

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



UNA NOSTRA «SAETTA» ATTACCA IN AFRICA SETTENTRIONALE UN «CURTISS P, 40», AMERICANO.

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI
Anno XII N. 2
11 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 centesimi 80
numeri arretrati ed estero il doppio

PUBBLICITA'
Per i contratti pubblicitari rivolgersi alla
Unione Pubblicità Italiana
Palazzo della Borsa 3-16 - Milano
Prezzo delle inserzioni pubblicitarie
L. 2 per ogni mm. di colonna
Eseguiti i versamenti sul conto
corrente postale - Num. 1-24718

La corrispondenza diretta a « L'Aquilone », da parte degli enti militari, deve essere spedita in franchigia e così indirizzata: « Ministero dell'Aeronautica - Ufficio Editoriale Aeronautico - Roma ».

Altre pubblicazioni edito

LE VIE DELL'ARIA
Abbonamento annuo L. 12,50
Estero il doppio

L'ALA D'ITALIA
Un numero costa lire 3 - Abbonamento annuo lire 45. Estero il doppio

ALI DI GUERRA
Un numero lire 1 - Abbonamento annuo L. 20. Estero il doppio.

RIVISTA DI DIRITTO
AERONAUTICO
Un fascicolo costa otto lire. Abbonamento annuo L. 24. 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. 24
Un fascicolo L. 8. Estero il doppio

ATTI DI GUIDONIA
Abbonamento a 12 numeri L. 34,50
Un fascicolo L. 3,50

I numeri arretrati di tutti i periodici costano il doppio del prezzo normale.

Cronache
aneddotiche della guerra aerea

MOTORI, CHE PASSIONE!

Un giovane così piccolo e smilzo l'aviere scelto Dor... che sembra un ragazzo. Appena giunto nell'aeroporto diè subito all'occhio per il suo fare timido e scontroso e così, invece di passare inosservato, come superficialmente si poteva supporre e come certamente egli desiderava, divenne popolarissimo. Nessuno che non lo conoscesse e non l'additasse. Era una nota nuova fra quella esuberante rumorosa e chiacchierina giovinanza. Diverso dagli altri, ma simpatico a tutti, poiché egli parlava il meno possibile ed ascoltava volentieri e con attenzione quelli che davano sfogo a sentimenti e pensieri anche se nella loro espressione si mescolavano alcune dosi di presunzione di vanità e di protervia. Non era naturale, forse, e perdonabile che quei giovani si vantassero un po', quando alla prova dei fatti dimostravano di essere valenti coraggiosi ed eroici?

Altra cosa da notarsi, nei riguardi di Dor, era questa, che a lui i camerati di pari grado od ufficiali non avevano affibbiato un sol soprannome ma parecchi, ciascuno dei quali era così esatto e così significativo che l'interpellato l'intendeva subito. Noli a tutti i nomignoli dati a Dor. A volte a volte e secondo le circostanze lo chiamavano la signorina, la sensitiva, il fantino, l'amante della luna, il muto che parla con gli occhi, il ranocchio, l'orologio...

L'orologiaio? E che ci azzeccava il nomignolo di orologiaio? Spieghiamo. Si è detto che Dor, è un ariere scelto, taciturno ed assai bene educato, che ama ascoltare, che non si vanta di nulla e che è di una modestia senza pari, ma bisogna ora aggiungere che è un motorista coi fiocchi: il primo motorista dell'aeroporto, per la profonda conoscenza dei congegni meccanici, per la sua prontissima abilità nel maneggiarli, per la prodigiosa sveltezza con cui si disimpegna nella specifica mansione, per l'amore viscerato del suo mestiere. Egli,

il motore lo conosce e lo ama più di qualsiasi altro. Una volta, in un'ora di tregua, un ufficiale lo sorprese che stava a guardare come un trasognato a braccia conserte un motore smontato dalla fusoliera e che, libero dalla cappottatura, mostrava l'intimo ingranaggio.

« Motori, che passione! » disse a fior di labbra l'ufficiale. E lui mormorò in risposta: « Anche gli orologi, che passione! » « Ah! Conosci anche il macchinario degli orologi? Ami anche gli orologi? » « Sì, signor tenente, anche quelli! Ma più dei motori e più degli orologi meccanici, io amo... » « Continua! Che cosa ami? » « Amo di più gli orologi a sole. » « Gli orologi a sole? Ma lì non c'entra la meccanica. » « Amo di più gli orologi a sole, perché ero ancora un bimbo e fui una volta colpito dalla scritta che c'era su uno di essi: « E' più tardi di quanto tu creda ». E così ho imparato a fare presto. L'orologio mi ha insegnato a non perdere il tempo, signor tenenté. Qui sta il segreto della mia abilità, in questo mestiere di motorista. »

Giunto l'ordine all'aeroporto, tre aerosiluranti prendono l'involo. Vento fortissimo e nuvolaglia nera ed infida. Dopo alcuni minuti scroscia la pioggia. In testa è il capo pattuglia tenente Vor, indietro i due gregari. Giungono sul mare. Due ore trascorrono sul mare sconvolto, ma il segnalato convoglio inglese non appare affatto.

Vor, tra l'incertissima visibilità è costretto dal vento impetuoso a correggere di continuo la rotta per non andare alla deriva. Passa un'altra lunga ora in lotta con gli elementi infuriati e finalmente si scorgono dei punti sul mare. Non c'è dubbio, si tratta delle navi nemiche.

La formazione italiana si dirige in basso. Poi vira al largo. Gli apparecchi si distanziano e si lanciano sui bersagli. Contraerea delle navi. Tiro corto però.

Vor, mira all'obiettivo, pronto allo sgancio. Inquadra una nave. Il tiro nemico si è corretto. I proiettili scoppiano d'intorno all'aerosilurante. Un proiettile colpisce un'ala dell'apparecchio, la sfiora, brandelli di tela cerata sono stropicati. Scossa forte, ma la macchina resiste. E perciò attenti allo sgancio. A momenti la nave starà sotto. Eccola, il siluro parte e sconvolga. Ma nel medesimo istante uno sconvulso avviene anche a bordo del silurante. E' arrivata una granata. Ha presa la fusoliera.

L'apparecchio non si sorregge. Cade cade. Fumo nero e terribile. Il tenente Vor, compie ogni sforzo, ma la macchina non

obbedisce e precipita sempre. L'equipaggio vede intanto che il grande mare sale sale. Fra qualche minuto secondo li ingoierà tutti... E succede il miracolo. D'improvviso, l'apparecchio si raddrizza. E' giunto sì, sull'acqua, ma la tocca leggermente e non sprofonda. Si sostiene.

« Un miracolo! E come è avvenuto l'incredibile? Avvenuto per questo, che l'abilissimo e fulmineo motorista, detto lo « amante della luna », o « l'orologiaio », ecc., ecc., che è a bordo, al momento cui minante si è precipitato ai motori e con le sue industrie piccole mani di fantino ha saputo in un lampo riparare ed hanno ed a rimettere in efficienza i congegni. L'aerosilurante di Vor, con l'intero equipaggio ed i gregari riescono a tornare alla base. »

« Motori, che passione! » ripete all'indomani quel tale ufficiale al « fantino » o « ranocchio », ecc., ecc.

E lui, suggerendo un dito dal quale fuoriesce una gocciolina di sangue, soggiunge:

« Passione anche gli orologi, signor tenente. Specialmente quelli a sole che insegnano a far presto e a non perdere tempo. »

m. laneri

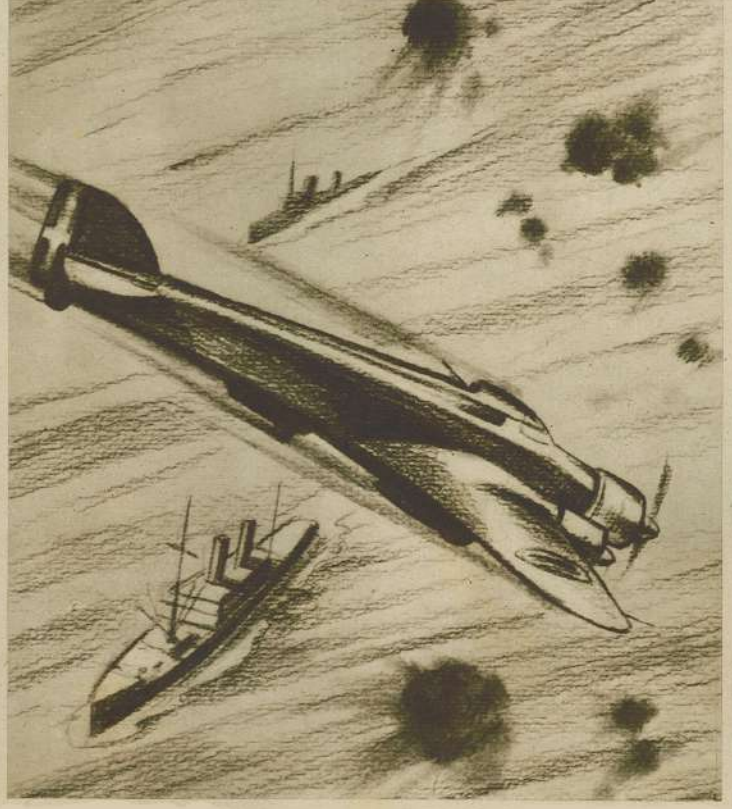
LA SETTIMANA ESTERA

Le incontentabili masse di piloti che secondo gli oratori britannici accorrerebbero da ogni parte dell'impero per arruolarsi all'ombra dell'Impero, si tramutano nella realtà in sparuti gruppetti di volontari che attirati dal luccichio delle stiline giungono nell'isola per puntare la propria pelle sulla « roulette » di Churchill. E sono talmente preziosi; questi ingenui figli del Commonwealth e delle Colonie della Corona che all'arrivo di ognuno di essi Londra prepara accoglienze più trionfali di quelle riservate ad un convoglio carico di pappa spedito dallo zio Sam. Il « Times » ha annunciato difatti in questi giorni; che il Ministro delle Colonie ed il Sindaco di Londra hanno assistito con tanto di tuba e sciappa, all'arrivo di 33 giovani arruolati nell'isola Maurizio, nella Giamaica e nell'India. Se i costruttori americani non pensano alla maniera di installare a bordo dei cinquantamila aeroplani annui promessi agli inglesi altrettanti piloti automatici c'è il rischio che i Tomahawks, gli Alacrobac, gli Alacrouca, i Mustangs e compagnia finiscano in ruggine sotto i capannoni di Albione.

