso agli amici, a mezzanotte mi sono destato e ho chiuso la chiavetta del comando di accensione. Il razzo ora continua la sua corsa per la spinta iniziale. Siamo ormai ad oltre cinquantamila chilometri dalla Terra: la nostra velocità d'impulso decresce di minuto in minuto, ma sarà sufficiente a farci superare quella linea ideale nella quale l'attrazione della Terra e quella della Luna si incontrano, cioè a circa 350 mila chilometri dal nostro pianeta.

Qui, nel piccolo mondo che ci siamo costruiti il termometro segna 20 gradi centigradi: la pressione è sempre su 730 mm. Il barometro indica «bel tempo asciutto».

Date queste ottime condizioni meteorologiche, ci siamo permessi una abbondante colazione, che, insieme col riposo notturno, ci ha restituito la forza fisica e la serenità dello spirito. Abbiamo eseguito la non facile manovra dell'apertura di una larga finestra, e abbiamo, finalmente, contemplato lo spettacolo meraviglioso dello spazio violaceo, tutto punteggiato di costellazioni giallastre.

La Terra, sotto di noi, splende ormai come un immenso disco di smeraldo lanciato nel vuoto; su, in alto, la Luna ingrandisce a vista d'occhio: adesso è una sfera d'argento sospesa sullo sfondo formicolante di stelle. Il razzo sembra immobile nell'Universo. Ma la lancetta del tachimetro

corre: viaggiamo nel vuoto, è vero, però, un ingegnoso apparecchio meccanico-elettrico applicato al nostro giroscopio e al motore segna, almeno approssimativamente, le distanze che percorriamo nello spazio. Si viaggia a circa ventimila chilometri l'ora, cinque chilometri il secondo. Non dovendo superare la resistenza di una atmosfera, il nostro «mobile» non perde troppo rapidamente la forza dell'impulso.

— Quando arriveremo? — domanda a un tratto Max Boeing affacciandosi alla botola da cui si scende nella cabina delle macchine. — Ho già ispezionato gli apparecchi e i depositi dell'esplosivo. Tutto a posto. Ora bisogna ricordarsi che la discesa nella Luna equivale a una caduta dall'altezza di quasi trentamila chilometri... e che per rallentare questa caduta, i nostri razzi ci saranno necessari...

Il professor Piccardi solleva il naso dai suoi appunti:

— Dobbiamo calcolare altre 37 ore prima di arrivare al confine, diremo così, dell'attrazione terrestre... quando saremo arrivati a quel limite, basterà lasciarsi cadere...

— Converterà riacendere i razzi a un migliaio di chilometri dal suolo lunare — brontolò Max, risalendo nella nostra cabina. — Oh! Abbiamo molte ore davanti a noi...

2 settembre, ore 7 di sera

Verso la Luna

La Luna è a circa centomila chilometri da noi. La vediamo quattro volte più grande che sulla Terra. I rilievi accidentati della sua superficie, le ombre crude dei monti, le larghe zone grigie delle pianure, ci appaiono nitidamente, come se le guardassimo attraverso le lenti di un buon cannocchiale. Sfavillano di incomparabile splendore quei misteriosi rilievi che formano intorno alla montagna di Tycho come una raggiera. Penso che in America una simile visione sarebbe pagata molti milioni di dollari, assai più di un film con Greta Garbo e Bob Taylor.

Seduti presso il vetro della finestra, seguiamo a fissare con ansietà l'isola ignota su cui, tra poco, scenderemo, primi pionieri terrestri del mondo scientifico.

— Strano! — mormora il mio collega tedesco, sgranocchiando una tavoletta di cioccolato, — noi andiamo, rassegnati e tranquilli, verso un astro che sappiamo inabitabile e inabitato... Eppure, tant'è la passione che ci anima, che nessuno di noi vuol pensare ai rischi tremendi ai quali va incontro!

