

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



COLONNA INGLESE IN AFRICA SETTENTRIONALE ATTACCATO DA NOSTRI FALCHI A VOLO RADENTE

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI

Anno XII

N. 1

4 gennaio 1942-XX

Direzione e Redazione
Piazza del Popolo 18 - Roma

EDITO DALL'

UFFICIO
EDITORIALE
AERONAUTICO

dipendente dal

Ministero dell'Aeronautica

Decreto Min. 371 del 25-6-1940 XVIII

Amministrazione

Roma - Piazza del Popolo, 18 -
Telef.: 67-576 - 681-178 - 681-597

ABBONAMENTI

Annuale L. 25; Semestrale L. 14
un numero confusini 60
numeri arretrati ed estero il doppio

PUBBLICITÀ

Per i controlli pubblicitari rivolgersi alla
Unione Pubblicità Italiana

Palazzo della Borsa 3-11 - Milano

Prezzo delle inserzioni pubblicitarie
L. 2 per ogni mm. di colonnaEseguiti i versamenti sul conto
corrente postale - Num. 1-24718La corrispondenza diretta a «L'Aquilon-
e», da parte degli enti militari, deve
essere spedita in franchigia e così indiriz-
zata: «Ministero dell'Aeronautica -
Ufficio Editoriale Aeronautico - Roma».

Altre pubblicazioni edita

LE VIE DELL'ARIA

Abbonamento annuo L. 12,50
Estero il doppio

L'ALA D'ITALIA

Un numero costa lire 3 - Abbona-
mento annuo lire 45. Estero il doppio

ALI DI GUERRA

Un numero lire 1 - Abbonamento
annuo L. 20. Estero il doppio.RIVISTA DI DIRITTO
AERONAUTICOUn fascicolo costa otto lire. Abbona-
mento annuo L. 24. Estero il doppioRIVISTA DI METEOROLOGIA
AERONAUTICAUn fascicolo costa otto lire. Abbona-
mento annuo L. 24. Estero il doppioRIVISTA DI MEDICINA
AERONAUTICAAbbonamento annuo L. 24
Un fascicolo L. 8. Estero il doppio

ATTI DI GUIDONIA

Abbonamento a 12 numeri L. 34,50
Un fascicolo L. 3,50I numeri arretrati di tutti i periodici
costano il doppio del prezzo normale.CRONACHE aneddotiche
della guerra AEREA

IL FALO'

Giunge nell'aeroporto romeno segnalazione per radio di un ricognitore: ammassamenti di truppe rosse in una zona boscosa alle spalle di una collina. S'involano quindi tre apparecchi nella data direzione con lo scopo di rilevare delle fotografie e di sganciare se necessario alcune bombe.

La non troppo rilevante ma sempre notevole azione si svolge rapida, precisa, esauriente ed i tre piloti soddisfatti in pieno si mettono sulla via del ritorno alla base. Sopraggiunge intanto la numerosa caccia nemica, con la decisa volontà di dar filo da torcere, ma la cosa non le riesce in tutto e secondo l'intenzione. Uno e due Swersky capitombolano. Due velivoli romeni si disimpegnano egregiamente e si allontanano. Il terzo romeno soltanto ha dei danni e due feriti, l'osservatore e l'armiere. Ed è così che si conclude il secondo tempo dell'avventura.

Il terzo tempo, che dura più a lungo, si inizia con la constatazione da parte del pilota del terzo apparecchio romeno che il motore ha subito la trafittura di un proiettile e non dà perciò nessuno affidamento. Sarà necessario atterrare, senz'altro. Tremenda incognita quell'atterraggio di fortuna. Quasi certa la caduta nelle mani dei rossi. Dimitrescu, il pilota, lo sa bene. Ma c'è, forse, un partito diverso? Egli volentieri sacrificherebbe la sua vita piuttosto che esser fatto prigioniero, ma i due compagni feriti? Non ha egli il dovere di salvarli, in qualsiasi modo?

Ed allora il romeno con il motore quasi spento si dirige su un intraveduto spiazzo

verde, piano, vi si ferma. L'apparecchio non riceve nessuna pericolosa scossa, il prato è agevole come una pista.

Dimitrescu crede che ormai stia per soccorrere l'ora della prigionia e della tortura, che stia per aver addosso l'ondata della soldataglia feroce ed invece non vede venir nessuno. Una spianata silenziosa, senz'anima viva. Lontano, a qualche chilometro, un gruppetto di case. Villaggio, forse.

— Armiere, come ti senti?
— Poco male ad una gamba.

— E tu, osservatore?

— Qui, di striscio, sul collo. E' uscito parecchio sangue, ma nulla di grave. Sto quasi bene. Quando si dice la fortuna...

Dimitrescu disinfecta e fascia le ferite. Poi soggiunge:

— Vi sentite capaci di sparare le mitragliatrici all'occorrenza?

— Sì che lo possiamo.

— Bene. Ho un'idea.

Ed i tre uomini smontano le mitragliatrici e le piazzano a terra, accanto all'apparecchio. Con molta cautela poi tolgono da questo le bombe, temendo che in caso d'assalto esse possano scoppiare sul loro capo. Si concertano sul da fare: piccolo e breve consiglio di guerra. Si stabilisce che Dimitrescu procederà arditamente verso il villaggio per accertarsi dove si e cacciati. L'armiere e l'osservatore resteranno vicino all'apparecchio e pronti a fare uso delle armi.

Occhi bene aperti e con la pistola in pugno Dimitrescu si avvanza verso il gruppo di case. Eccolo che è arrivato ad una porta. Bussa con un lieve tocco. Nessuno risponde. Una bussata più forte. Voce indistinta femminile dal di dentro.



... la marcia prosegue circospetta...

E Dimitrescu dice in russo:

— Siamo aviatori. Abbiamo bisogno di aiuto e di un medico.

Non risponde più nessuno. Silenzio perfetto.

Il pilota tira un calcio alla porta che è solidissima. Non ottiene nessuno effetto. Permangono il silenzio.

Allra vigorosa bussata ad altre porte, rumore di passi nell'interno, la stessa richiesta detta in russo e si rinnova il silenzio della prima casa.

Una due tre quattro case, dapprima pare che vogliono aprirsi a colui che bussa e poi in tutte sopravviene il silenzio di tomba.

— E' strano — mormora Dimitrescu — non mi capocita affatto. Che razza di russi son questi?

E muta tattica. Giunto alla quinta casa, deciso a penetrarvi a viva forza, scandisce la richiesta a voce altissima ed in pura lingua romena:

— Siamo aviatori ed abbiamo bisogno di un medico!

E la voce di un giovane finalmente risponde dall'interno. Risponde in romeno. La porta si spalanca. E l'accoglienza è cortese quanto mai. Benedetto l'iddio, il villaggio è romeno.

— Volete un medico? Sissignore. Il medico c'è. Romeno anche lui, sfuggito per miracolo al forzoso arruolamento bolscevico.

Il giovane corre fuori per il medico e ritorna dopo dieci minuti con questi e con altri premuros abitanti del villaggio. E così l'armiere e l'osservatore sono ricoverati nella casa del medico.

Dimitrescu, appurato il nome del villaggio, riscontra sulla carta che esso non è lontano dalle linee romene. Indi va a verificare il motore del velivolo. Nicute da fare. Il serbatoio, colpito, ha perduto tutta la benzina. Un pistone è ridotto a pezzi.

— Mi dispiace tanto, ma ti debbo dare il mio addio — dice il pilota e applica il fuoco all'apparecchio.

Successiva provvidenza di guerra: il trasporto di una mitragliatrice alla casa del medico, dove sono i feriti. Se i russi attaccano, potranno difendersi.

Dimitrescu, con l'altra mitragliatrice e con due giovani del villaggio, si avvia verso le linee romene. Soldati russi non se ne vedono.

— E perché si sono sguagliati?

— Ce ne erano molti. Anche la Ghepeù. Ma qualche ora prima del vostro atterraggio sono partiti. Velocemente. Tutti partiti.

— Capisco. I nostri avranno attaccato con successo e questi sono stati mandati in rinforzo.

I tre romeni vanno avanti rinfrancati da un sole che riscalda ed illumina l'orizzonte. No, non c'è nulla da temere. Neanche l'ombra d'un bolscevico qualsiasi. Tut-tavia, la marcia prosegue tortuosa, circospetta. Avvalendosi a volta a volta del riparo degli alberi e dei folissimi cespugli. Un chilometro, due chilometri e si vede qualche cosa di impreciso, al gonfio di una viottola. Avvicinandosi ancora, si vede distintamente.

— Non c'è sbaglio. E' una batteria. Una batteria da 155.

— E nessun artigliere!

— Attenti, ragazzi! Qua i soldati sbucano da sotterrano.

I tre si avvicinano sempre più, con la mitragliatrice pronta a sparare e fermamente decisi a non lasciarsi prendere. Si distinguono nettamente i cassoni, i proiettili, il telemetro. I cannoni sono postati a dovere con le boche rivolte verso le linee romene. Soldati, nessuno.

— Sotto, ragazzi. Qui c'è del mistero. Vediamo che diamine c'è.

A trenta metri, a venti metri, a dieci. Soldati, zero.

— E' incredibile!