Alla distruzione delle forze aeree sovietiche l'artiglieria contraerea germanica ha contribuito in una misura tale che non sarebbe davvero immaginabile se le statistiche non fossero lì a dimostrare con la realtà delle cifre. Dall'inizio della campagna orientale al 30 settembre 1941 le batterie contraeree germaniche hanno abbattuto 4138 aeroplani sovietici. Esse sono inoltre intervenute con grande efficacia nei combattimenti terrestri, come già in Polonia, in Francia e nei Balcani. Al 30 settembre u. s. l'artiglieria contraerea tedesca aveva distrutto 765 cannoni, 1868 autocarri, 30 depositi di munizioni fatti saltare in aria, 20 treni carichi di rifornimenti e un treno corazzato. Nella lotta contro gli obiettivi navali sovietici l'artiglieria contraerea ha distrutto tre navi mercantili e tre cannoniere.

Come si ricorderà, in Francia si dovette spesso all'imponente concentrazione di fuoco dei pezzi contraerei lo smantellamento dei grandi sistemi permanenti campali corazzati in acciaio e calcestruzzo. L'accelerazione del tiro e la eccezionale velocità dei proiettili contraerei si dimostrarono difatti di eccezionale rendimento nell'impiego contro gli obiettivi terrestri.

Le battaglie atlantiche vinte settimanalmente dagli inglesi non impediscono alle navi in servizio per l'Inghilterra di andare liberamente al fondo in misura eccessivamente allarmante. Ed è per questo che il Governo americano starebbe pensando di installare sugli aeroplani da caccia a bordo dei piroscafi mercantili nei convogli transatlantici, pronti a decollare non appena fossero avvistati aeroplani nemici, durante la rotta tra l'Islanda e l'Inghilterra. Si afferma che questi cacciatori, una volta eseguita la loro azione, dovrebbero cercare di raggiungere la più vicina base terrestre o, se questo fosse impossibile, dovrebbero tentare di ammarare alla meglio vicino al convoglio. L'equipaggio sarebbe preso a bordo delle navi e l'aeroplano sarebbe perduto. Se è così, il vantaggio economico salta subito agli occhi. Forse gli americani parlano in tal maniera per far vedere che hanno aeroplani da buttar via. Se proprio avessero l'intenzione, e il tempo soprattutto, di dotare i piroscafi mercantili di un piccolo apparecchio da caccia, anche volendo fare a meno della ingombrante e costosa catapultata, non si vede proprio la ragione per cui gli aeroplani debbano andare perduti. Adoperando dei piccoli caccia idro, questi potrebbero essere depositi in mare e ritirati mediante una semplicissima gru. E' probabile che gli americani ormai abituati alle portaerei non vi abbiano pensato.



I proiettili scoppiano d'intorno...

Piani Sconvolti

Per apprezzare giustamente i sorprendenti successi dell'aviazione e della flotta giapponese nel Pacifico, bisogna riferirsi ai piani di attacco contro il Giappone elaborati dallo Stato Maggiore nord-americano.

Due giorni prima dello scoppio delle ostilità in estremo oriente, il Capo di S. M. della marina degli Stati Uniti, Ammiraglio Stirling, sviluppava nel «Daily Mail» i concetti principali di questo piano offensivo in un articolo dal titolo «Se gli Stati Uniti dovessero combattere contro il Giappone». L'unica base navale utilizzabile oltre le Hawaii era, secondo l'opinione dell'ammiraglio, Singapore. Perciò primo compito della flotta degli Stati Uniti doveva essere quello di riunirsi a Singapore con la flotta britannica senza subire danni da parte delle forze giapponesi. Le forze armate nord-americane dovevano perciò puntare verso Singapore dalle Hawaii, tra l'Australia e la Nuova Zelanda. Durante questa manovra, le forze aeree nord-americane avrebbero dovuto ottenere il dominio dell'aria tra le Hawaii e l'Australia, per impedire un attacco aereo giapponese sulla flotta da nord. L'ammiraglio Stirling affermava che le forze navali a disposizione degli Stati Uniti nel Pacifico, erano di 12 corazzate, 25 incrociatori, 125 cacciatorpediniere, 5 portaerei e 40 sommergibili.

Se si confronta questo piano con gli avvenimenti dei primi tre giorni di guerra, si deve riconoscere che l'audace offensiva giapponese sulle Hawaii ha impedito agli americani qualunque meditata elaborazione di un piano di attacco. Una riunione delle flotte inglese ed americana non soltanto è fallita, ma la flotta del Pacifico degli Stati Uniti è stata notevolmente indebolita dalla perdita di 4 corazzate, 4 incrociatori e 2 portaerei, senza tener conto delle unità minori.

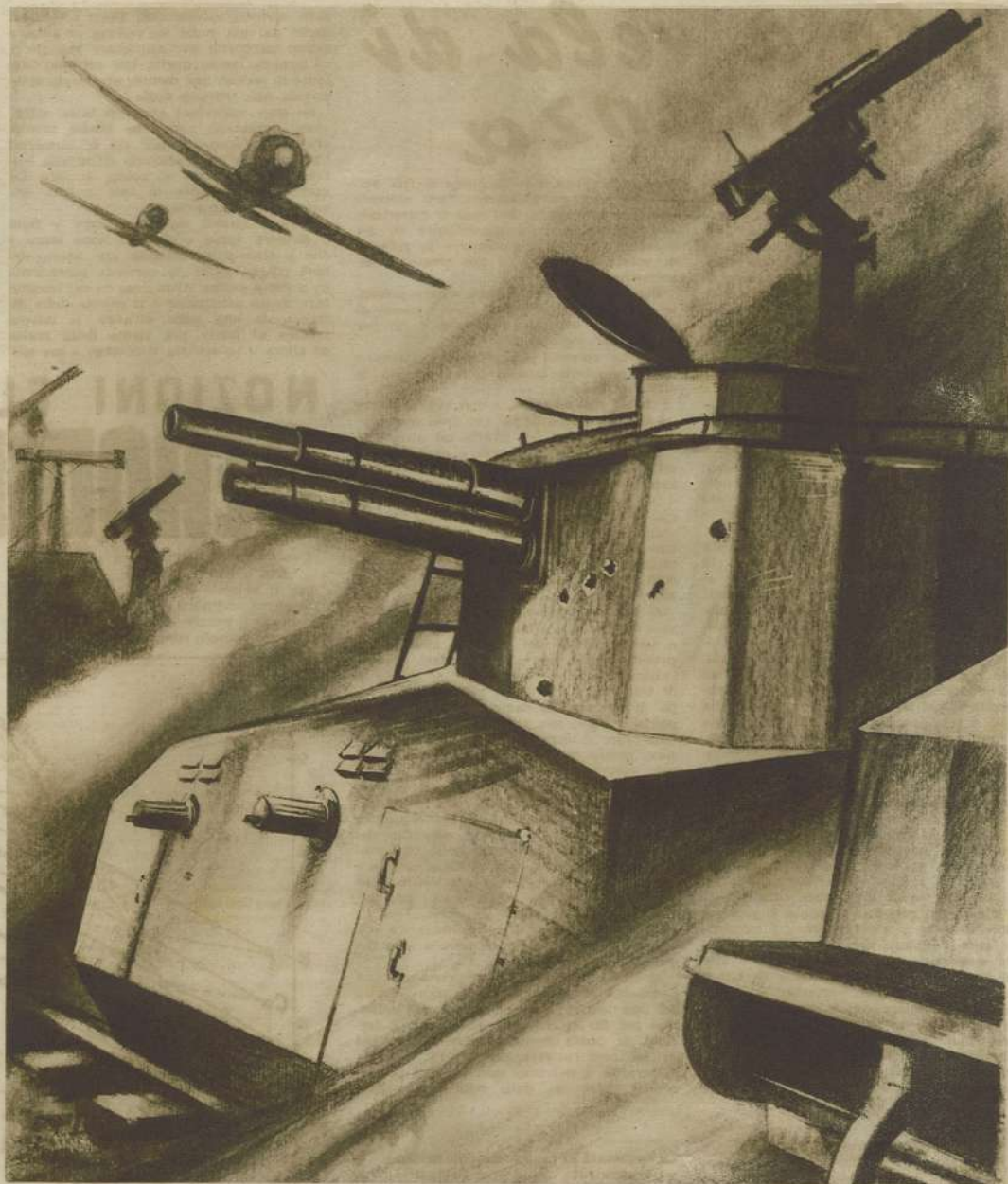
Particolarmente penosa per gli Stati Uniti dev'essere stata la perdita delle due portaerei che non possono essere facilmente sostituite e che erano di incalcolabile importanza per la guerra aerea nel Pacifico e nell'estremo oriente.

L'ammiraglio Stirling credeva che le truppe nord-americane in unione con i reggimenti indigeni avrebbero potuto difendere le Filippine da uno sbarco giapponese. Per le forze navali le isole non avevano tuttavia alcuna importanza, poiché non possedevano né porti accessibili alle navi da battaglia, né installazioni per le riparazioni: esse erano al contrario di grandissimo valore come basi aeree. Il numero degli aeroplani militari impiegati dall'Impero inglese era calcolato dall'ammiraglio Stirling in 1500, ed egli riteneva che questi aeroplani avrebbero potuto rigettare l'aviazione giapponese fino a Formosa, dato che il Giappone avrebbe posseduto una flotta aerea di oltre 5000 apparecchi di prima linea, ma le sue forze sarebbero state molto frazionate. Se gli Stati Uniti e l'Inghilterra avessero potuto riunire le loro flotte a Singapore, la flotta giapponese non avrebbe più potuto proteggere neanche le coste tra Formosa e la Thailandia, ma avrebbe dovuto riparare nelle proprie acque territoriali.