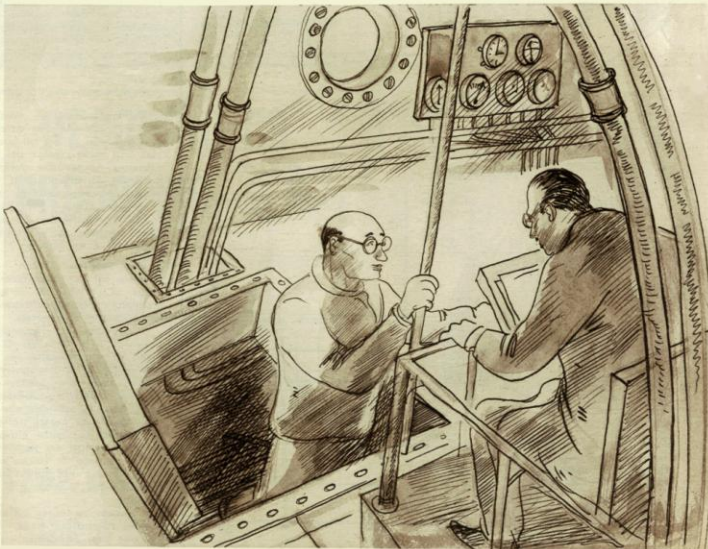
Nicola, l'astronomo italiano, ritza le orecchie...

— Pericoli! Ma ne abbiamo superati altri, assai più grandi di quello di un «semplice» arrivo sulla Luna! Vi par niente, a voi, il farsi lanciare nel vuoto, fuori dei confini della gravitazione terrestre, da una forza terribile distruttiva? Vi par niente l'esserci chiusi in una scatola di metallo e l'aver affidato le nostre vite ad un semplice apparecchio produttore di ossigeno?... Di aver superato distanze nello spazio appeto alle quali quegli raggiunte dai più arditi aeronauti e dai più valorosi aviatori possono dirsi semplici salti di cavallette? Eppure, eccoci qui in perfetta salute, a guardarci serenamente in faccia... E intorno a noi ruotano vertiginosamente le terre dell'Universo. Siamo qui, a dispetto di tutte le leggi fisiche che tengono incatenati gli uomini alla superficie del loro mondo!

Siamo qui, come nella carrozza di un rapido, ad aspettare l'ora della cena e quella del riposo... Di che cosa dobbiamo temere? Noi scenderemo leggermente sulla superficie lunare, valendoci della forza di spinta dei razzi, che faranno bravamente da freni.

(Continua).

YAMBO



— Quando arriveremo? — domanda Max Boeing affacciandosi alla botola.

POSTA Aerea

Salvatore Pinna, Trapani. — Alla tua precisa domanda (che è, del resto, una domanda rivolta da un gran numero di aquilotti) ti rispondo nel modo più semplice ed efficace possibile: trascrivendoti un comunicato del competente Ministero. Ecco:

Al concorso per 3110 specialisti di aviazione bandito alcuni giorni or sono dal Ministero dell'Aeronautica possono partecipare anche i giovani della classe 1920 purché assegnati al contingente di leva della Regia Aeronautica. Sono ammessi alla categoria fotografici anche coloro in possesso della licenza elementare purché abbiano ottenuto il brevetto di specializzazione pre-aeronautica.

Con l'occasione si ricorda che le domande in carta da bollo da L. 6 debbono essere indirizzate al Ministero dell'Aeronautica — Direzione Generale del Personale Militare - Ufficio Concorsi, Roma — con allegati i documenti di rito non oltre il 25 giugno 1940-XVIII.

Le modalità dell'arruolamento e tutte le altre indicazioni sono specificate nel bando di concorso affisso presso i Comandi di Presidio aeronautico, di Distretto militare e negli albi comunali.

Domenico Puglisi, Messina. — Il *Vademecum dell'aeromodellista di Movo* è ottimo. Il costruttore di aeromodelli, se non accadono guai, uscirà fra brevissimo tempo. Come tu dici, l'aeromodellismo è la prima tappa per diventare aviatore, un aviatore colto, preparato, che conosca l'elemento nel quale dovrà «muoversi» prima di levarsi dalla terra. Scrivimi quando vuoi: i siciliani mi sono simpatici più di quanto tu possa immaginare (ma io non sono siciliano).