L'ansia, lo stupore, la curiosità eccitano al massimo grado, i tre romeni che si lanciano di corsa sulla batteria come a volerla pigliare d'assalto. Dimitrescu vi arriva prima, scalmanato ed affannoso. Inciampa, cade. Si rialza e non ci vede più. Batte con la testa contro un cannone. Si è ferito? Si è fatto assai male? No. L'aviatore ha urtato contro il legno. Tutti i cannoni sono di legno. La batteria è finta. Una finzione che opera a meraviglia, curata perfettamente e meticolosamente nell'aspetto generale e nei minimi particolari. A vederli dall'alto, con l'aeroplano, c'è abbastanza da trarre in inganno.

— Ed ora, carissimi e giovani amici, resta a fare una cosa sola: un bellissimo falo.

Ed i tre romeni, schiattando a riare, spezzano ed accatstano il legname e li applicano il fuoco.

Poi riprendono il cammino, incontrano una pattuglia di camerati, raggiungono le loro linee.

ANNO NUOVO

Mentre sorge il 1942 il mondo intero combatte, lotta, spera. Nel mondo, alla metà del ventesimo secolo, la rivoluzione del proletariato contro il plutocrate, della libertà contro la schiavitù, del lavoro contro l'oro, ha preso le armi. L'Italia, con i suoi soldati, con i suoi operai, con le sue energie, con la sua fede, con il suo diritto è impegnata nella lotta, che è di vita o di morte: una lotta per l'onore, per la pace, per il pane. Chi non comprende che in una lotta nella quale sono impegnati l'onore e il pane di un popolo non si deve perdere — perché perdere significa perdere tutto — non è un uomo pensante, ma un essere incosciente e bruto come una larva cieca.

Sorge il 1942 e dai quattro punti cardinali giunge a noi la eco delle battaglie che gli uomini d'onore combattono fra le nevi o sotto il sole cocente.

L'Italia non è dunque sola: essa combatte assieme ai soldati tedeschi, che sono potentissimi, ai soldati giapponesi, che sono invincibili, ai soldati finlandesi, che sono dei grandi eroi. Altri compagni d'arme ha il soldato italiano — i magiari, i rumeni — ed altri amici: gli spagnuoli, i bulgari, i croati. Ora, con l'intervento del Giappone nel grande conflitto, che è diventato veramente mondiale (conflitto che si svolge su tre oceani, nel mar Mediterraneo e su tre continenti: Europa, Asia, Africa), attorno alle Nazioni del Tripartito si sono schierati anche i thailandesi e i mancesi. Sono 250.000.000 di uomini dislocati in due grandi, enormi scacchieri offensivi, di resistenza e di produzione che si oppongono alla coalizione dei plutocrati, cioè degli affamatori dei popoli poveri. Le risorse delle nazioni del Tripartito e delle nazioni che hanno aderito al Tripartito sono enormi. Basti dire — per dare un esempio — che l'Italia, la Germania e il Giappone messi insieme potrebbero, in caso di necessità, mobilitare 35 milioni e più di uomini! In quanto alle armi, basti pensare che quasi tutta l'Europa (diciamo quasi tutta, ivi compreso l'immenso territorio russo conquistato durante la fulminea campagna di giugno-novembre) lavora con le sue migliaia e migliaia di fabbriche per le forze armate dell'Asse. Per avere un'idea di ciò che può produrre il Giappone basti

pensare alla potenza della sua marina e della sua aviazione.

* * *

Si è detto che gli Stati Uniti d'America e l'Inghilterra con le immense risorse del suo impero e dei suoi domini sono in grado di costruire quantità enormi di macchine di guerra: cannoni, carri armati, aeroplani, navi, eccetera. Per ora, a dire il vero, essi sono riusciti appena a costruire tutto ciò che ha servito ad armare le colonne di uomini di ogni colore e razza che con pertinacia sono state scagliate contro le nostre isolate truppe d'Etiopia e contro le non facilmente rinforzabili divisioni dell'Africa Settentrionale. Più precisamente le officine belliche inglesi e americane hanno finora lavorato in pieno quasi esclusivamente contro l'Italia, giacché il grosso dell'esercito germanico non ha ancora avuto l'onore di incontrarsi (dopo l'approccio delle Fianche finiti con la gloriosa Dunkerque) con le truppe inglesi; né, tanto meno, con quelle americane, che hanno preferito tenersi alla larga dai luoghi della rissa e che soltanto ora, esasperato il Giappone, e tirato per capelli Germania e Italia, si trovano in istato dichiarato di guerra.

* * *

Con quali prospettive si annuncia il nuovo anno? Certo di lotta ad oltranza, certo di sacrifici anche dalla nostra parte, certo con vicende che, qualche volta, non saranno sempre liete, ma che nel bilancio finale costituiranno un attivo dalla nostra parte. In questa lotta

ad oltranza le parti avverse getteranno quest'anno il meglio delle loro forze, delle loro energie, delle loro risorse. Le fabbriche lavorano nel più profondo segreto, nei luoghi più disparati, giorno e notte: le macchine che escono da queste fabbriche sono potentissime: voi conoscete la genialità e la precisione degli italiani e dei tedeschi. Voi avete visto, ad esempio, che nel campo aeronautico — che è quello che desta in noi un particolare interesse — la Germania e l'Italia oltre che possedere i migliori piloti, possiedono le macchine dotate delle più elevate caratteristiche. Con l'immissione nei reparti di forti aliquote di due nuovi tipi di aeroplani da caccia, e con l'impiego di altri tipi di altre specialità di cui qui non possiamo per ora parlare, l'Italia è in condizione di competere ad armi pari e superiori a qualunque altra nazione belligerante.

In quanto alla potenza aerea del Giappone, l'esempio dell'affondamento di due corazzate inglesi nelle acque di Malacca e di 5 americane nelle acque delle Hawaii (senza parlare delle unità minori affondate e delle altre maggiori e minori gravemente danneggiate) ad opera quasi esclusiva dell'aviazione, basta ad illuminare per secoli di fulgida luce le gloriose bandiere delle aviazioni dell'impero nipponico. E dire che fino a ieri c'era ancora chi sosteneva che l'aviazione non può distruggere la flotta! L'aviazione è un'arma tremenda, la più temuta come nemica, la più desiderata e necessaria come amica: l'aviazione coopera con l'esercito, con la marina; l'aviazione agisce in campo tattico, in quello strategico, in quello logistico, in quello assistenziale; l'aviazione agisce come arma indipendente e come collaboratrice nella preparazione della battaglia, nello sviluppo della battaglia, nello sfruttamento del successo, ecc. Chi ha la migliore aviazione — la più potente, la più moderna, la più addestrata, la più numerosa — vince.

Sulle soglie dell'anno nuovo possiamo constatare e affermare che l'Italia, la Germania, il Giappone e i loro alleati possiedono la migliore aviazione.

E, notoriamente, non possiedono soltanto l'aviazione.

LA SETTIMANA ESTERA

Se c'è qualcuno che non fosse ancora convinto della possibilità di affondare le corazzate a colpi di bombe e di siluri aerei, gli si potrebbe dire, dopo la riprova degli ultimi avvenimenti bellici, che questa guerra non fa davvero per il caso suo. Basti pensare che se ne sono convinti persino gli inglesi, senza parlare degli americani i quali sembrano i superstiti del famoso terremoto di San Francisco.

In verità, la botta è stata forte assai. Dal 1.° alla 10.° la caccia nel Pacifico, forse neanche gli stessi aviatori nipponici speravano di ritornare con un carniere così pieno. Otto corazzate nemiche a fondo, 250.000 tonnellate nette escluse le altre unità gravemente danneggiate e tutto il rimanente naviglio minore affondato o danneggiato, valgono bene i 43 aeroplani perduti dai nipponici su tutti i fronti nei primi otto giorni di guerra. Certo è che mettersi nei panni degli americani in questo momento c'è da diventare matti.

Mezza flotta distrutta nel Pacifico; il Giappone che sta vendemmiando nella loro vigna ad ottomila chilometri di distanza, un po' lontanuccio anche per le «Portezze Volanti»; gli inglesi che urlano e strepitano per gli aiuti che non arriveranno più; i russi che fino a poco fa speravano di essere salvati da Roosevelt che adesso si raccomandava di essere salvato chiedendo loro di attaccare il Giappone.

Pensando a quello che si diceva e si scriveva in America fino alla sera del 7 dicembre, c'è proprio da ridere di fronte a questo spettacolo a sorpresa che neanche il più fantasioso e geniale regista di Hollywood avrebbe saputo offrirci. Bisogna riconoscere che gli americani sono meravigliosi in tutto.

In vista della guerra, gli americani avevano creato di propriarsi il Dio Marte in, testando a nome suo il nuovo grande idrovolante della marina « Glenn Martin » da 70 tonnellate, considerato il più colossale apparecchio del mondo. Ma il giudiziosissimo Marte non ha voluto compromettere la sua reputazione legandola alla fortuna del pachidermico velivolo americano, e pertanto ha disposto le cose in modo che al suo primo volo di prova la « nave da battaglia aerea Marte » si distruggesse in parte, senza però che fosse compromessa la vita del suo equipaggio. Difatti, superata appena la fase del decollo, uno dei quattro motori da 2000 HP si è arrestato di colpo, provocando lo sbandamento dell'idrovolante che è stato costretto ad ammarare faticosamente mentre un altro motore si incendiava.