Questi erano i proponenti del Capo di Stato Maggiore della flotta degli Stati Uniti poco prima dello scoppio della guerra. La possibilità che la flotta giapponese avesse potuto operare fin dai primi giorni davanti alle Hawaii, non era stata da lui neanche presa in considerazione. I gravi avvenimenti dei primi tre giorni di guerra hanno perciò rappresentato una paurosa sorpresa per gli americani.

Tutti gli sforzi degli inglesi mirano per il momento a trasportare il teatro degli attesi combattimenti navali nel settore più favorevole alla flotta britannica, ossia nel triangolo Singapore-Hong Kong-Manilla.

Caduta Hong Kong, gli inglesi accetteranno la lotta soltanto se potranno riunirsi a Singapore con la flotta americana e con le minori unità già stazionanti a Manila. L'attacco dei giapponesi alla ba-



Attacco della nostra aviazione ad un treno blindato sovietico

se navale delle Hawaii non è stato perciò risentito dagli inglesi soltanto a causa delle gravi perdite subite dalla flotta americana, ma anche perché essi temono che i successi nipponici a Guam, Wake e Midway e ulteriori possibili operazioni nelle acque delle isole Aleutine e delle coste nord-americane, rendano più prudente il Ministero della Marina di Washington e non lo incoraggino ad evitare operazioni della flotta degli Stati Uniti troppo lontano dalle coste occidentali. Il grande successo degli aerosiluranti giapponesi contro le maggiori unità britanniche, la «Repulse» e la modernissima nave da battaglia «Prince of Wales», non è certamente tale da incoraggiare la flotta americana ad esporsi ai colpi giapponesi. In Inghilterra si considera perciò con grande preoccupazione che il Giappone è riuscito finora ad impiegare la propria strategia nel lontano triangolo Kobe-Singapore-Hawai.

Dato il grande successo ottenuto dai giapponesi contro le unità inglesi in Malesia, i corrispondenti navali britannici confessano che senza l'aiuto degli Stati Uniti le unità navali inglesi di Singapore sono numericamente inferiori alle unità giapponesi operanti nelle acque della Cina Meridionale. Si può perciò concludere che non c'è da attendersi alcuna operazione offensiva inglese da Singapore se prima non saranno giunti aiuti americani. Infatti la tattica navale inglese è stata sempre quella di intraprendere operazioni offensive soltanto basandosi sulla superiorità. In Inghilterra si teme che l'attuale inferiorità a Singapore possa prolungarsi per

molto tempo, e che nel frattempo i giapponesi possano riuscire ad interrompere per terra il collegamento tra la penisola di Malacca e la Birmania.

Gli inglesi attendono anche ansiosamente che gli Stati Uniti invino nuove forze aeree nelle Filippine, poiché attualmente anche nel triangolo Hong-Kong-Singapore-Manilla gli anglosassoni si trovano nettamente inferiori per quel che riguarda le forze aeree. I tecnici inglesi osservano che l'aviazione britannica in estremo oriente è composta quasi esclusivamente di apparecchi di tipo americano, e che perciò sarebbe facilissimo ottenere una coordinazione delle aviazioni inglesi ed americana, qualora gli attesi grandi rinforzi dell'aviazione americana per Manila dovessero giungere.

In queste affermazioni britanniche si scorge chiaramente che gli inglesi non si sentono affatto superiori neanche nell'aria in estremo oriente.

Ciò che gli inglesi debbono ricavare dagli avvenimenti del 10 dicembre e ciò che per essi rappresenta un grave motivo di preoccupazioni, si può riassumere come segue: «Una grave perdita materiale, paragonabile soltanto all'affondamento di tre corazzate britanniche nella battaglia dello Skagerak, un peggioramento notevolissimo del rapporto di forze nel Pacifico in un momento delicatissimo, e infine una tremenda lezione per l'ammiraglio britannico, che finora aveva sempre sottovalutato il pericolo aereo per le proprie grosse unità. L'Inghilterra aveva creduto che le moderne navi da battaglia fossero praticamen-

te anche se non invulnerabili, certamente inaffondabili. Mentre le moderne portaerei, come l'«Ark Royal», soprattutto a causa del loro grande ponte di decollo per gli aeroplani imbarcati, erano state corazzate contro l'efficacia degli attacchi aerei, ma, in considerazione del bisogno di risparmiare peso e per la necessità di ottenere una velocità relativamente alta, non erano state fornite di corazzatura subacquea abbastanza potente — nella speranza certo che la aviazione costantemente pronta fosse sufficiente a proteggerle contro gli attacchi dei sommergibili — le corazzate della classe «King George», erano state assicurate sia contro le bombe aeree che contro i siluri. I tecnici navali credevano perciò che una nave come la «Prince of Wales» fosse praticamente inaffondabile. Il solo peso della corazzatura blindata era calcolato a 14000 tonnellate, ed il fatto che questo orgoglio della marina inglese abbia potuto affondare nello spazio di 20 minuti, costituisce una paurosa lezione per l'Inghilterra.

La creazione di una superiorità nelle acque meridionali cinesi mediante eventuali rinforzi navali inglesi ed il prevenuto arrivo di gran parte della flotta degli Stati Uniti a Singapore, sembra ormai destinata ad essere rinviata alle calende greche; perché la flotta americana dopo la perdita di due delle maggiori unità britanniche e in seguito all'impossibilità di poter usufruire di una sufficiente aviazione per la protezione della flotta, non intraprenderà più il viaggio per Singapore.

G. DELLA NOCE

4 volo a vela di distanza

Il pilota di volo a vela che si accinge ad effettuare un volo di distanza deve studiare precedentemente la rotta, cioè consultare le cartine meteorologiche e scegliere delle zone in cui le correnti ascendenti siano il più possibile distribuite uniformemente. Così facendo egli è quasi certo di trovare delle correnti sul suo percorso e può fare un calcolo approssimativo della distanza che percorrerà. Questo volo, che nel volo a vela viene detto «a meta prefissata» per riuscire necessita di una severa preparazione tecnica. L'attuale primato a meta prefissata è di 602 chilometri, si pensi a quante difficoltà ed imprevisti si trova davanti il volovelista che deve percorrere con l'altante distanze dell'ordine di centinaia di chilometri.

Anzitutto il pilota deve decidere se intende effettuare il volo cieco. Infatti molti volovelisti attraversano le nubi volando nelle turbolenze ivi contenute, il volo è continuamente manovrato e pericoloso poiché non di rado l'apparecchio è capovolto dalla violenza delle raffiche di oltre 10 m/sec. Se il volovelista non è allenato al volo cieco od il suo allante non possiede una adatta strumentazione è meglio che egli voli immediatamente al disotto delle nubi.

Il decollo deve avvenire quando le nuvole cominciano a formarsi, arrivati ad una quota di circa 1.000 metri conviene sganciarsi dal rimorchiatore vicino ad una nube a cumolo che rappresenta una fonte di sicura ascendenza, appena il variometro segna la salita è opportuno diminuire la velocità di volo e spiralarare in pieno.

Non bisogna assolutamente cercare le correnti ascensionali lateralmente, poiché le correnti forti si trovano man mano che si sale; se si vuol evitare, subito dopo lo sgancio, di spiralarare e si vuol volare in linea retta occorre raggiungere trainati la zona tra le basi e le cime delle nubi. Se si è fortunati di trovare una strada di cumoli sul percorso prescelto si possono allora coprire grandi distanze, è necessario allora passare da una nube all'altra alla massima velocità, per esempio a 130-140 Km-h per poi diminuirla a 70 Km-h quando si entra nella corrente. È logico che bisogna volare con il vento in favore per aumentare la velocità durante il percorso, quindi nell'unità di tempo più chilometri si percorrono.

Siccome le nubi normalmente si dispongono in file parallele al vento il pilota che

avrà scelto la sua rotta lungo la fila delle nubi avrà costantemente forti correnti senza perdere quota. Nel caso si incontrasse qualche corrente discendente di 3-4 m-sec. è opportuno aumentare la velocità di volo per lasciare al più presto la discendenza.

Il volovelista deve sempre tenere presente che deve cercare con tutti i mezzi di raggiungere una quota elevata e ciò per le seguenti ragioni:

1) Le correnti ascensionali si trovano tanto più forti quanto più è elevata la quota di volo.

2) Si ha maggior tempo per scegliere un campo d'atterraggio nel caso fosse deciso di scendere per avaria od altro.

3) Le strade di cumoli e quindi possibilità di coprire grandi distanze si trovano più facilmente a quote alte.

4) Al tramonto del sole, quando si inizia lo scioglimento delle correnti, si potranno ancora guadagnare parecchie decine di chilometri, poiché con i moderni rapporti di planata una quota di volo di 4000 metri fa percorrere all'altante più di 100 chilometri in linea retta.

Il momento psicologico più delicato del volo di distanza, e che rivela l'allenamento e sangue freddo del pilota, è quando improvvisamente per una qualsiasi ragione l'altante perde quota. Infatti, se la quota di volo non è elevata il pilota si preoccupa di cercare un campo ove atterrare e poiché tutta la sua attenzione è rivolta nell'osservare il terreno egli trascura di utilizzare, poiché non ne ha il tempo, le piccole correnti ascendenti che si possono trovare. D'altra parte se egli tiene d'occhio il variometro e fa attenzione di spiralarare regolarmente senza dannose pressioni sui pedali (i movimenti superflui del timone di direzione sono quelli che pregiudicano la buona riuscita della spirale e di conseguenza l'agganciamento) ad una debole corrente ascensionale non potrà più osservare bene il terreno con il pericolo di trovarsi di colpo magari a soli 100 metri dal suolo senza ancora aver deciso ove atterrare.