Arturo Giacomelli, Padova. — Carissimo nipote, la tua lettera mi ha commosso come forse da tempo non mi accadeva: ti voglio stringere in un abbraccio al mio cuore. Non so fare di meglio che trascrivere per intero, mio caro aquilotto, la tua lettera che conserverò fra le mie cose più care. Voglio che la tua lettera, semplice e umana, e nello stesso tempo tanto virile, sia letta da tutta la mia famiglia. Ecco:

vere per intero, mio caro aquilotto, la tua lettera che conserverò fra le mie cose più care. Voglio che la tua lettera, semplice e umana, e nello stesso tempo tanto virile, sia letta da tutta la mia famiglia. Ecco:

GARA A NAPOLI

Art. 1. — Il giorno 30 giugno avranno luogo le eliminatorie provinciali del Concorso Nazionale A. XVIII, riservate ai soci della E.U.N.A. di Napoli.

Le gare si svolgeranno all'Aeroporto «U. Nittu» di Capodichino, o in altra località precedentemente designata.

Art. 2. — Le modalità tecniche della gara sono analoghe a quelle del Regolamento del Concorso Nazionale per l'anno XVIII, ad eccezione degli articoli 1 e 2 della parte III che vengono sostituiti dal seguente art. 3.

Art. 3. — Saranno ammessi tre lanci dei quali verrà classificato il migliore. Nel caso in cui nessuno dei tre lanci superasse il tempo di 30" il concorrente potrà eseguire un quarto lancio.

L'ordine di lancio verrà estratto a sorte e rigorosamente osservato.

Art. 4. — Ogni concorrente all'atto dell'iscrizione dovrà dichiarare il peso totale e l'apertura d'ali del proprio modello.

Art. 5. — Ogni concorrente potrà partecipare alla gara con un solo modello in una sola categoria.

Art. 6. — Le iscrizioni si accettano presso la Scuola di Aeromodellismo di Napoli-Centro e si chiuderanno improrogabilmente (anche nel caso di rinvio della gara) il giorno 27 giugno corr.

«Caro Zio Falcone, ho il piacere e l'onore di annunciarvi che una Vecchia Guardia dell'aeromodellismo ha presentato (facendo il suo dovere) la domanda di «Volontario Paracadutista». Tu che sei stato sempre il nostro animatore di ogni impresa, senza fero che uno della «tua famiglia» abbia fatto questo. Quanto prima sarò inviato ad una scuola che si trova in qualche parte d'Italia» (tu non hai scritto precisamente così; ma è vero che da questo momento non scriverai più a nessuno dove eventualmente si trova la tua scuola?). Vedi che i tuoi nipoti, come ci chiami tu, e come spero ci chiamerai sempre, sanno fare il loro dovere, e se sarà necessario sapranno anche morire per i più alti destini della Patria segnati dal nostro amato Duce. Viva il Duce! Ricevi da me un caldo abbraccio. Tuo Arturo Giacomelli, Padova, via del Santo 18».



«Caro Zio Falcone, ho il piacere e l'onore di annunciarvi che una Vecchia Guardia dell'aeromodellismo ha presentato (facendo il suo dovere) la domanda di «Volontario Paracadutista». Tu che sei stato sempre il nostro animatore di ogni impresa, senza fero che uno della «tua famiglia» abbia fatto questo. Quanto prima sarò inviato ad una scuola che si trova in qualche parte d'Italia» (tu non hai scritto precisamente così; ma è vero che da questo momento non scriverai più a nessuno dove eventualmente si trova la tua scuola?). Vedi che i tuoi nipoti, come ci chiami tu, e come spero ci chiamerai sempre, sanno fare il loro dovere, e se sarà necessario sapranno anche morire per i più alti destini della Patria segnati dal nostro amato Duce. Viva il Duce! Ricevi da me un caldo abbraccio. Tuo Arturo Giacomelli, Padova, via del Santo 18».

Sono certo che tutti i miei nipoti saranno commossi ed orgogliosi, come lo sono io in questo momento, del loro fratello Giacomelli. Anzi lo desidero che tutti gli aquilotti che si trovino in condizione di farlo scrivano il loro saluto e il loro augurio al bravo Giacomelli. Intanto il mio bravo Arturo riceve un abbraccio e la mia promessa che lo seguirò come meglio mi è possibile e che gli farò inviare numeri de *L'Aquilone*, o di qualche altra nostra pubblicazione, in modo che nei suoi mesi di allenamento possa mantenersi al corrente sulle imprese della nostra invincibile Arma Azzurra.