Forze corazzate britanniche sotto il fuoco dei nostri bombardieri.

TURBINE

Veleggiatore
d'alta
quota

L'importante scoperta fatta da qualche tempo dai piloti di Grunau sull'esistenza di correnti ascendenti a grandi altezze, ha portata in primissimo piano l'attenzione di piloti e costruttori di aianti sulla possibilità dei voli stratosferici con veleggiatori e da ciò è in massima parte deriva la tendenza moderna dei tecnici di costruire macchine adatte al volo ad alta quota. Anche fra i costruttori italiani l'orientamento in questo senso è in atto ed alcuni veleggiatori d'alta quota sono stati costruiti ed hanno volato; altri sono in costruzione: fra essi il veleggiatore «Turbine» del Laboratorio Alianti di Pavullo. Derivato dallo «Sparviero» da noi descritto recentemente, il Turbine è anzitutto un aliante di grande allungamento. L'armonia delle sue linee aerodinamiche sobrie e bene avviate e la costruzione accurata gli conferiscono un alto coefficiente di finezza elevandone l'efficienza a 34, efficienza che secondo i dati forniti dal costruttore sarebbe maggiore di quella presentata dal «Raoer». Dello Sparviero il Turbine conserva la forma alare trapezoidale in pianta e buona rastremazione, naturalmente più allungata a ragione della maggiore apertura che è passata da metri 16 a m. 18.50, e del già accennato allungamento che è dell'ordine di 21.4. Frontalmente l'ala è stata mantenuta dalla stessa forma ad M, molto aperta, mentre la sezione trasversale della fusoliera passa dalla forma lenticolare dello Sparviero a lenticolare con dorso arrotondato, invariata invece quella in fianco (del tipo a «goccia») seppure con una lieve maggiorazione nella lunghezza che è passata a metri 7.60. Gli alettoni del tipo a comando differenziale ed entrambi abbassabili con apposito dispositivo comandabile dal pilota, hanno anch'essi subito una certa evoluzione nel senso dell'allungamento. Due raccordi di media ampiezza armonizzano l'unione dell'ala di profilo Gottinga 532 modificato, con la fusoliera alla sezione d'incastro. Una coppia di diruttori del consueto tipo è montata sull'ala stessa nella sua parte medio-centrale ed hanno il noto scopo di limitare la velocità nel volo in candela

e di favorire l'atterraggio in spazi ristretti. I piani di coda del consueto tipo a croce su profilo biconvesso simmetrico sono come nello Sparviero interamente a sbalzo; la parte mobile del timone di direzione ha subito un leggero sviluppo nelle dimensioni ma conserva la compensazione aerodinamica. Del piano di coda è stata invece abolita la compensazione sia statica che aerodinamica. Il Turbine è inoltre munito di ruota pneumatica del tipo a palloncino e delle

Carissimo Zio Falcone,

non ti scrivo quasi mai, forse mai, perciò sento di doverti comunicare almeno gli elogi per il tuo giornale a cui sono abbonato e di cui sono anche appassionato lettore da circa due anni. Trovo che «L'Aquilone» è un giornale veramente italiano, adattissimo per i giovani del nostro tempo e ti posso dire che è come uno sprone per i giovani perché scelgano l'Aeronautica quale loro carriera militare...

EDOARDO PERSICO

San Tomà, 2788 - Venezia

consuete dimensioni; essa è piazzata subito dietro il pattino ed assai prossima alla verticale passante per il C. d. G., è inoltre munita di freno comandabile dal posto di pilotaggio. Il peso totale del veleggiatore in ordine di volo è di Kg. 328 di cui 238 costituiti dal peso a vuoto e da Kg. 110 di carico utile. La superficie alare essendo di mq. 16, il carico alare risulta di Kg. 21 per mq. e cioè 3 Kg. meno per mq. dello Sparviero; la velocità di caduta di metri 0.54. Trattandosi di veleggiatore appositamente studiati per il volo ad alta quota sono naturalmente previste le necessarie installazioni di inalatori e di strumenti adatti. Come sistema di costruzione il Turbine porta le caratteristiche comuni a tutti i tipi usciti dal L. A. P. e cioè buona robu-

stezza, ala monologarone con bordo di attacco lavorante, parti curve ottenute su stampo. Dal lato visibilità cosa non mai abbastanza curata e necessaria nell'aliante, una cabina in trasparente e sensibilmente sviluppata in lunghezza, provvede in modo abbastanza soddisfacente, ed è facilmente sganciabile sia in volo che con proporzionale diminuzione della profondità della corda.

GIOVANNI FABBI

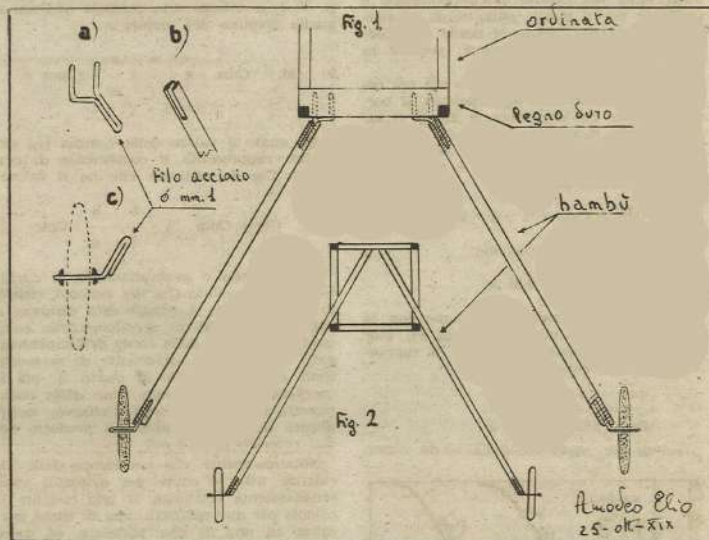
IL «BAMBU» nelle costruzioni aeromodellistiche

Largamente impiegato nella costruzione degli aquiloni e dei modelli volanti ai loro primordi, il bambù o canna d'India, come viene comunemente chiamato, è oggi quasi completamente scomparso dal ruolo di materiale aeromodellistico: nelle decine di modelli già comparsi su queste colonne non ve n'è uno solo che ne faccia uso. Ma è bene invece che si tengano in giu-

stazione del filo d'acciaio, od anche nelle curve d'estremità di ali o timoni.

Si è ormai generalizzato per i modelli ad elastico l'uso di gambe non controventate che offrono la minima resistenza aerodinamica: ma per sopportare il peso del modello il filo d'acciaio che le costituisce deve raggiungere circa 2 mm. di diametro, comportando un peso non indifferente; inoltre tutti sanno come sia difficile trovare filo d'acciaio armonico di tale diametro, cosicché spesso viene impiegato materiale scadente che ad ogni atterraggio si piega e si storce. Ebbene, per le gambe dei vostri carrelli usate il bambù! Parlo dopo averlo da tempo sperimentato con successo: non occorre alcuna saldatura, la resistenza e l'elasticità sono meravigliose ed il peso risulta circa la metà (e chi costruisce modelli «Wakefield» sa come anche pochi grammi siano molti quando bisogna limare sul peso).

Per l'attacco ho usato una forchetta (a) in filo d'acciaio mm. 1 incastrata in un taglio (b) del bambù, legata ed incollata



sto conto le sue eccezionali qualità di resistenza ed elasticità che ne raccomandano particolarmente l'impiego nelle gambe di forza dei carrelli o galleggianti in soste-

con pasta di collante; analogamente si fissa all'altro estremo il pezzetto di filo d'acciaio (c) che costituirà l'asse della ruota.

Tuttavia, se il modello è di piccole dimensioni, si potrà costruire il carrello incollando le gambe addirittura alla struttura della fusoliera (figura 2).