In tali frangenti è quindi necessaria una prontezza di decisione e di azione unita ad una tranquillità e costanza dell'individuo per far sì che, pur osservando il terreno, si possa eventualmente risalire ed evitare così l'atterraggio forzato.

Durante il percorso non bisogna poi lasciarsi ingannare dalle nubi per cercare

delle correnti ascensionali. Certi volovelisti usciti da una nube ne vedono un'altra e subito picchiano per acquistare velocità e si dirigono verso quella che credono una fonte di ascendenza mentre arrivando nella nuvola non trovano nulla.

Se quei volovelisti avessero fatta attenzione avrebbero visto che quella nuvola era in disfacimento per via di numerosi filamenti che si diradavano all'interno lentamente assumendo un colore azzurro. La corrente ascendente in tale nuvola era quindi già scomparsa.

Bisogna quindi saper conoscere le nubi e dirigersi verso quelle che sono scure e che si stanno ingrossando, che hanno dei lievi riflessi gialli, la corrente ascendente in quelle è sicura. Altra cosa su cui bisogna fare molta attenzione è il calcolo della distanza da una nube all'altra, la nuvola sembra al pilota più vicina della realtà ed allora il volovelista si accorge a sue spe-

se che per passare da una nube all'altra bisogna fare prima un calcolo approssimativo della distanza ed osservare la quota di volo dell'altante per conoscere quanti chilometri di percorso librato ha a sua disposizione.

Verso sera quando il disfacimento delle nubi è in corso il volovelista deve allora dirigersi con la bussola verso il luogo prefissato per l'atterraggio e scendere sotto l'angolo minimo di planata, se si incontrano delle deboli correnti ascendenti in via di scioglimento bisogna sfruttarle e sorpassarle mantenendo sempre l'angolo di rotta. È necessario anche tenere conto dei venti che si possono incontrare e calcolarne, se occorre, la deriva.

Durante il percorso il pilota può ristorarsi con i viveri che avrà portato a bordo e se è provvisto di radio può comunicare ogni tanto lo svolgimento del volo.

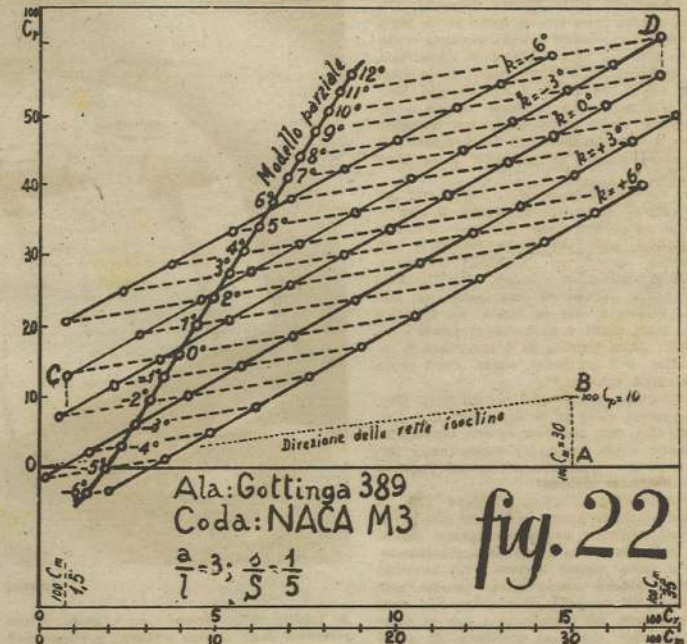
G. GURIEL

NOZIONI ELEMENTARI DI AERODINAMICA

(Continuazione del numero precedente)

Per il velivolo della fig. 20 si abbiano seguenti rapporti: $a/l = 3$, $s/S = 1/5$; eseguiamo il calcolo del coefficiente di momento del velivolo completo, dato dalla 10),

menti del modello parziale e quella del modello completo, esiste un rapporto delle incidenze, dato dalla seguente regola: i punti di uguale incidenza, sulle curve dei momenti del modello parziale e su quella del modello completo, sono allineati secondo



per un valore di piccola portanza ed uno di alta portanza. Siano tali valori:
 $C_p = 0,17$
 $C_p' = 0,53$
 corrispondenti alle incidenze i dell'ala 0° e $+11^\circ$, alle quali corrispondono i valori di incidenza i' della coda -3° e $+8^\circ$, essendo $k = -3^\circ$. Per la prima coppia di incidenze, dell'ala e della coda, si ha:
 $C_{ma} = 0,075$
 $C_{mc} = -0,025$
 Si ottiene il coefficiente di momento del velivolo completo:

$$11) \quad C_m' = 0,075 \frac{4 \times 3 \times 0,025}{5} = 0,015$$

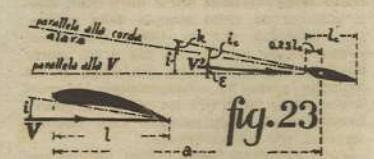
Per la seconda coppia, si ha:
 $C_{ma} = 0,17$ e $C_{mc} = 0,075$
 Si ottiene il coefficiente di momento del velivolo completo:

$$12) \quad C_m' = 0,17 + \frac{4 \times 3 \times 0,075}{5} = 0,35$$

È necessario ora determinare quale variazione di portanza è causata dal piano di coda, poiché il piano di coda aumenta o diminuisce la portanza complessiva secondo che ha incidenza positiva o negativa. Possiamo ottenere questo risultato graficamente, dato che fra le curve dei mo-

rette inclinate, rispetto all'asse orizzontale, del rapporto l/a , dette rette isocline, i valori i e a vanno presi rispettivamente secondo le scale C_p e C_m . Nel caso nostro, essendo $a/l = 3$, e quindi $l/a = 1/3$, prenderemo, a partire dall'origine, una lunghezza orizzontale 30 nella scala C_m , e dall'estremità A una lunghezza verticale AB di valore 10 nella scala C_p , valori che stanno fra loro nel rapporto $a/l = 3$ (fig. 22). Unendo l'origine con il punto estremo B, si ha la direzione delle rette isocline.

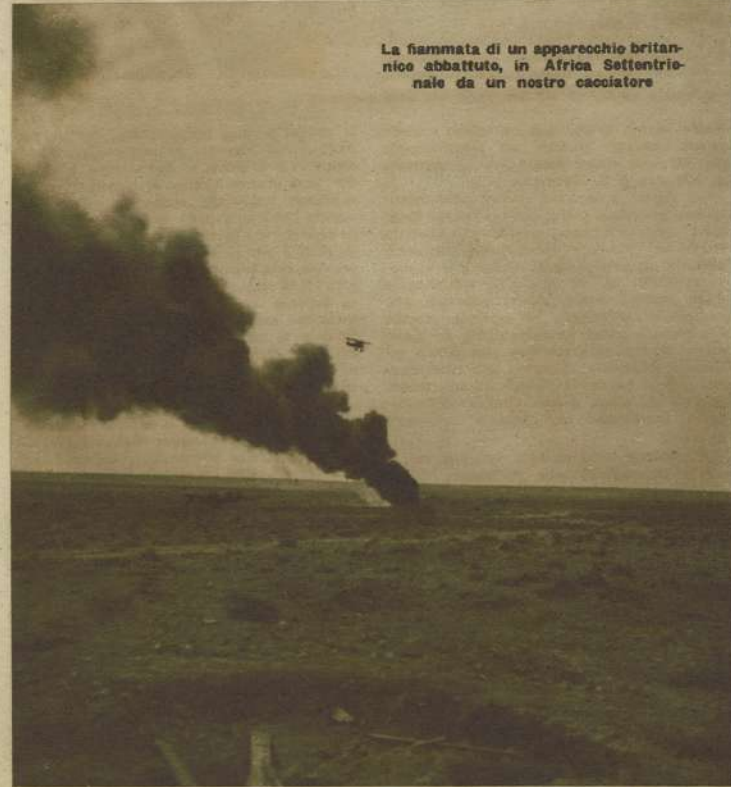
Tracciando le parallele a tale direzione, per i punti della curva dei momenti del modello parziale corrispondenti alle inci-



denze 0° e $+11^\circ$, si ottengono, nelle intersezioni C e D con le rette verticali, corrispondenti rispettivamente ai valori determinati con le formule 11) e 12), i punti di incidenza corrispondenti per il modello completo, e le portanze relative; la retta che unisce i punti C e D è la curva cercata dei momenti del modello completo.

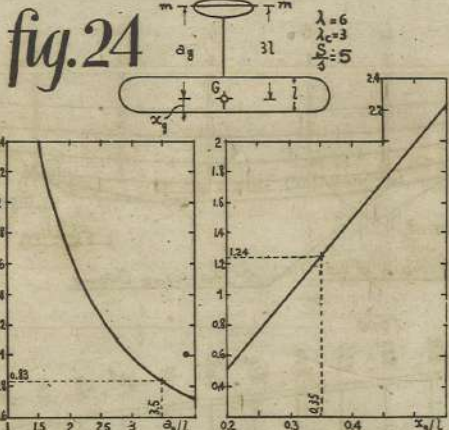
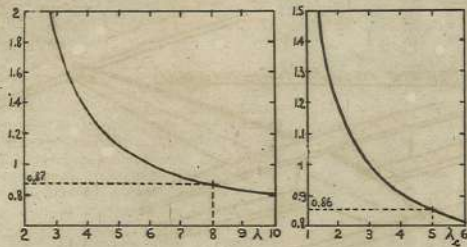
Nella fig. 22 sono tracciate diverse curve

La fiammata di un apparecchio britannico abbattuto, in Africa Settentrionale da un nostro cacciatore



del momento; del modello completo; accanto ad ognuna è segnato il valore del relativo calettamento del piano di coda ($k = -6^\circ, k = -3^\circ, k = 0^\circ, k = +3^\circ, k = +6^\circ$).