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Armando Fattoni, Roma. — Una lettera come la tua me l'aspettavo. Chi vuoi, amico mio, che in un simile momento possa rimanere insensibile? In a questo punto coetti scrivere delle cose molto serie, ma non mi ci provo, poiché l'argomento è troppo grande, troppo sovrano: la mia penna darebbe una prova ridicola di incapacità. E' meglio, Armando, molto meglio che taccia le grandi sensazioni che si agitano nel mio animo e che, del resto, sono anche le tue, quelle di tutti noi, dell'intero popolo italiano. Noi ci comprendiamo senza bisogno di comunicare le nostre impressioni; ci comprendiamo perché siamo italiani, perché quello che oggi sta avvenendo è la conseguenza diretta degli avvenimenti storici dei quali noi siamo stati i protagonisti. E' un pensiero comune, una volontà scia che fa di questi 45 milioni di italiani un blocco granitico, infrangibile. Ma ecco che rischio di cadere nel retorico e nel convenzionale. Come ho scritto più sopra, ci comprenderemo molto di più senza ricorrere all'aiuto della penna. Ma questo, ricordati, non vuol dire che non mi devi più scrivere. Lo dicevo per me, perché mi sentivo incapace di commentare le tue parole, che da sole, nella loro bella spontanea semplicità, esauriscono l'argomento, rendendo inutile ogni mia altra espressione. Ciao, dunque, amico mio, ti saluto caramente.

Lactano Piscitelli. — Anche a te, ma per ben altre ragioni, non so cosa dire. Ti dovrei dire che tu sei un rompicapo, che ormai non posso credere più a nulla che mi proponga da te; che, forse, non è più il momento di ingannare il tempo (e i cristiani) facendo mattiane su mattiane. Ti dovrei dire tutto questo, caro mio, ma non lo dico, perché non mi va di inquietarmi. Ciao, salutami molto Ferraguti. (Ma forse anche lui è un altro?).

Aldo Caproni, Torino. — Che uno in possesso di un nome come il tuo non si tenga al corrente di certe cose, è quasi scandaloso. Ricepio fedelmente, qua sotto, tutto quanto ti interessa.

E' in corso di elaborazione un provvedimento per l'istituzione di corsi allievi ufficiali di complemento per la R. Aeronautica presso la Milizia universitaria fascista. La notizia sarà accolta con soddisfazione negli ambienti studenteschi, come lo è nella famiglia aviatoria che guarda con viva simpatia ai nostri universitari cresciuti ed educati nel puro clima delle organizzazioni giovanili del Regime.

Come è noto, la Milizia universitaria prepara già da anni allievi ufficiali di complemento per le Armi e i Corpi del Regio Esercito.

A quanto ci consta gli studenti, regolarmente inquadrati nella Milizia, seguono per due anni accademici i corsi d'istruzione militare pratica e teorica, frequentando le lezioni e partecipando alle esercitazioni che

si svolgono principalmente nel pomeriggio del sabato e nella mattina della domenica.

Le istruzioni pratiche sono impartite da ufficiali della Milizia universitaria, le lezioni teoriche da ufficiali del R. Esercito.

Nel periodo estivo tra i due anni gli allievi partecipano ad un campo d'armi.

I corsi per allievi ufficiali della R. Aeronautica avrebbero analogo svolgimento. I giovani sarebbero incorporati nella Milizia universitaria come allievi ufficiali nel penultimo anno accademico.

Oltre a seguire i normali corsi teorico-pratici, comportanti naturalmente anche le istruzioni specifiche di carattere professionale aeronautico, impartite da ufficiali della R. Aeronautica, gli aspiranti piloti conseguirebbero il brevetto di primo grado presso le scuole della R. U.N.A. esistenti nelle città sedi universitarie.

Le istruzioni di volo sarebbero svolte nella stagione più propizia, cioè nel periodo delle vacanze estive tra il penultimo e l'ultimo anno accademico.

Dopo aver sostenuto gli esami di laurea gli allievi ufficiali all'inizio dell'anno solare successivo verrebbero regolarmente arruolati nella R. Aeronautica per compiersi il servizio di leva, con il grado iniziale di primo aviere, e frequenterebbero i prescritti corsi presso le scuole militari di pilotaggio per conseguire il brevetto di pilota di aeroplano e poi il brevetto di pilota militare.