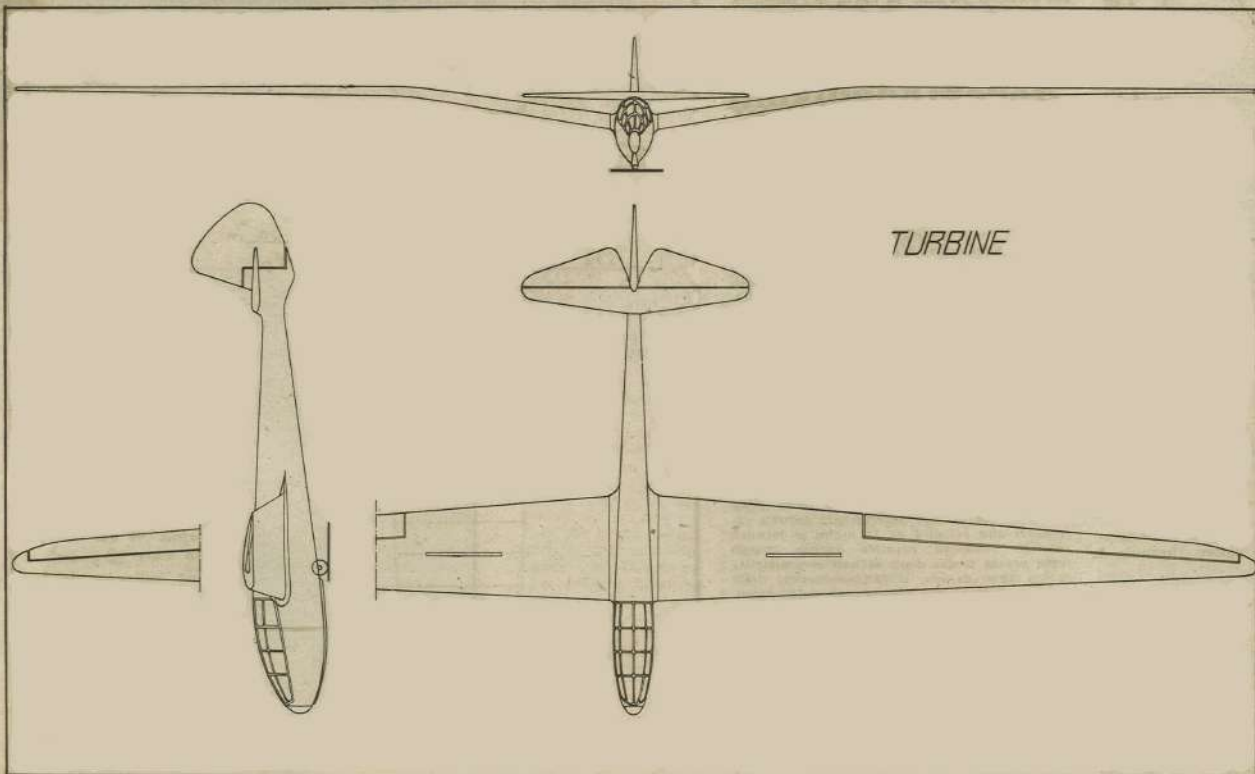
Ho usato anche il bambù con soddisfacente risultato nella costruzione delle estremità alari: data la sua grande robustezza è sufficiente usare listelli di sezione piccolissima che possono seguire a freddo qualunque curva.

In certi casi il bambù si rivela dunque un prezioso alleato che è bene tener presente tra i materiali da impiegare nelle nostre costruzioni.

Potete procurarvene con pochi soldi in qualche negozio di carne da pesca, scegliendo fra i ritagli e gli scarti internodi di 30-35 cm. dalle cui pareti di 4-5 mm. di spessore potrete ricavarne listelli, tondini, e profilati adattissimi per il nostro scopo.

ELIO AMODEO

Via A. Caveri, 7/8
Genova-S. P. d'Arena



Nozioni elementari di aerodinamica

(Continuazione dal numero precedente)

Il profilo dell'impennaggio sia il N.A.C.A. M3, del quale è dato il diagramma nella fig. 21, per l'ala adottiamo il profilo Götting 389, il diagramma del quale è stato rappresentato nella fig. 13. Ad ogni valore dell'incidenza alare, corrisponderà il valore sopra indicato di ic . Così ai valori di $i = 0^\circ, 1^\circ, 2^\circ$ ecc. corrispondono i valori di $ic = -3^\circ, -2^\circ, -1^\circ$ ecc. Non è possibile, per esattezza di disegno, determinare i coefficienti di momento della coda rispetto al bordo d'attacco dell'ala, con la costruzione grafica della fig. 10, tracciando una retta baricentrica partente dall'origine del diagramma del profilo dell'impennaggio e passando per il punto, sulla corda di riferimento, corrispondente al bordo di attacco dell'ala. Bisognerà, quindi, seguire la via analitica.

Notiamo, ora, che della forza P_q noi conosciamo il momento $M'c$ rispetto al bordo d'attacco dell'impennaggio stesso. Il valore di tale momento, indicando con s la superficie dell'impennaggio, e con l'indice e, i valori relativi alla coda, è il seguente (formula 3 del capitolo II):

$$2) \quad M'c = Cmc \times d \times s \times V^2 \times lc$$

che equivale alla espressione:

$$3) \quad M'c = Pc \times 0.25 \times lc$$

Confrontando questa espressione con la formula 1), per eguali valori di Pc , cioè per uguali incidenze, si ottiene il rapporto fra i due momenti:

$$4) \quad \frac{M'c}{M'c} = \frac{a}{0.25 \times lc} = 4 \times \frac{a}{lc}$$

Quindi $M'c$, momento della coda rispet-

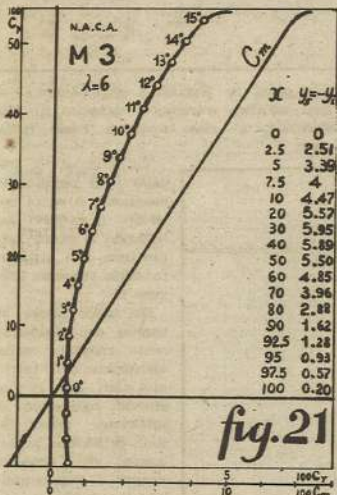


fig. 21

to al bordo d'attacco dell'ala, ha il valore:

$$5) \quad M'c = 4 \times \frac{a}{lc} \times M'c$$

che scriveremo, sostituendo ad $M'c$ il valore 2):

$$6) \quad M'c = 4 \times a \times Cmc \times d \times s \times V^2$$

mentre il momento M_a dell'ala, rispetto al bordo d'attacco, ha il valore (formula 3 del capitolo II):

$$7) \quad M_a = Cma \times d \times S \times V^2 \times l$$

nella quale Cma , S , ed l , si riferiscono all'ala. Il momento totale M del velivolo, rispetto al bordo d'attacco dell'ala, sarà dato dalla somma di M_a ed $M'c$:

$$8) \quad M = Cma \times d \times S \times V^2 \times l + 4 \times a \times Cmc \times d \times s \times V^2$$

Dividendo e moltiplicando il secondo membro del secondo termine per S ed l ,



e raccogliendo a fattore comune i valori di S, V, l , si ottiene una formula analoga a quella comune del momento:

$$9) \quad M = (Cma + 4 \times \frac{a}{l} \times \frac{s}{S} \times Cmc) \times d \times S \times V^2 \times l$$

nella quale il valore della somma fra parentesi rappresenta il coefficiente di momento Cm del velivolo, che ha il valore:

$$10) \quad Cm = Cma + 4 \times \frac{a}{l} \times \frac{s}{S} \times Cmc$$

Concludendo e generalizzando, il coefficiente di momento Cm del velivolo, rispetto ad un punto A situato alla distanza a dal centro medio di pressione della coda (supposto al 25% della corda dell'impennaggio), è uguale al coefficiente di momento Cma dell'ala, rispetto al punto A , più il coefficiente di momento Cmc della coda, rispetto al proprio bordo d'attacco, moltiplicato per il quadruplo del prodotto dei due rapporti a/l ed s/S .

Notando infine, che nel campo delle incidenze utili le curve dei momenti sono sensibilmente rettilinee, si può eseguire il calcolo per due posizioni, una di bassa portanza ed una di alta portanza, ed unire i due punti trovati con una retta. Sarà questa la curva Cm del velivolo completo, per un determinato valore k del calettamento del piano di coda rispetto all'ala, mentre chiameremo curva dei momenti dell'ala.

(Continua) **GIORGIO BACHELLI**

Aeromodellismo all'estero

Una Galleria Aerodinamica per Aeromodelli di un certo interesse, per la sua semplicità di costruzione, e quella realizzata qualche tempo fa (e descritta a suo tempo da Les Altes n. 950) da un gruppo di aeromodellisti dell'Aero Club di Villefranche (Rhône) sotto la direzione dell'ingegner Guillaume che ne è anche il progettista. Studata per illustrare le lezioni d'aerodinamica e per permettere esperimenti razionali su aeromodelli, presenta le seguenti caratteristiche: velocità massima d'esperimento 25 metri al minuto secondo; funzionamento a circuito chiuso; potenza utilizzata HP. 0,5 fornita da un motore elettrico monofase a 110 Volts; sezione d'utilizzazione ellittica delle dimensioni di m. 0,20 x 0,30. Il ventilatore è del tipo a quattro pale metalliche; alcune alette poste ai quattro angoli permettono la normalizzazione dell'efflusso della vena d'aria all'uscita. Gli esperimenti furono effettuati alla velocità di 22 metri al minuto secondo (velocità peraltro ancora troppo forte per la media degli attuali aeromodelli) e nel corso di essi il funzionamento della galleria si dimostrò abbastanza soddisfacente. Sul piano orizzontale la distribuzione della pressione si dimostrò regolare, su quello verticale invece si notò una variazione da quest'ultima con andamento crescente da basso all'alto. Strutturalmente la galleria Guillaume è costituita da un gruppo di parallelogrammi a scalcio, in legno, che sopportano i tubi d'alluminio costituenti il circuito, oltre al gruppo motore ed ai vari organi di controllo. Modifiche di dettaglio atte a migliorare il complesso furono apportate in seguito.

gi. effe.

Lunghezza, 110 cm.;
Superficie, 46 dm.;
Carico alare, 18 gr. per dm.;
Peso, grammi 828.
L'ala: è costruita in due pezzi che vengono fissati alla fusoliera con bionette orizzontali dello spessore di 7 mm. in pioppo; le centine sono costruite con materiale di pioppo di mm. 2 su profilo Göttinga 549. L'ala è calettata a due gradi positivi.

Il longherone è costituito da una striscia di bionne di misure ricavabili dalla altezza delle singole centine, le prime due centine sono in compensato di pioppo di 3 mm., il bordo d'entrata è un listello di tiglio 2x6 e il bordo d'uscita il solito listello triangolare 3x12.