Il tracciamento delle altre curve, dopo



la prima, è semplificato dal fatto che, come si è detto, i punti delle curve Cm corrispondenti alla stessa incidenza alare sono allineati secondo la direzione delle rette isocline, ed in un secondo luogo le curve del momento del modello completo hanno la caratteristica di essere parallele fra loro.

Cosicché sarà sufficiente determinare un solo valore di Cm per il modello completo, con il nuovo calettamento, anziché due; si determina, sulla isocline relativa all'incidenza, il punto per il quale si abbia il nuovo valore trovato Cm, e da questo punto si traccia una parallela alla prima curva dei momenti determinata. Le intersezioni di tale retta, con le rette isocline, corrispondono alle incidenze.

Interpolando fra quelle già determinate, potremmo tracciare altre curve di momento del velivolo.

Dall'osservazione della figura si ricava che il valore della portanza, dato dai punti delle curve di momento del modello completo, per la stessa incidenza, varia secondo il calettamento k del piano di coda. Così per valori di $k = -6^\circ, -3^\circ, 0^\circ, +3^\circ, +6^\circ$ si ottengono i rispettivi valori 100 Cp, per $i = +4^\circ$, seguenti: 28, 31, 34, 37, 40, mentre per il modello parziale si ha, per la stessa incidenza, 100 Cp = 30.

Facendo, per le curve di momento del velivolo, le stesse considerazioni che sono state fatte riguardo alla curva di momento dell'ala, e rispetto alla posizione del centro di pressione sulla corda di riferimento, possiamo dedurre, nel caso in esame: con il calettamento $k = +6^\circ$, l'instabilità è aumentata;

con il calettamento $k = +3^\circ$, l'instabilità è diminuita;

con i calettamenti $k = 0^\circ, -3^\circ, -6^\circ$, il velivolo è stabile.

Naturalmente occorre non esagerare nel dare un valore negativo al calettamento nel piano di coda, per non dover raggiungere, a parità di portanza, incidenze troppo elevate, con conseguente eccesso di resistenza. Infatti, per ottenere la portanza 100 Cp = 50, con $k = +3^\circ$ occorre $i = +7^\circ$; con $k = 0^\circ$, occorre $i = +7^\circ 30'$; con $k = -3^\circ$, $i = +8^\circ$; con $k = -6^\circ$, $i = +8^\circ 45'$; dal minimo al massimo valore di i , la resistenza dell'ala passa dal valore 100 Cr = 3 al valore 100 Cr = 3.75, con un aumento cioè del 25%.

L'angolo d'influsso e la superficie del piano di coda

Finora si è supposto che corrente d'aria abbia la stessa direzione per l'ala quanto per i piani di coda. In realtà, per l'ala, questo concetto è effettivamente intuitivo che l'aria, dovendo sfiorare sull'ala una spinta verso l'alto, cioè la portanza, per reazione risentirà una spinta

verso il basso; ne segue una deviazione, verso il basso, di una massa d'aria uguale a un cilindro che ha, per diametro della base, l'apertura alare. La massima deviazione è al bordo d'uscita dell'ala, e diminuisce a mano a mano che ci si allontana da questo: data la posizione normale dei piani di coda, questi sono investiti sempre sotto un angolo diverso dalla incidenza dell'ala.

Questo angolo di deviazione, o angolo d'influsso, si indica con la lettera greca ϵ (épsilon), ed è rappresentato nella fig. 23, nella quale la freccia V indica la direzione della corrente d'aria che investe l'ala, e la freccia V' indica la direzione devianta in corrispondenza del bordo d'attacco del piano di coda. I rimanenti elementi (incidenza dell'ala e calettamento) hanno i medesimi simboli: l'incidenza effettiva del piano di coda è indicata con i_c . Si ricava facilmente:

$$i_c = i + k - \epsilon$$

Questa formula si può esprimere in parole: l'incidenza effettiva i_c della coda è uguale alla somma dell'incidenza i dell'ala e del calettamento k della coda, meno l'angolo d'influsso ϵ .

Trascureremo, in quest'opera elementare, il calcolo di ϵ , che varia secondo la distanza del punto considerato (bordo d'attacco del piano di coda) dal bordo d'uscita dell'ala, distanza che va considerata sia orizzontalmente che verticalmente; secondo la portanza dell'ala, e quindi secondo l'incidenza di essa; ed infine secondo l'allungamento dell'ala, e quindi secondo la corda di essa.

Sarà sufficiente considerare che, poiché

Carissimo Zio Falcone,

Sono un appassionato lettore del tuo bel giornale. Da due anni lo leggo e mi sembra che di giorno in giorno diventi sempre più bello.

ROSARIO PUGLISI
Via Porta Modica, 26
RAGUSA

...Sono molto soddisfatto del giornale che arriva puntualmente e che leggo con passione perché è per me il giornale più bello del mondo e farò larga propaganda fra i miei amici e fra i miei compagni.

ALFIO TAVANTI
Via Fratelli Pellis, 79
PERUGIA

la massa d'aria è deviata posteriormente all'ala, verso il basso, il piano di coda verrà a trovarsi con un'incidenza effettiva minore di quella geometrica: se la posizione geometrica, in conclusione, è sufficiente a mantenere l'equilibrio, tanto maggiore sarà l'equilibrio effettivo, poiché la coda verrà ad avere le stesse caratteristiche che si avrebbero per un calettamento maggiore, quindi meno instabile, come si è visto precedentemente.

Superficie del piano di coda

La fig. 24 rappresenta schematicamente la pianta di un velivolo, chiamato velivolo convenzionale, che serve come termine di paragone per la determinazione della superficie minima della coda.

Il punto G indica il baricentro, che potremo assumere come coincidente con il centro di pressione dell'ala. I è la corda dell'ala, xg ed ag sono le distanze del baricentro rispettivamente dal bordo d'attacco e da una retta mm che divide il piano di coda in due parti, delle quali quella anteriore, doppia dell'altra, è di superficie uguale ai due terzi di s.

(Continua). **GIORGIO BACCHELLI**

CRONOMETRISTI



(Foto Tione)

Al Concorso Nazionale, nelle gare inter-provinciali, nelle modeste manifestazioni locali vi è sempre un individuo affacciato che, armato di un grosso «cippellone» e talvolta di un binocolo, si diverte a seguire il volo dei modelli e riempie di cifre certe misteriose tabelle. Non è un amatore, né un esperto che prende appunti per travasare poi il frutto dei suoi studi in articoli popolari, anzi talvolta si tratta proprio di un individuo del tutto incompetente in materia: noi qui parliamo del Signor Cronometrista Ufficiale. Trattasi di un esemplare umano perfettamente collaudato alla sfera del solleone, resistente alla fame, alle mosche, dotato di una pazienza a prova di bomba. Nemmeno l'assalto della turbolenta schiera degli aeromodellisti riesce a scompolarlo. Solo quando qualche modello tocca il suolo un po' troppo rapidamente, lo sentite mormorare: «tre secondi» con un tono di voce del tutto particolare. Sappiate però che ciò non deriva da un atroce desiderio di vedere fare la stessa fine a tutti i modelli in gara: è forse un piccolo sfogo e nulla di più.

Ed al piccolo sfogo ha diritto, poveraccio!

Partito di prima mattina su di un torpedone stracarico di allievi e di modelli, per tutta la strada si è sentito magari compresso e pigiato fra sacchi alpini, valigette e ragazzi irrequietissimi che gli hanno fatto pensare con nostalgia ai marmocchi lasciati a casa, i quali hanno la lodevolissima abitudine di accoglierlo, quando tornò dal lavoro quotidiano, con calde manifestazioni di simpatia a base di stamptagliatura di mani sporche di pappa sui pantaloni scuri del vestito d'ufficio. Mentre il più piccolo fattosi prendere in braccio a forza di strepiti e strilli manifesta la sua commozione provvedendo ad abbondante imaffiatura della giacca paterna! Piccole gioie familiari quanto rimpianse a contatto con quei calmi e pensierosi giovanetti che sono gli aeromodellisti!

Sul campo si sta meglio, ma sino a un certo punto, che presto arriva a volo rasente uno stormo di tafani da combattimento: occorre lottare strenuamente mentre il sole comincia a scottare e i concorrenti non si decidono ad avviarsi al punto di lancio.