Tenuto conto della istruzione iniziale di pilotaggio ricevuta presso le scuole della R. U.N.A., il periodo da trascorrere presso le scuole militari sarà convenientemente ridotto in modo che gli universitari potranno conseguire la nomina a sottotenente con anticipo rispetto agli allievi reclutati attraverso i bandi normali.

Tale anticipo si prevede sia di tre mesi, e dello stesso periodo di tempo risulterà ridotta la ferma, che in totale comporterà quindi 15 mesi di servizio anziché 18.

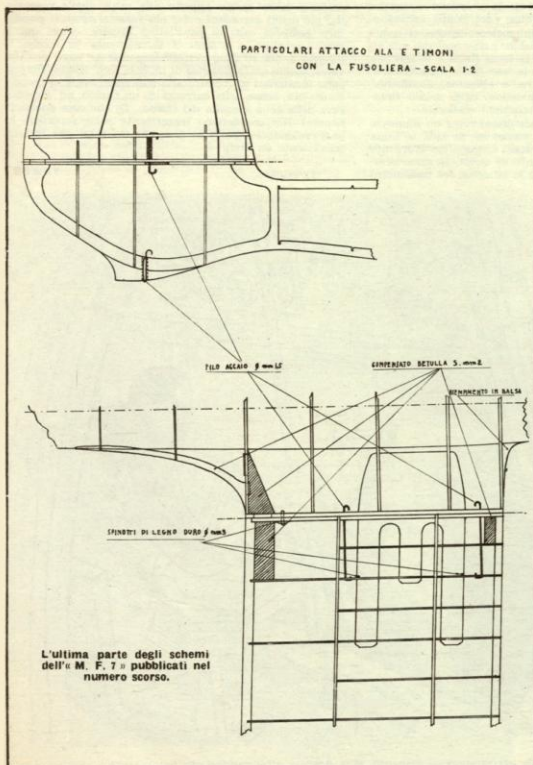
Beneficio anche questo non disprezzabile, considerato che gli interessati sono ormai uomini già laureati; desiderosi di trovare una sollecita sistemazione nella vita civile.

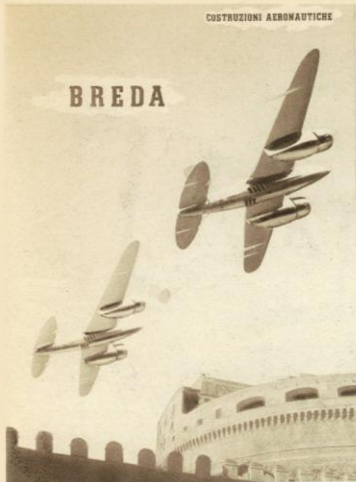
Con modalità analoghe, escluso le istruzioni di pilotaggio, avrebbero luogo i corsi per allievi ufficiali di complemento dei Corpi della R. Aeronautica; Corpo del Genio (che comprende le varie categorie di ingegneri aeronautici, di armamento, chimici, radioelettrici, edili, geofisici); Corpo del Commissariato; Corpo Sanitario.

Quando gli annunciati corsi saranno istituiti, cosa che si prevede prossima, gli universitari dei gloriosi Aiseni italiani avranno modo di manifestare in forma concreta e immediata, anche per questa via, il loro mai smentito generoso spirito volontaristico, poiché del volontarismo l'Arma aerea è espressione tipica.

CRIVELLO

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA
GASTONE MARTINI - Direttore responsabile
Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO
Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580.940





E' in vendita

PERCHE' L'AEROPLANO VOLA

Pubblicato da

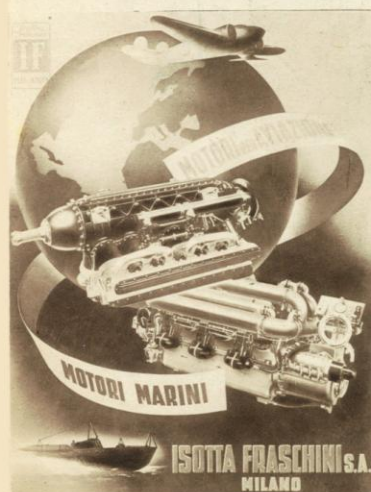
AVIAZIONE PER TUTTI

nel Suo numero

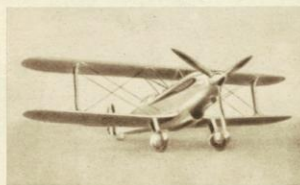
7

ACQUISTATELO!