Fusoliera: anche questa è costruita con diaframmi di pioppo alleggeriti, montati su un'anima di tubo di acciaio.

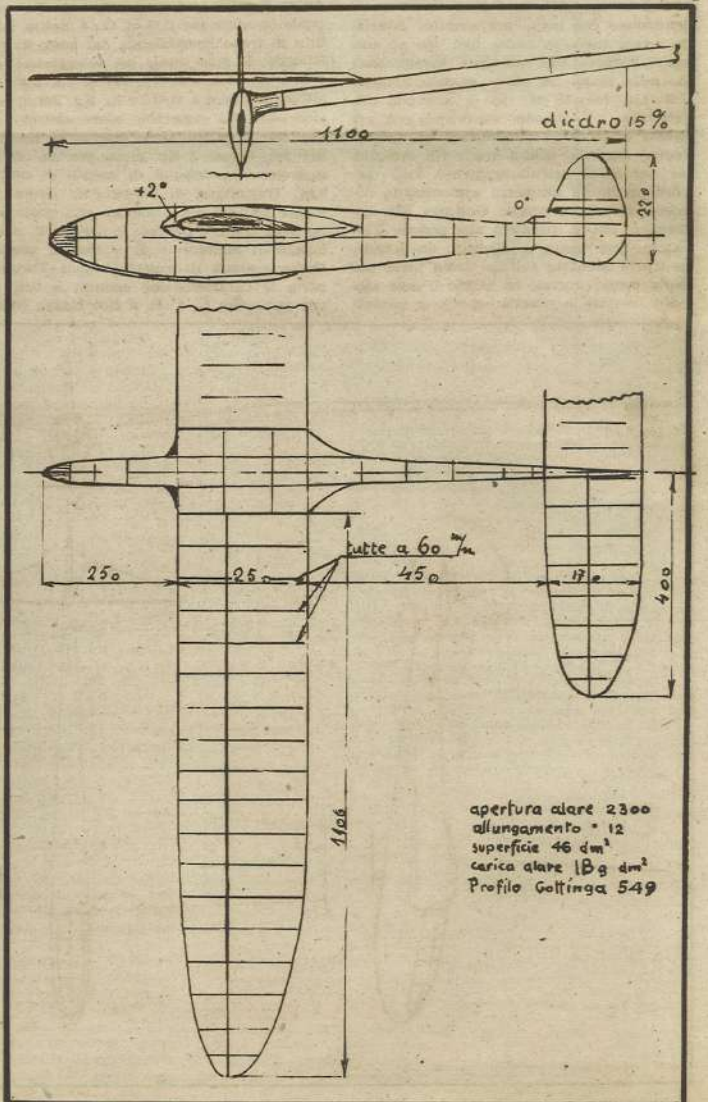
Le ordinate per l'alloggiamento dell'ala sono di 3 mm. di pioppo.

I listelli della fusoliera sono in tiglio 2x2; l'ultima ordinata funziona da longherone dell'impennaggio verticale. Le ordinate 1 e 2 sarà meglio di non tralasciare per costruire la cassetta per la zavorra.

La ricopertura è fatta con seta tesa con 5 mani di emallite.

L'impennaggio orizzontale ha il profilo Eiffel 338, mentre il verticale ha il Saint Cyr 58; le centine e i longheroni sono in pioppo da mm. 1,5. Il contorno dei piani può essere fatto in compensato di pioppo da mm. 1,5. Le ali e la coda sono ricoperte in carta pergamina sottile e verniciate con la nitro. Per il centraggio si toglierà o si aggiungerà piombo fino ad ottenere una planata abbastanza lunga dopo di questo, si procede al lancio con il cavo. E i voli ottenuti non saranno mai al di sotto dei 3', il miglior tempo 16'18". Questo modello si classificò quarto nel Concorso Nazionale e nell'ultima gara di Treviso si classificò primo nella classifica individuale.

VONCINA DANILO
Via Corsica, 16 - Gortola.



apertura alare 2300
allungamento 12
superficie 46 dm²
carica alare 18 g/dm²
Profilo Göttinga 549

Le memorie di un ACCADEMISTA

(Continuazione dai numeri precedenti)

X

A questo punto delle memorie, forse a causa del cambiamento di stagione, mi sovvienne di un fatto retrospettivo il cui ricordo mi arriva al cervello partendo niente-dimeno che da una delle mie estremità inferiori. Intendo parlare del «callo della Regina Madre». Infatti, prima di spiegarvi la genesi di questa ormai permanente deformazione organica che mi tormenta la pianta del piede sinistro, vi debbo dire che ad ogni mutare della percentuale di umidità nell'aria atmosferica potenti fitte mi ricordano un certo giorno di gennaio dell'anno 1926, doloroso per tutti gli italiani e doppiamente per il sottoscritto.

L'Accademia era stata invitata a mandare una forte partecipazione di allievi nella Capitale per costituire una pietruzza di quel mosaico che doveva snodarsi per le vie di Roma per l'accampamento della salma di S. M. la Regina Madre all'estrema dimora terrena.

Dopo un faticoso viaggio notturno in un treno-fornace fummo scaraventati nelle vaste camere della Caserma Cavour, nelle quali lavorammo sodo per prepararci la cuccia. Presi possesso del posto di sopra di una branda tipo marina, in cui potei rifugiare le mie membra affrante sul far della sera. Ma la notte fu alquanto tempestosa perché il mio coinquilino del piano di sotto si lamentava per certi dolori al ventre sopravvenuti per libazioni evidentemente troppo abbondanti. Del resto il periodo di tranquillità non fu per noi eccessivamente lungo poiché la sveglia ci venne data alle 3 del mattino. Il traffico maggiore fu quello di dover portare a termine le rituali pulizie, data la poca disponibilità in fatto di lavandini in quella caserma che ancor oggi non capisco se fosse

stata allora già vecchia oppure copiata sul modello di certe caserme piemontesi del 1848.

Ma la gioventù sa superare tutto con lo spiritaccio a buon mercato e d'altronde per diventare buoni soldati occorre fortificare il corpo e lo spirito sottoponendosi di buona voglia ad ogni genere di priva-

zioni che sono preparatorie alla durezza dell'esistenza che dovrà poi essere incontrata nelle campagne belliche ed in qualcos'altro di peggiore.

Come Dio volle alle 5 passammo nei ranghi ed iniziammo una delle più famose marce del secolo bilanciando quei lunghissimi e pesantissimi fucili del modello 91 che molto opportunamente vennero qualche anno dopo cambiati con quelle armi ben più agili e maneggevoli che sono i moschetti.

Se non abaglio pioveggina: ad ogni modo faceva certamente un freddo che gli uomini qualunque, e perciò anche noi, definirebbero da cani.

Per di più io possedevo un magnifico paio di stivaletti nuovi, di quelli tutto un pezzo con le bande laterali di elastico, i quali avevano però un inesorabile difetto: quello di essere troppo stretti; e specialmente il sinistro. E poiché la «spugnata» ebbe a protrarsi per lunghissime ore, fino al ritorno in caserma, avvenuto nelle prime ore del pomeriggio e con la successiva partenza per Livorno, che raggiungeremo sul far dell'indomani, il risultato di tutto questo fu un magnifico callo, anzi voglio definirlo un durone di vaste proporzioni, il quale mi occupò l'intera mezza pianta anteriore del piede sinistro.

A nulla valsero i rimedi delle più rinomate farmacie, nulla poterono le più ruvide grattugie e nulla anche le affilatissime lamette del rasoio di sicurezza. Quel callo maligno crebbe trionfando contro tutti i suoi nemici e venne a stabilirsi definitivamente in casa mia. Ed ancor oggi me lo debbo tenere come un ospite indesiderato e fastidioso.



A nulla valsero i rimedi...

Una bella foto del «TE 2002» di Tesaroni in volo su Reggio Emilia. Apertura cm. 85; peso 75 gr. Costruzione con materiali nazionali

Chiusa questa triste parentesi che riguarda cose invero non del tutto aviatorie, torniamo pure al tempo in cui quelle famose ciliege nere ebbero a ripetere il fenomeno di maturare al sole. Si sentiva per l'aere venire il profumo dei molti fiori dei tanti giardini che circondavano la nostra dimora; insieme a queste manifestazioni ci giungevano anche i prodromi degli esami ormai vicini, mentre di giorno in giorno attendevamo l'ordine di cambiare l'orario e darci alla pazza gioia finché arrivasse il giorno d'inizio allo studio preparatorio per le prove finali. Ma la famosa ora di ricreazione serale nessuno poteva togliercela. Sempre in essa alto rifulgeva lo spirito inventivo dell'ilarità collettiva.

Spentosi ormai l'eco delle varie formidabili impressioni che il volo aveva suscitato nella nostra mente, cercavamo un surrogato di divertimento che fu ben presto messo in pratica da un cervellaccio che aveva avuto una luminosa idea: l'idea delle sedute medianiche da effettuare stando in piedi, sistemati a catena intorno ad un idrante che avrebbe dovuto servire in caso di emergenza per sedare le fiamme degli incendi mai scoppiati nell'edificio da un secolo a questa parte.