Cominciano le prove e si scatena un fin-

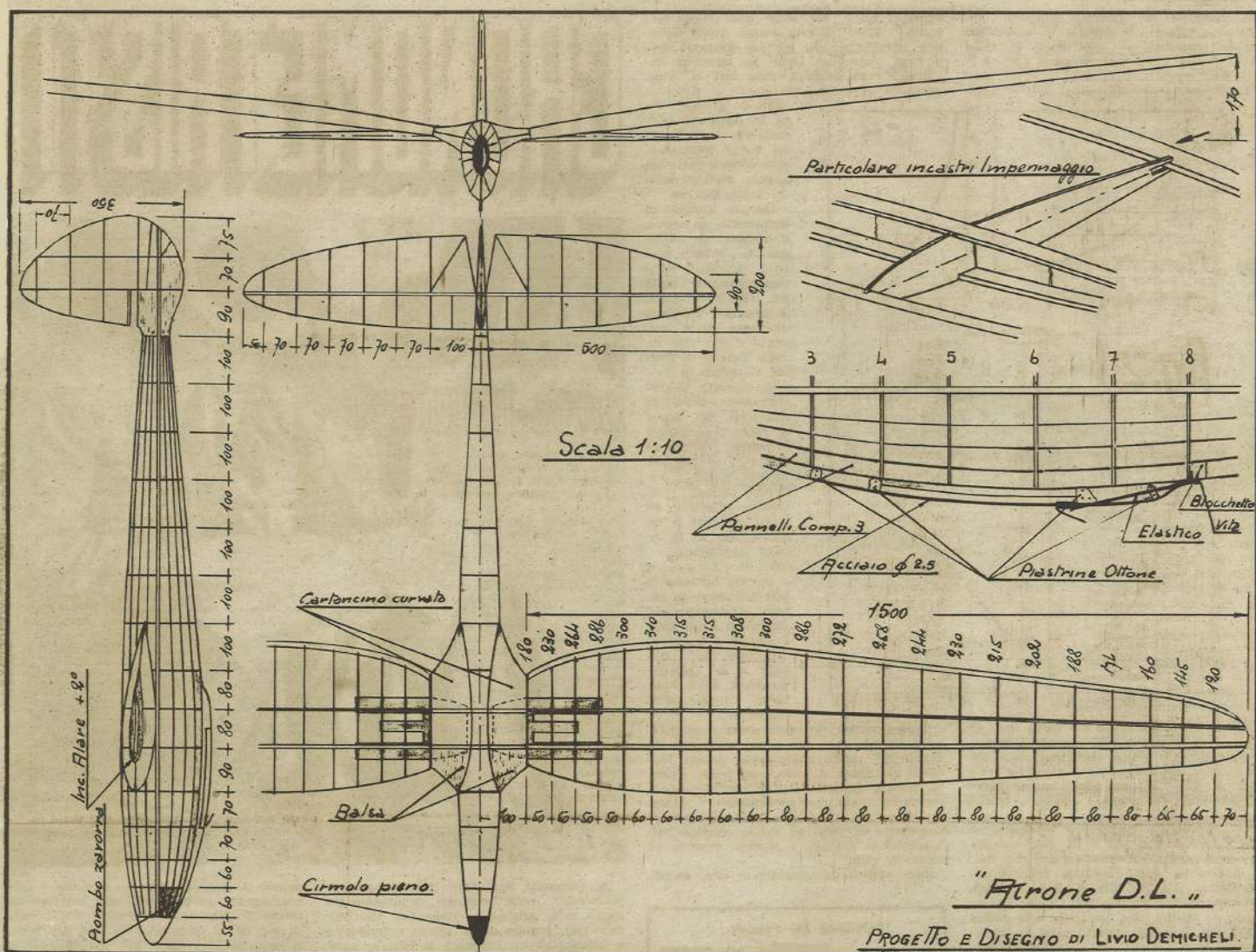
mondo. Chi ha la malassa caricata e urla ed impreca perché non può lanciare essendo il cronometrista occupato a seguire il volo di un altro modello: chi non trova il cavo per il traino del veleggiatore; si notano delle termiche e tutti vogliono lanciare; il cronometrista diventa più richiesto di Figaro nei «Barbieri di Siviglia». Ed egli deve restare sempre calmo ed impassibile per poter controllare con esattezza i tempi di volo. Talvolta un modello scompare in distanza, State tranquilli, anche dopo che il cronometrista, munito di binocolo, dichiara di non vedere più il modello: c'è sempre qualcuno degli spettatori il quale giura e spergiura di seguirlo ancora. E' incredibile quanto sia acuta la vista degli appassionati sostenitori di questo o quel campione.

Il cronometrista che per prudenza ha fatto arrestare una sola lancetta, si sforza di rivedere il modello tornando a scrutare il cielo con il «prismatico»: inutilmente, ché nessun puntino nero è più in vista da tempo. Passa qualche minuto di inutile ricerca e infine, fra un uragano di proteste, destinate dalle ricerche e si accinge a segnare il tempo di scomparsa alla vista, mentre vicino a lui c'è ancora qualcuno che, ad occhio nudo, afferma di vedere ancora il modello! Finite le gare gli aeromodellisti non hanno più pensieri; i cronometristi, no: stanchi e intontiti devono allora intraprendere una nuova faticosa: la compilazione delle classifiche. Spesso devono accontentarsi, per sedile, dello spigolo di una cassa capovolta e, per tavolo, delle proprie ginocchia. Comincia la danza delle cifre che in un secondo tempo andranno, rigidamente allineate, al posto loro spettante. Per il primo classificato il cronometrista «ha fatto il suo dovere», per gli altri «è impossibile non abbia commesso degli errori», che non sia «una bestia», ecc. ecc.

Il ritorno in città è tranquillo e calmo come il tragitto del mattino ed infine, a casa, il brav'uomo può assaporare la pace e le gioie della famiglia, fatto segno alle manifestazioni dei suoi rampolli che si esprimono in modo ancor più clamoroso del solito dato il maggior numero di ore di assenza del beneamato genitore.

Viva il Signor Cronometrista Ufficiale!

TIONE



PROGETTO E DISEGNO DI LIVIO DEMICHELÌ

AIRONE D.L.

Questo è il modello che vinse, con 229", la Gara Romana del 15 giugno 1941-XIX e che scomparve alla vista senza più essere rintracciato.

Lo ricostruisti in poco più di un mese e lo presentasti assieme al modello ad elastico che poi vinse anche alle Eliminazioni genovesi 1941.

Causa il centraggio affrettato (lo finì la vigilia della gara) ed il cavo di pialino che su sei lanci si ruppe ben cinque volte, sganciato a bassa quota si classificò 5. Non ebbi in seguito la possibilità di presentarlo alle altre gare che disputai, ma alle prossime del 1942... ne ripareremo.

La costruzione non è delle più facili, ma lavorando con precisione e pazienza otterrete un buon veleggiatore.

Su questo modello è stato montato un sistema di gancio spostabile che fu realizzato per la prima volta nel 1938 dal noto aeromodelista genovese Rinaldo Burrone.

Cenni sulla costruzione

La fusoliera è composta di n. 15 ordinate di sezione poligonale; le prime 7, comprese quelle dell'attacco alare, sono in compensato di betulla da mm. 3 alleggerite (salvo le prime tre che sono piene). Le 5 e la 7, che devono sopportare le balonette orizzontali, sono rinforzate, superiormente ai trave di fusoliera, da due lamelle di compensato da mm. 1.5 incollate lateralmente. Le altre ordinate sono tutte in compensato da mm. 1.5.

Prima si procederà, sulla vista in pianta, alla costruzione del trave fusoliera, formato da due listelli da mm. 3x6, uniti in coda, e collegati da traversini della stessa sezione. Quando la colla sarà asciutta si procederà ad incastrare ed incollare contro i suddetti traversini, le ordinate, che risulteranno perciò perfettamente allineate. Incollare poi il pattino in compensato di betulla da mm. 4 che porta l'intaglio per il gancio scorrevole,

ed il listello superiore ed inferiore di mm. 4x5. Gli altri listelli di forma sono di sezione mm. 2x4. I due travi del timone verticale sono in compensato da mm. 2, le centine in tranciato da mm. 1 ed il contorno in tondino da mm. 3. Le due centine dell'attacco alare, di profilo biconvesso simmetrico, sono in compensato da mm. 4. I raccordi, che hanno l'anima in compensato da mm. 2, sono, anteriormente in balsa sagomata e posteriormente in cartoncino curvato.

Ogni semiala è composta di n. 22 centine in tranciato di piallo da mm. 1.5 salvo quella dell'attacco che è in compensato da mm. 3. Il profilo, ideato da Livio Cavini, ha dato già ottimi risultati su altri modelli ed è stato da me applicato per sperimentarlo su di un modello di maggiori dimensioni. Si è dimostrato assai buono specialmente per veleggiatori. A parte ne do la tabella.

Il longherone anteriore è formato da due listelli da mm. 4x6 rinforzato da plastrine di tranciato di piallo da mm. 1, quello posteriore da due listelli da mm. 2x4 anch'essi rinforzati da plastrine di impiallaccatura di piallo da 5 decimi. Bordo d'entrata e curvato, va terminale in tondino da mm. 4; bordo d'uscita in listello triangolare da mm. 3x12.

Per curvarlo bisogna prima segare in tre pezzi larghi ciascuno 4 mm., la parte da curvare, e dopo averli spalmati di cascina si curvano sul disegno, tenendoli in posto con spilli. A colla asciugata si rifinisce con carta, vetro e dopo avere praticato gli incastrì del le centine si procede alla costruzione della semiala.

La balonetta d'attacco è di mm. 8 di spessore e formata da due tavolette di compensato di piallo da mm. 3 con interposta una di betulla da mm. 2.

Le centine dell'impennaggio orizzontale sono in tranciato da mm. 1, il longherone in due listelli da mm. 2x4 messi di piatto e rinforzati posteriormente da impiallaccatura

di piallo da 5 decimi. Bordo d'entrata e curvato terminale in tondino da mm. 3, bordo di uscita in listello da mm. 2x5 curvato come per quello dell'ala. Profilo biconvesso simmetrico. Incidenza 0.

La copertura della fusoliera e delle due semiali è in surrogato pergamina sottile, l'impennaggio verticale e quello orizzontale in carta vergatina. Verniciatura con nitrocellulosa colorata.

Per il centramento basta aggiungere zavorra fino ad ottenere una planata regolare, dopo iniziare i lanci con poco cavo e correggere con aggiunta o meno di piombo le eventuali piccole deficienze di centraggio.

Fare molta attenzione alle svergolature! Descriverò ora brevemente il funzionamento del gancio. Esso è saldato su di un tubetto di ottone, il quale scorre su di una guida di filo di acciaio di diametro mm. 2.5 vincolata al pattino in compensato da squadratura di ottone saldate. E' tenuto in posizione arretrata da uno o più anelli di elastico.

Al momento del lancio quando la trazione sul modello è molto forte il gancio si sposterà avanti, a mano a mano che la trazione diminuisce con l'aumentare della quota, esso lentamente si sposterà indietro tirato dall'elastico. Perciò il modello sfrutterà al massimo la lunghezza del cavo. Anche in caso di raffiche o di vento forte, il gancio assumerà automaticamente la posizione migliore. Bisogna però regolare molto attentamente la tensione dell'elastico.

Quasi tutti gli aeromodelisti genovesi hanno adottato nei loro veleggiatori da pialla questo dispositivo, e tutti ne sono rimasti oltremodo soddisfatti.