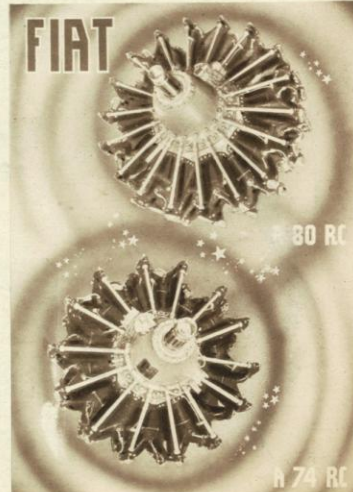
COSTA SOLTANTO 1 LIRA

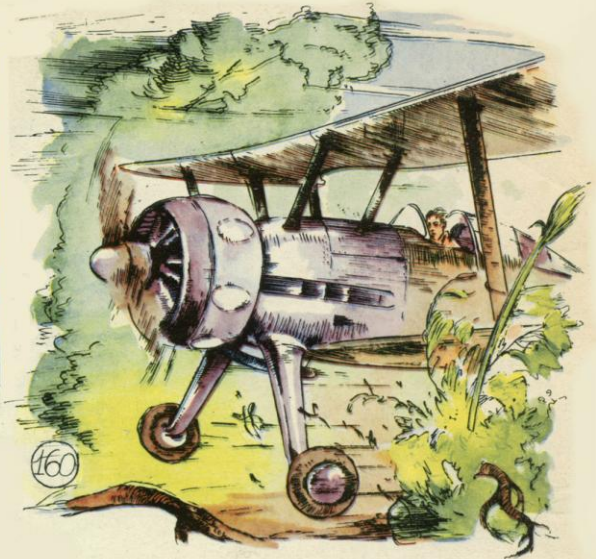


AERONAUTICA PREDAPPIO - S. A.



SEDE E STABILIMENTO: PREDAPPIO





161 CALMA CALMA! URLA L'INGEGNER CANTARELLA. SPERIAMO CHE NON SIA ACCADUTO NULLA, AL NOSTRO SALVATORE. NOI NON CI ALLONTANEREMO DALLA ZONA: STATE TRANQUILLI. ATTERREREMO ANCHE NOI, NON APPENA RIUSCIREMO A VEDERE IL SUOLO. PER ORA DEVO MANTENERMI AD UNA CERTA QUOTA. SIAMO IN UNA ZONA ELEVATA E COZZARE CONTRO UN MASSICCIO NON SAREBBE ALLEGRO. DAMMI DA BERE, PASQUALINO.



163 NON AVETE PENSATO, INGENGERE, DICE AD UN TRATTO IL PROFESSOR TORTI, CHE POTREMMO ESSERE IN CIELO ABISSINO?
 - PENSATO? MA POSSIAMO ESSERNE CERTI, MIO CARO PROFESSORE. NOI VOLIAMO ATTUALMENTE SU TERRITORIO ABISSINO, O SU TERRITORIO SUDANESE. ESCLUSO NEL MODO PIU' ASSOLUTO IL TERRITORIO ERITREO.
 - BELL' AFFARE!
 - BELLO O BRUTTO, CIO' CHE CONTA E' SOCCORRERE AL PIU' PRESSO E IN QUALUNQUE MODO IL NOSTRO BRAVO SALVATORE. IO SPERO DI NON ESSERMI ALLONTANATO MOLTO DAL PUNTO IN CUI EGLI E' SCESO...
 - CADUTO - INTERLOQUISCE IL PROFESSOR, SCAMBA.
 - CHI DETTO SCESO, SIGNOR PROFESSORE! - RIMBECCA LO STAPPA - L'HO VISTO LO SCENDERE IN PLANATA TRA LE RAFFICHE. DEVO RITENERE CHE LA SUA DISCESA, ANCHE SE DISORDINATA, SIA SEGUITATA FINO...
 - FINO DOVE?
 - AL DIAVOLO. LO VEDRETE FRA BREVE.

(31 IL SEQUITO AL PR. NUM.)