La faccenda si svolgeva così: l'allievo che fungeva da medium si poneva a cavallo del braccio dell'idrante, il quale era situato proprio di fronte al falso brigantino; una dozzina di compari stavano affollati intorno per confondere le idee dei merli da prendere alla pancia sebbene a rendere segreta la cosa ci pensassero le tenebre della notte. Questi compari facevano catena tenendosi per mano, riuscendo ad emanare con gli sforzi della loro collettività la radiazione magnetica sufficiente per far andare in «trance» l'operatore medianico.

I ragazzi della Navale, passeggiando nel cortile, venivano a cambiar di rotta proprio vicino all'angolo oscuro nel quale si stava preparando la marachella. Qualcuno di essi dette l'occhio verso il gruppo dei mattacchioni finché, passandosi la parola, cinque o sei marinaretti di primo pelo abboccarono candidamente all'amo e, facendosi coraggio per avvicinare i camerati anziani dell'Aeronautica, cercarono di gettare un'occhiata al di là del cerchio magico.

Da principio i nostri finsero di cacciarsi via ma poi, facendo uno strappo alla consuetudine, ne fecero avvicinare un paio tenendoli strettamente per mano proprio al centro dell'anello, in maniera da metterli esattamente di fronte alla bocca da presa. Ottenuta la massima attenzione, lo operatore aprì di colpo il volantino che azionava l'idrante ed un getto d'acqua violentissimo investì i due malcapitati che furono letteralmente rovesciati dalla colonna liquida che li sbatté fin sotto la murata del veliero interrato.

I compagni li raccolsero e dovettero de-

nudarli per poter strizzare l'acqua dagli indumenti fradici come spugne.

Pattito lo scorso i marinaretti non volevano passare per poco furbi presso i camerati; così qualcuno di essi pensò di giocare lo stesso tiro birbone a qualche altro ignaro bambinello.

Sparsa la voce di mirabilia effettuate da quelli dell'Aeronautica con lo spiritismo, coppia per coppia venne attratta una grande quantità di allievi del 1. e del 2. corso della Navale che venivano poi consciamente ammannati con forti dosi ad alta pressione.

Il divertimento era molto e per poterlo gustare a lungo occorreva mantenere strettamente il segreto. Questo fu osservato alla perfezione, tantoché la stessa prova poté essere ripetuta per varie sere di seguito, attingendo vittime in tutti gli strati della popolazione sia azzurra che oltremarina dell'Accademia.

Io ammiro «L'Aquilone» perché è un giornale serio, divertente, bello, istruttivo, che tutti i ragazzi d'Italia dovrebbero leggere invece che quei giornalotti d'avventure copiate dai giornali americani e pieni di fandonie che empono la testa di cose inutili e raccapriccianti (questo ammazza quello, quest'altro uccide quell'altro) e tante altre stupidate; l'unico difetto che ha «L'Aquilone» è quello di essere stato diminuito di pagine, ma capisco bene che non ci avete a che fare nulla voi, ma che è stato un ordine ministeriale; ma con tutto ciò si conserva molto bene, anzi ogni numero diventa sempre più interessante e più bello nella sua ricca veste tipografica.

LUCIANO LUCARELLI
Via Ciro Menotti, 5 - Livorno

Naturalmente anche questo sollazzo doveva terminare e non per mancanza di materia prima bensì per l'intervento dell'ufficiale di guardia che una sera, per essere venuto a sindacare troppo da vicino le nostre faccende, rischiò di bucarsi egli pure il battesimo col quale erano stati consacrati tanti poveri pulcini.

Questo si può dire che fu uno degli ultimi divertimenti prima della severa applicazione allo studio libero che doveva cominciare qualche giorno più tardi e che doveva tenerci occupati per ben quaranta giorni, di cui dieci di preparazione e trenta di esami.

(Continua).

MARIO SALVADORI

Il segreto

romanzo

(Continuazione dal numero precedente)

Il cavaliere emise un sordo gemito. Chiuse gli occhi ed ebbe la nitida visione del suo bell'ufficio d'Italia che con tanta leggerezza aveva abbandonato per correr dietro ad assurdi miraggi. Rimpianse l'ufficio, la scrivania, i telefoni e le matite colorate che c'eran sopra, ma soprattutto rimpianse la tranquillità e la sicurezza che godeva lassù, non turbate da avvenimenti imprevisi e da combinazioni di cui non aveva pratica, epperò pericolose. Che fare, d'altronde? Ormai si trovava in ballo e bisognava ballare. Non valeva la pena di avere speso tanti biglietti da mille per venir fino al centro dell'Africa, e lesinar poi poche migliaia di franchi che gli avrebbero dato la chiave tanto agognata di quel segreto per scoprire il quale s'era mosso.

— Comprendo perfettamente — soggiunse, dopo una lunga riflessione e con voce concentrata. — Ditemi, signor Garrone, un'offerta mia di due o tremila franchi costituirebbe per voi un motivo sufficiente per mutar d'opinione? Insieme con quelle già ricevute da Verna, costituirebbero un discreto gruzzolo.

— Vediamo questi cinquemila franchi — disse Garrone e, con una fuggevole occhiata, rassicurò Valtetra che lo guardava sorpreso.

— Veramente, avevo detto tremila, — osservò malinconicamente Panfin — ma con voi non voglio stare a stracchiare.

Cavò di tasca un grosso portafogli e ne trasse cinque biglietti di banca che porse a Garrone. Questi li contò con calma, li guardò in trasparenza, poi guardò interrogativamente il cavaliere.

— E i diecimila di Verna? — domandò.

— Diecimila? — chiese Panfin sbigottito. — Quali diecimila, in nome del cielo!

— Ma quelli che dovrò restituire al commendatore, che diamine!

— Restituirle? Non capisco... — balbettò sgomentato il cavaliere.

— Ma caro mio, — interloquì Valtetra, che aveva di colpo compreso la geniale idea di Garrone — voi siete troppo commerciante e non abbastanza geniale. Come potete supporre che un autentico signore come Garrone possa rivelarvi i segreti di Verna senza prima restituirgli la

somma ricevuta da lui precisamente per tacere. Non sarebbe onesto, non vi pare?

— Sarebbe abominevole: esecrabile! — rinforzò sdegnatissimo Garrone.

L'infelicissimo Panfin vacillò sotto il colpo.

— Ascoltate me, Garrone, — esclamò Valtetra con virtuoso sdegno — restituite a quest'uomo quei cinquemila franchi e lasciate che si atriangi come può.

Garrone cominciò a frugarsi con ostentazione in tasca, ma fu fermato da un gesto del cavaliere.

— No, no! — mormorò questi, affranto. — Tenete pure quel denaro ed eccovi gli altri diecimila franchi. Sia maledetto il giorno che ho intrapreso questa storia!

Contò uno sull'altro i dieci biglietti a Garrone.

— Andiamo: — soggiunse — andiamo a sederci in qualche posto. Ne ho proprio bisogno. E parlate una buona volta. Ditemi di che si tratta.

Con passo incerto si diresse verso una panchina solitaria e i due comparì lo seguirono.

— Vi siete comportato da maestro — mormorò Valtetra all'orecchio di Garrone.

— Complimenti.

— Alla vostra scuola s'impara rapidamente — rispose galantemente l'altro.

— Son quindicimila franchi. Settemila, cinquecento per ciascuno: va bene?

— Va bene. Immagino che non saranno gli ultimi che spremiamo al buon uomo.

— Non saranno gli ultimi, state tranquillo.

Raggiunsero Panfin che s'era abbandonato sulla panchina e gli sedettero ai lati.

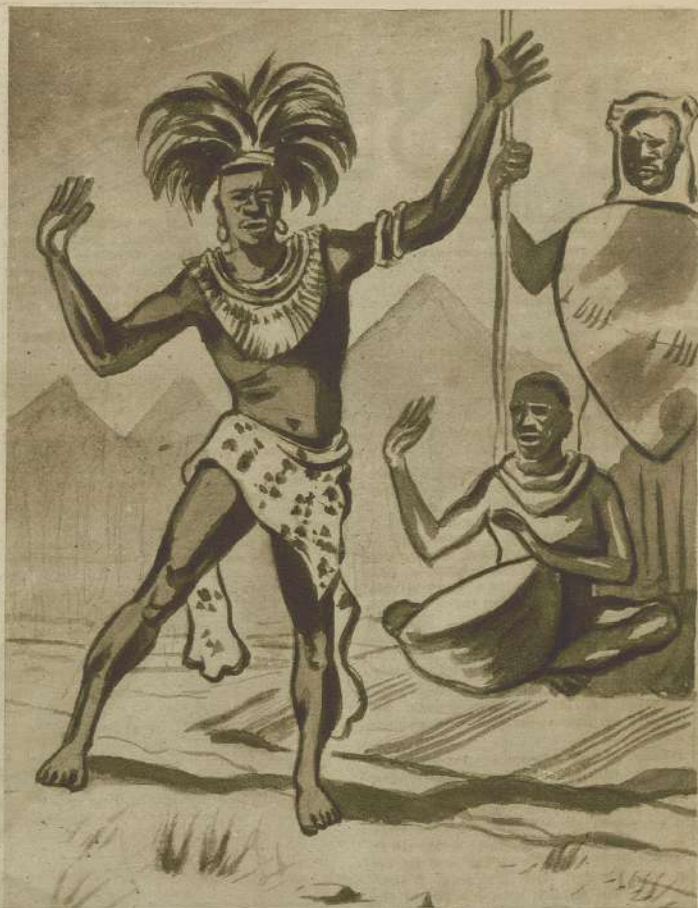
— E così? Questo segreto? — domandò languidamente il cavaliere.