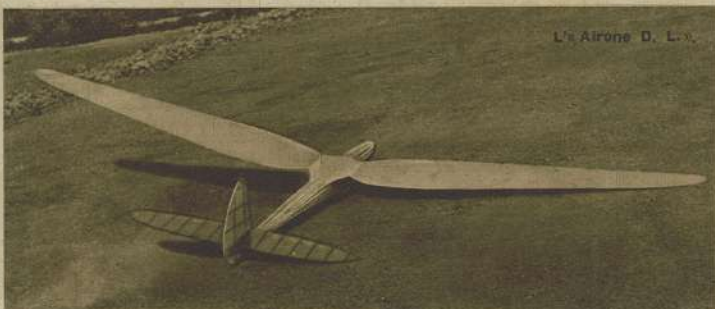
PROFILO "CAVINI"

X	Y ₀	Y ₁
0	4.52	4.52
1.25	6.456	3.10
2.50	7.35	2.576
5	8.60	1.862
7.50	9.45	1.36
10	10.10	1
15	10.87	0.49
20	11.50	0.194
30	11.70	0
40	11.204	0.16
50	10.20	0.56
60	8.754	0.90
70	7	1.11
80	4.936	0.94
90	2.62	0.592
95	1.348	0.348
100		

Di questo profilo, il suo ideatore allievo Ing. Livio Cavini, ne darà non appena gli sarà possibile, tutti i diagrammi completi, dato che presso l'Università di Genova potrà avere a disposizione un moderno tunnel aerodinamico.

LIVIO DE MICHELÌ

Via Tiro a Segno, 33 Genova Rivarolo



L'Airono D.L.

Il segreto

romanzo

(Continuazione dai numeri precedenti)

— Su, Garrone, su! Che vi succede? Che avete? — gli domandò Verna.

— Santo cielo! Oh Dio! — balbettò il poveraccio. — Ma, non sentite? Non avete orecchie. Lo sentite quello che cantano questi selvaggi?

— Sentiamo che cantano, ma non comprendiamo una sillaba — rispose Rossi. — Non è per caso una canzone in onore delle divinità calate dal cielo? Almeno, secondo i romanzi, dovremmo esser considerati divinità.

— Non scherzate, disgraziato, non scherzate! — gridò Garrone. — Datemi piuttosto qualcosa di fortissimo da bere e bevete voi stessi. Ne avrete bisogno!

Verna scambiò uno sguardo preoccupato con Rossi, poi, da una borsa di pelle prese una boccetta di Centebite, liquore aromatico e verdastro che si potrebbe chiamare «Fiamma liquida» e ne versò un sorso fra le labbra di Garrone che non era in grado di servirsi da sé.

Garrone sospirò profondamente e un rapido rossore tornò a diffondergli si per le guance.

— Non avevate tutti i torti, Rossi — disse lugubramente. — Questo canto è effettivamente in nostro onore e in onore di quel cane di Bingi, il capo-giardiniere che ci ha mandati qui. Ma non celebrano le divinità calate dal cielo. Sapete che celebrano?... Il cibo, gli alimenti, le piante, la carne fresca, insomma, che Bingi ha inviato loro per le vie del cielo. E la carne fresca siamo noi! Noi! E adesso ridete, disgraziato!

— Sul campo il canto e la danza continuavano. I negri, sicuri com'erano del loro pranzo, non manifestavano gran fretta di cominciarlo e si eccitavano col fine probabile di aumentare l'appetito e, di conseguenza, la gioia di saziarlo.

Verna taceva, accigliato; Rossi, in silenzio s'era messo a preparar le armi di bordo: due rivoltelle e un moschetto.

— Non potreste tentar di decollare? — domandò a un certo punto Verna.

Rossi scosse il capo.

— Penso che non faremmo altro che precipitar la catastrofe, perché al primo tentativo di avvio del motore ci si lancerebbero addosso. Per di più siamo con la prua quasi a contatto degli alberi. Dovremmo manovrar con lentezza e ci fermerebbero dieci volte prima di aver acquistato velocità.

In quanto a Garrone, da qualche istante sembrava rimuginare un'idea.

— Datemi un altro sorso di quella roba, commendatore — disse. — Voglio schiarirmi il cervello. Forse potremo cavarcela. A ogni modo tenterò. Teneva pure pronte le armi, ma non mostratele. Se il mio tentativo fallisce, proveremo a decollare ad ogni costo, sparando su chi vuol trattenerci.

I suoi compagni fecero un segno di assenso e Garrone, preso il coraggio a due mani, saltò sul prato levando le braccia come a comandar la parola.

— Gran capo! — gridò, volgendosi a Zambo. — Pa' tacer la tua gente. Io, l'inviato del vostro amico Bingi, voglio parlarvi.

Zambo levò alta la sua lancia e le grida cessarono.

— Uomini Bangha! — declamò Garrone. — Il potente Bingi vi manda noi in dono, ed eccoci qua, pronti a saziare la vostra fame. Ma chi sazierà la vostra sete? Forse la poca, sottile fangosa del fiume dove le bestie immonde non sguazzano? Chi restituirà il verde ai vostri alberi e ai vostri prati? Chi arricchirà le vostre piante di nuovi e dolci frutti? Vi ho udito invocare la pioggia, o gente Bangha, la buona pioggia che disseta e rinfresca, ma chi ve la darà se ci uccidete subito?

— Puoi darci forse la pioggia, tu? — domandò scettico Zambo. — Chi sei tu che parli il nostro linguaggio?

— Io sono un negro; — rispose sfrontatamente Garrone — un negro dalla faccia rossa! Con la mia grande aquila vado spesso a colloquio con gli spiriti della pioggia e dei venti; io posso comandar loro anche quando le vostre invocazioni di po-

vera gente che striscia sulla terra non arrivano alle loro orecchie.

Un lungo mormorio si diffuse fra i negri, che magiamente si serrarono attorno a Garrone.

— Lascia che risalliamo in alto a chiedere la pioggia agli dei o capo; e subito dopo torneremo fra voi — riprese questi.

I selvaggi si guardarono incerti, ma qualcuno scosse il capo, incredulo.

— Tu menti, straniero — rispose il capo. — Tu vuoi lasciarti insieme coi tuoi.

— Ti sbagli, capo! — replicò Garrone, impallidendo leggermente. — Noi siamo liberamente venuti a voi. Perché, dunque, dovremmo fuggire? Bingi ci aveva già detto che sorte ci attendeva e noi l'abbiamo accettata. Ma la tua diffidenza non mi offende. Farò così: io e il mio compagno più vecchio rimarremo qui, fra voi, nel mentre che il mio servo salirà con la mia aquila vicino al sole per invocare la pioggia e ordinare alle nuvole di portarsi sui vostri campi. Che decidete?

Zambo rimase un poco perplesso, dondolando da una gamba all'altra e tormentandosi con la mano il labbro inferiore. Finalmente si risolse.

— Sta bene; — rispose — farò come tu dici. Ma se il mio compagno fugge, ti darò in pasto alle formiche bianche.

Garrone rabbrivì, ma trovò la forza di alzar le spalle.

— Ascoltatevi bene — disse in italiano ai suoi compagni che si sporgevano dalla cabina, ansiosi di capire. — Ho ottenuto qualcosa. Il nostro destino è affidato alla radio, Voi, Verna, scendete sul campo, vicino a me. Così!

Un mormorio di approvazione sorse fra i negri, vedendo che Garrone dimostrava di volere stare al patto.

— Voi, Rossi, decollate pure e portatevi in alto. Nessuno vi disturberà. Quando sarete a quota sufficiente per lanciare un messaggio con la speranza che sia raccolto, chiamate soccorso, dando la nostra posizione, e, in nome del cielo, guardatevi bene attorno per veder se ci son nuvole di pioggia che vengano da questa parte. Ma fate presto, per carità, prima che questi

assassini ci ripensino. Purtroppo non son così stupidi come sembrano!

Senza perdersi in chiacchiere, Rossi chiuse gli sportelli e avviò il motore. A un ordine di Zambo, i negri allargarono il cerchio, fra grandi clamori, e si dispersero per lasciar posto alla rullata. In breve il biplano decollò e cominciò una rapida spirale sul campo. In quanto a Zambo e alle sue guardie del corpo, essi tenevan stretti fra loro Verna e Garrone.

Garrone contemplava coi occhi umidi di rimpianto l'aeroplano prender quota sulla verticale del campo. A un certo punto un sospiro gli sfuggì:

— Tornerà? — domandò sottovoce a Verna.

— Tornerà! — rispose l'altro asciuttamente.

Infatti, dopo esser rimasto per una ventina di minuti a una quota di un migliaio di metri, l'apparecchio riprese a rapidamente scendere ed atterrò con leggerezza, fra gli urli e i balbettii dei negri.

— Fatto! — disse semplicemente Rossi. — Ha risposto soltanto la Missione che abbiamo lasciato. Mi ha assicurato che provvederebbe immediatamente. Ah, a proposito, ho visto dei nembi venire rapidissimi da questa parte, di là, da dietro la foresta...

Quasi a commentar le parole di Rossi, un brontolar di tuono serpeggiò tra gli alberi e contemporaneamente una folata umida fece oscillar le foglie penzolanti e curvar l'erba secca del prato. Seguì un secondo tuono, molto più vicino.

Un'esplosione di gioia delirante scosse i petti della tribù. Tutti si precipitarono addosso ai tre bianchi, e ciascuno voleva toc carli e ringraziarli per la protezione che accordavano ai buoni Bangha.