— Oro — rispose a voce bassissima Garrone. — Oro in quantità favolosa. Oro in sacche.

— Nel gergo dei cercatori, — spiegò Valtetra — si chiamano sacche o borse quelle cavità che le acque delle cascate scavano sotto il salto. I fiumi e i torrenti trascinano a volte nel loro corso, insieme con sabbia e terra, pagliuzze d'oro. Siccome queste son più pesanti della sabbia, si accumulano in queste sacche, e questo per secoli e secoli, anzi, per millenni; fino a quando il cercatore fortunato, frugando queste sacche durante la stagione secca o deviando il corso dei fiumi, non trovi bel-pronto qualche quintale d'oro metallico. Allora non gli resta che caricarselo e portarlo via.

— E Verna possiede il segreto di queste sacche? — domandò Panfin con voce rauca e gli occhi scintillanti.

— Precisamente. Io conosco la località, ma lui ha la pianta coi particolari. Sacche ricchissime, vi dico, leggendarie. Ed ora separiamoci, almeno per il momento. Verna è sospettoso ed è meglio che non ci sorprenda insieme. Più tardi faremo il nostro piano.



Il gran capo Zombo...

IX

Fin dalle primissime luci dell'alba la tribù del Bangha si era riunita sulla piazza del villaggio guardando il cielo. I buoni Bangha, a parte il difetto di essere un po' ladi e di apprezzare moltissimo la carne umana non erano cattivi; ed ora attendevano ansiosamente le vettoviaglie che, secondo una precisa segnalazione ricevuta la notte, dovevano arrivare dal cielo. A trasmettere la notizia, per mezzo di un messaggio rinviato di tamburo in tamburo attraverso praterie e montagne, era stato il capo giardiniero della Missione, il bravo Bingi, ex-uomo-pantera.

Egli, oramai molto vecchio, non poteva più permettersi il lusso degli inebrianti agguati nel cuore delle selve, né degli opulenti festini cannibaleschi. Ciò spiega come fosse diventato virtuoso e ossequioso alla regola della Missione. Ma poiché i suoi feticci erano stati così benigni con lui da mettergli praticamente nelle mani alcuni uomini bianchi, il brav'uomo, non potendo divorarli di persona, li inviava ai suoi amici Bangha presso i quali, e in questo aveva detto la verità, molti anni prima il suo compare M'Bogo aveva condotto Teresa Verna e il suo figliolo Mario.

I Bangha, come si è detto, attendevano pazientemente l'arrivo di « qualche cosa » dal cielo. Avevano un'enorme fiducia in Bingi, amico del loro capo Zombo e, accovacciati su varie file torno a un vasto prato, occupavano il tempo cantando in coro lunghe e lagnose nenie, nelle quali celebravano le spettacolose virtù dei loro antenati e piangevano la loro miseria attuale. E, cantando, contemplavano tristemente la vegetazione arsa, le foglie che pendevano inaridite dagli alberi e le poche sparse pozzette d'acqua le quali costituivano tutto quanto rimaneva di quel tratto di fiume. Da mesi non pioveva e la fame era alle porte insieme con la sua odiosa sorella, la sete. Per questo, l'arrivo dei viveri freschi e animati annunciati da Bingi, era doppiamente il benvenuto, e ai salmi elogiativi degli antenati si univano lodi sperperate del grande e lontano amico del Bangha che non dimenticava i suoi protetti di cui era al tempo stesso padre e madre.

Improvvisamente, con un urlo disumano, il gran capo Zombo fece cessare i canti, e subentrò un gran silenzio reso più intenso dal lamentoso verso di qualche strano uccello del bosco, che in suo linguaggio deplorava di non trovar più larve fresche d'insetti nelle crepe dei tronchi inariditi.

Nel silenzio si percepì distintamente un ronzio che man mano cresceva e, ben presto qualcosa, come un'ape d'argento, brillò nell'aria e ingrandì.

A un segnale del capo, la tribù invase tumultuosamente il campo dando principio a una frenetica danza aperitiva, accompagnata da salti e da urli all'indirizzo dell'aeroplano di Verna che, ormai vicino, si disponeva ad atterrare.

— Che siano quelli i famosi Bangha che diceva quel negro? — domandò Garrone osservando dal finestrino la sarabanda.

— Forse — rispose Verna. — Ad ogni modo, dal momento che c'è un bel prato, ritengo utile atterrare. Per lo meno, se non son loro i Bangha, ci sapranno fornire qualche indicazione. Scendiamo, Rossi.

Il pilota fece un cenno affermativo ed iniziò la planata.

— E' curioso, — osservò — che non dimostrino nessuna paura. Eppure non dev'essere frequente il passaggio di aerei da queste parti. Speriamo che si levino di mezzo quando rulleremo.

Se i Bangha non mostravano sorpresa o timore era per la certezza che, qualcosa inviata dal benigno protettore Bingi, non poteva esser nociva. Lasciarono all'aereo che rullava un corridoio strettamente sufficiente e, quando si arrestò, lo circondarono con clamori assordanti, dando inizio senz'altro a una danza di gioia e di ringraziamento accompagnata da strofette. Com'è noto, nell'Africa Equatoriale, quando non si assassina o si mangia o si dorme, si canta e si balla.

I viaggiatori avevano aperto gli sportelli e si disponevano a scendere, quando, repentinamente, la faccia di Garrone, abitualmente cremisi, si fece d'un rosa pallido dapprima e poi livida. Il buon uomo s'abbandonò sulla spalliera del suo seggiolino.

Un Garrone pallido era un avvenimento così eccezionale che impressionò vivamente i suoi compagni i quali subito gli si fecero dappresso tentando di rianimarlo.

(Continua.)

ANTARES

MOVO MODELLI VOLANTI
PARTI STACCATI

La più completa organizzazione italiana per l'Aeromodellismo
Catalogo illustrato inviando L. 2,50
MILANO - Via S. Spirito, n. 14
Telefono 70-666

Dina De Mori, aeromodellista della scuola di Bologna, presenta un suo veleggiatore.



POSTA Aerea

Prima di incominciare la solita corrispondenza da pubblicare nel primo numero del 1942 desidero rivolgere un pensiero augurale a tutti i nostri combattenti dei vari fronti e in particolare ai nostri camerati dell'arma azzurra. Saluto cordialmente anche voi, miei cari aeronipoti e, mentre vi auguro ogni bene, vi prego di rivolgere un pensiero affettuoso ai combattenti e vi esorto a vivere e a operare, specialmente in questi tempi duri di sacrifici e di speranze, con modestia e rettitudine.

«L'Aquilone» è sempre stato il vostro amico. Lo sarà anche quest'anno. Amate e diffondete il vostro giornale.

Anton Francesco Stella, Catania. — Dunque è nato l'undicesimo fratellino. Ti faccio le mie congratulazioni e ti prego di trasmettere felicitazioni e auguri alla tua mamma. (Vuo' dire che i confetti me li porterai quando verrai a Roma, al concorso Nazionale). Ti scongiuro di pensare al pallone «riempito d'aria calda». Oggi si vola con la benzina, a cavallo dei motori di 1000 e più cavalli. Se ti iscrivi alla R.U.N.A. avrai la tessera della R.U.N.A. Quale abbonato de «L'Aquilone», inoltre, riceverai nel prossimo anno la tessera del giornale.

Rodolfo Trivella, Torino. — Movo, via S. Spirito 14, Milano; Aviomimima, via S. Basilio 50, Roma. Ecco ciò che desideri sapere. Auguri.

Antonio Alfieri, Pescara. — Tu mi chiedi di rattificare (rettificare), ma non ti spieghi bene. Un corzo è stato fatto? E che cosa si sarebbe dovuto fare? La tua calligrafia è buona: perchè ti scusi? Ciao, caro.

Autiere Ferdinando Ramalli, P. M. 210 C. — Ho letto la tua lettera ma non ho capito cosa desideri. Dici che leggi L'Aquilone, che l'hai sempre letto e aggiungi che spera di essere accontentato. Accontentato in che?

Armando il pittore Torino. — Ecco mi qua, rispondo proprio io, com'è tuo desiderio. La domanda relativa alla laurea di ingegneria mi trova immerso in un mare di ignoranza. Mi rivolgo quindi ad un tipo che sta studiando ingegneria aeronautica, e codesto tipo mi risponde: «Gli ingegneri diplomati non so cosa siano. Esistono solo i laureati. Con il diploma di perito industriale credo si possa iscriversi in ingegneria con un esame integrativo. L'amico Armando domandi chiarimenti all'Università». Ecco ciò che ho saputo, e ti ripeto la risposta senza assumerne la responsabilità. Ti ringrazio per i complimenti rivolti al giornale. Sono contento che a Torino si lavori sul serio in quasi tutti gli istituti medi. Mandami qualche cronachetta. Salutateci.

Domenico Sorrentino, Torre Annunziata. — Plaudo alla tua iniziativa. Ti consiglio di rivolgerti a tutto motore al conte Celami, R.U.N.A. centrale, Roma, piazza del Popolo, 18. Poi mi manderai una cronachetta. D'accordo?

Mario Molas, Venezia. — Ma sì, caro, esiste il libro che fa per te. Per meglio dire esisterà fra breve. Si tratta del famoso e famigerato *Costruttore di aeromodelli*. Scrivimi quando vuoi, ora che hai rotto il ghiaccio. (A proposito, fa freddo sulla mia dolce laguna? Mi pare di vedere il tuo naso navigare nel «caligo»).

Av. sc. R. Bocchinjuso. — Difatti la tua proposta viene accolta favorevolmente; ma... ma la tua lettera omette il recapito di chi scrive. Affrettati a rimediare, e ripeti la proposta, perchè, altrimenti, corri il rischio di dovere scrivere ancora una terza missiva.

Filippo Vio, Guglielmo Collina, Albenga. — Non vi so ancora dire il costo della III edizione del *Costruttore di aeromodelli*, né so quanto costerà il catalogo di Aviomimima, dato che non è stato ancora stampato. Mandate le fotografie, ma che siano belle, mi raccomando. E mi raccomando anche una buona propaganda in favore del vostro giornale. Il motto sia «E' mio amico chi legge il mio giornale».

Dante Zorzi, Ferrara. — Se hai seguito L'Aquilone ti sarai accorto che si è parlato dell'aeroplano a reazione e che sono anche state pubblicate belle illustrazioni. Quando non compaiono i resoconti delle gare aeromodellistiche su L'Aquilone è segno che nessuno (né corrispondente, né funzionario della R.U.N.A., né semplice amico o lettore) si è degnato di scriverti una paginetta in proposito. Più volte ho rivolto preghiere ai miei amici affinché mi mandino i

resoconti delle gare e di qualsiasi attività aeromodellistica. Purtroppo, pochi hanno risposto al mio appello. Desidero ardentemente «rimanere a bocca aperta davanti ai disegni che manderai». Per il *Costruttore di aeromodelli* dovrai aspettare poco, oramai.

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Mario Chierichetti, Varese. — Ti ho spedito il profilo che chiedi e ti faccio auguri per la tua attività aeromodellistica. In gamma, eh! Per scrivere alla Posta Aerea e alla Posta Aeromodellistica è sufficiente che tu indirizzi alla Direzione de «L'Aquilone», Piazza del Popolo, 18 Roma.

Leopoldo Lo Vetro, Sesto San Giovanni. — Fra poco tempo uscirà il «Costruttore».

il dentro troverai tutto quanto ti interessa. Per il resto puoi rivolgerti alla ditta Aviomimima, Via S. Basilio 50, Roma o ad altra ditta specializzata, quale, ad esempio, Movo, via S. Spirito, 14.

Max Cevolani, Bologna. — Bene per l'organizzazione! Ti manderò il N. 46 del giornale dove a pag. 10 potrai trovare delle notizie utili per quello che ti interessa. Altre copie ti saranno spedite per propaganda. Il cambio che proponi non è possibile farlo per ragioni amministrative ed altri pasticci. Ma perchè non ti abboni? E' una spesa così modesta!

Livio Baldini, Porto S. Stefano. — Il numero 44 ti è stato spedito come desideravi. L'indirizzo della Casa che pubblica il libro di Anton Giulio Mazzaron «Nozioni di Meteorologia ad uso degli aviatori» eccolo: Libreria Aeronautica, Corso Venezia n. 71, Milano. Per avere i libretti di «Aviazione per tutti» è necessario che tu ti rivolga all'Amministrazione e invii lire 1 per ogni libretto. Nè? Il giornale viene spedito puntualmente e regolarmente ad ogni abbonato. Da qui parte ogni giovedì sera e se qualche volta ti arriva un ritardo la colpa non è nostra. Devi pensare, caro Baldini, che siamo in tempo di guerra e che spesso i treni hanno cose molto più urgenti ed importanti del giornale da portare.

CRIVELLO II

Il tutt'ala «A. C. 25» di m. 1,25 di apertura, costruito da Antonio Canestrelli di Napoli.



Una bella fotografia di Ulderico Rusconi con il suo veleggiatore «M. 19».



FILATELIA

Pirati e ribelli sui francobolli inglesi

(continuazione vedi numero precedente)

Fletcher Christian non era però uomo di rassegnarsi all'inazione, e ansioso di correre nuove avventure, propose di andare a fissare la residenza in una isola disabitata con l'intenzione di fondarvi una colonia. In tal modo egli sperava anche di far perdere le sue tracce e quelle dei suoi compagni nella eventualità (che forse presentiva) che Bligh e gli altri fossero sfuggiti alla morte.

Non tutti i ribelli però furono del suo parere e così si formarono due gruppi; l'uno che decise di seguire Christian e l'altro che preferì restare a Tahiti.

I componenti di questo secondo gruppo furono i più disgraziati, difatti, raccolti da lui a qualche tempo dalla Pandora, nave da guerra britannica che era stata lanciata alla ricerca degli ammutinati per invito di Bligh, essi vennero condotti in catene e dopo molte peripezie in Inghilterra, dove furono processati e in gran parte, condannati alla pena di morte.

(continua)

NOTIZIARIO E RASSEGNA DELLE NOVITA'

BOEMIA E MORAVIA

Si è inaugurata a Praga la Fiera di Autunno, rassegna agricola e industriale del Protettorato sorto dallo smembramento cecoslovacco. L'arrivamento ha offerto l'occasione per emettere una serie di francobolli commemorativi. Si tratta di due vignette, distribuite su quattro valori, che raffigurano, rispettivamente una scena della vita del campo e una veduta degli alti forni delle acciaierie boeme.

Ecco le caratteristiche della graziosa sequenza:

- 30 haleru, marrone;
- 60 haleru, verde;
- 1,50 kor., violetto;
- 2,50 kor., azzurro.

Stampa rotocalografica. Dentellatura: 14.

COLONIE ITALIANE

Per la Libia, Eritrea e Somalia Italiana sono stati emessi 1 francobolli ad uso del recapito autorizzato del Regno d'Italia da: 10 centesimi, bruno attualmente in corso con la sovrastampa della rispettiva colonia.

GERMANIA

La Fiera autunnale di Vienna è stata ricordata con due magnifici francobolli gravati di sovrapprezzo a favore del Comitato organizzatore della manifestazione. Eccone le caratteristiche:

- 12-8 pfennig, rosso (panorama da un balcone del Castello di Belvedere).
- 15-10 pfennig, lilla (viale nell'interno dello storico Castello).

Il bozzetto del primo francobollo è dovuto al pittore E. Puchinger; quello del secondo al pittore Fritz Zeritsch. Entrambi i valori sono stampati in rilievo. Dentellatura: 13 1/2.

Si è disputato in settembre all'Ippodromo berlinese di Nojogarten il Gran Premio della Capitale del Reich per il 1941. La celebre corsa riservata ai soggetti di tre anni è stata vinta dal cavallo italiano «Miccobò dell'Arca», meraviglioso prodotto della scuderia Dormello Olgiate. Il puro sangue, finora imbattuto, è anche il vincitore del Gran Premio del Re Imperatore e di tutte le altre classiche corse italiane.

Per l'occasione l'amministrazione postale del Reich ha emesso un francobollo ricordo la cui vignetta raffigura la Porta di Brandeburgo a Berlino.

- 25 pfg., 50 pfg., azzurro.

Bozzetto del pittore Erich Meerwald.

NORVEGIA

A favore dei Legionari norvegesi che partecipano alla lotta antibolscevica è stato emesso uno speciale francobollo, gravato di sovrapprezzo che andrà a beneficio della Legione stessa.

La vignetta di squisito sapore guerresco raffigura un legionario che va all'assalto alla baionetta, incitando con la voce i compagni a seguirlo. Nel cielo si stagliano i vessilli crociati della nuova Norvegia.

- 20+60 oere, rosso.

Dentellatura: 13.

GRECIA

Ad uso della Posta Aerea è stato sovrastampato con l'aeroplano e nuovo valore un francobollo della serie per le tasse postali: 1 dracma su 2 dr. vermiglio.

La sovrastampa è di colore carminio.

MAURITIUS

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO

Roma Via San Michele 22 Telefono 580-680



**AEROPLANI
CAPRONI S.A.**



MILANO

AEROPLANI PREDAPPIO S. A.

Costruzione e riparazione
Aeroplani da bombardamento - Ricognizione
- Caccia - Scuola - Turismo

Stabilimenti in Predappio
e Forlì - Campo di volo
Forlì



AVIS



ALFA ROMEO
MILANO

*Altre raccomandazioni:
Fila, come se tu avessi un cuor di Alfa!*



FIAT
MOTORI E AEROPLANI

S. A. FIAT - VIA NIZZA, 210 - TORINO
S. A. AERONAUTICA D'ITALIA - MILANO



NARDI
Aeroporto Forlanini - MILANO

PIAGGIO



NAVALMECCANICA

S. A. NAPOLI - Capitale Sociale L. 96.000.000
Sede Sociale e Direzione Generale - NAPOLI - Via D. Morelli, 7
Telefono 20-325 P. B. X.

Officine Aeronautiche - Napoli - Via Marinella
Telegrammi: Carenaggio - Napoli - Telefoni 50772, 50781

Riparazioni aeroplani ed idrovolanti militari
e civili - Costruzioni parti staccate aeroplani

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



UN • WELLINGTON • ABBATTUTO IN FIAMME DA UN NOSTRO • FALCO •.