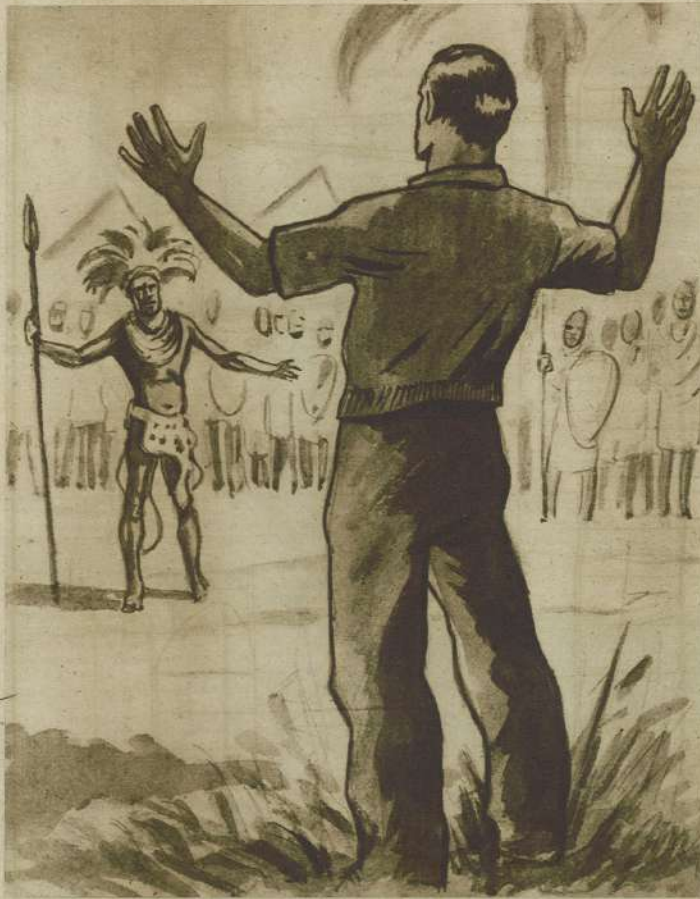
Il capo confabulò per qualche istante con lo stregone, un vecchiccio cisposso pieno di corna e di zanne di belva che gli pendevano dal collo, poi, con un sorriso radioso, si volse a Garrone:

— Tu hai mantenuto la parola. Sei veramente un negro dalla faccia rossa. Noi non mangeremo più te e i tuoi compagni. Resterete sempre con noi. Ci darete la pioggia e il sole quando ne avremo bisogno. Venite! Vi farò preparare una capanna accanto alla mia e vi lascerò scegliere quattro mogli per ciascuno fra quelle mie.

E tutti corsero a ripararsi dall'acqua che ormai cadeva a rovesci.

(Continua...)

ANTARES



...saltò nel prato levando le braccia...

FILATELIA

Pirati e ribelli sui francobolli inglesi

(continuazione vedi numero precedente)

Trascorsero venti anni prima che si potesse scoprire il loro rifugio e fu soltanto nel 1810 che una nave britannica gettò le ancore in vista dell'isola di Pitcairn. La comandava un antico compagno di Christian, che aveva potuto provare la propria innocenza ed era stato assolto dalla Corte Marziale di Londra.

Egli che credeva di trovare colà il capo con quasi tutti i ribelli, ebbe invece la sorpresa di incontrarvi soltanto il marinaio John Adams, che era considerato il «padre spirituale» dei coloni e che viveva nell'isola in compagnia di giovani meticcio e di vecchie tahitiane.

Christian e tutti gli altri suoi seguaci erano stati uccisi tanti anni prima dai polinesiani per questioni di carattere familiare. Adams raccontò che era riuscito ad impossessarsi di tutte le armi da fuoco e che con l'aiuto di esse aveva potuto sterminare gli assassini dei suoi compagni.

(continua...)

NOTIZIARIO E RASSEGNA DELLE NOVITA'

NORVEGIA

E' noto che i germanici hanno posto ovunque in tutti i territori dove sono le gloriose truppe tedesche una grande «V», iniziale dell'antico grido «Viktoria», a simboleggiare la certezza nella vittoria finale sul mostruoso connubio delle forze demoplitiche e dell'ebraismo bolscevico.

Ormai tale lettera «V» è il segno della nuova Europa che sta inesorabilmente sorgendo sotto i colpi di spada dell'Asse, e ovunque d'ora innanzi sarà presente quale simbolo augurale. Anche sui francobolli è stata apposta la fatidica iniziale, e la prima serie apparsa con essa è appunto questa della Norvegia dove i tedeschi hanno colto nella primavera del 1940 la grande vittoria che

«L'Aquilone» è un giornale molto bello e interessante anche per una ragazza...

BIANCA MOLINARI

doveva costituire la premessa per l'avanzata in occidente.

I francobolli di posta ordinaria che erano finora in uso sono stati messi recentemente in circolazione soprastampati con una «V» che spicca nerissima nel centro di ciascuno di essi.

Ma questo non è che un preludio, poiché alcuni valori sono stati addirittura riemessi con la iniziale che domina in bianco nello stesso disegno del francobollo. Due valori della serie che descriviamo recano appunto questa interessante particolarità. Ecco come è composta la nuova serie che ha avuto un immenso successo fra i filatelici e che è quasi divenuta introvabile:

- 1 Cere, oliva;
- 2 Cere, bruno;
- 3 Cere, arancione;
- 5 Cere, lilla;
- 7 Cere, verde;
- 10 Cere, verde (soprastampa nera);
- 10 Cere, verde (lettera «V» in bianco);
- 12 Cere, violetto;
- 14 Cere, rosso arancio;
- 15 Cere, oliva scuro;
- 20 Cere, iacca;
- 25 Cere, marrone;
- 30 Cere, oltremare;
- 35 Cere, violetto;
- 40 Cere, verde grigio;
- 50 Cere, lilla (soprastampa nera);
- 50 Cere, lilla (lettera «V» in bianco);
- 60 Cere, blu grigio;
- 1 Corona, verde giallo;
- 1½ Cor., blu.

TURCHIA

In occasione della Fiera di Smirne del 1941 sei francobolli esitano la ormai celebre rassegna internazionale che venne istituita in Turchia per volere di Kemal Ataturk. I valori sono illustrati con vignette riprodotte vedute della città, della Fiera, o con scene di propaganda per alcuni dei prodotti esposti.

- 30 para, verde grigio (Porto di Smirne);
- 3 kurus, oliva (padiglione della meccanica);
- 6 kurus, rosso (ingresso della Fiera con il palazzo degli Uffici);
- 10 kurus, azzurro (Monumento equestre di Kemal Ataturk);
- 12 kurus, violetto bruno (raccolta del fuso);
- 17½ kurus, marrone (Un altro padiglione della Fiera).

Dentellatura: 12.

MAURITIUS

MOVO PARTI STACCATE MODELLI VOLANTI

La più completa organizzazione italiana per l'Aeromodellismo

Catalogo illustrato inviando L. 2,50
MILANO - Via S. Spirito, n. 14
Telefono 70-666

Le memorie di un ACCADEMISTA

(Continuazione del numero precedente)

XI

Ora che mi sto avviando a descrivere le delizie delle spugnature cerebrali per la preparazione agli esami della fine di questo anno di Accademia, mi pare opportuno informare i miei lettori sulle materie d'insegnamento e sulle fisionomie dei professori, tanto militari che civili, che tentavano di colmare le vaste lacune traforanti le nostre meningi.

A dire la verità, questo argomento mi riesce alquanto difficile a trattare, non tanto per il rinnovato dolore che il cor mi preme nel ripensare a quelle moleste cose che finirono per ridurre il mio cervello ad un semplice cavolfite, quanto al fatto di dovermi accingere a parlare di persone che essendo tuttora viventi potrebbero offendersi e scagliarmi addosso i peggiori anatemi. Però, confidando nel buon senso e nello spirito di cui ciascun essere umano dovrebbe esser dotato, potrà bastare che io premetta, come in certe pellicole cinematografiche, la frase iniziale: «Il riferimento a persone od a fatti realmente avvenuti è puramente casuale».

Del resto se qualcuno aveva da risentirsi lo doveva fare a tempo debito, perché nulla di costoro è sfuggito nella redazione del Mak pi e questa pubblicazione era alla portata di tutti già molto tempo prima che ci venissero elargiti i sospirati galloni da sottotenente. Quindi la vendetta d'oggi sarebbe postuma e sterile. E per zuccherino dirò che me il ricordo tutti con grande simpatia, e con una certa venerazione per il loro sapere e la pazienza con la quale riuscirono a ribadire in noi alti sensi di umana condizione.

E veniamo a noi. Del direttore del Corso bisognerebbe parlare molto a lungo, quale specchio nel quale eravamo soliti ed obbligati a guardare. Ma per far questo ci vuole il massimo del coraggio in quanto soltanto oggi, ed a lume di ricordo, posso valutare l'importanza dell'uomo, la sua acuta sensibilità di pioniere d'anime e la squisitezza didattica che ne derivava.

A quel tempo egli cominciò a farsi conoscere da noi portando sul berretto soltanto due lasagne; la terza gliela dettero a metà Corso. Onestamente devo dire che quest'uomo era burbero, bello, fortemente maschile, esternamente inappellabile, internamente deciso ed inflessibile. Ora, a tale distanza di tempo, bisogna pure che gli riconosca uno sconfinato limite di pazienza umana per aver potuto sopportare, sebbene con qualche scatto, le canagliate di quei 36 pirati convenuti da tutte le parti d'Italia a costituire una delle peggiori bande di delinquenti che si siano mai viste sulla faccia della terra. Egli c'impartiva il primo sapere militare: la scuola a piedi, in ordine chiuso e in ordine aperto, il maneggio delle armi, il tiro e tutte quelle altre diavolerie che costituiscono la scienza militare pratica. Tentava anche di farci entrare nelle teste refrattarie i molti paragrafi del regolamento militare ed al mattino della domenica, come un frate predicatore, ci proponeva sermoncini di una perfetta morale. Egli aveva fra l'altro il potere di decidere sulle nostre aspirazioni per mezzo di alcune definitive votazioni, come quelle sulla condotta e sull'attitudine militare oltre che quella della sua propria materia d'insegnamento che si compendia nelle istruzioni teoriche di armi e tiro.

Gli ufficiali addetti al Corso, che erano costretti ad alternarsi in questo primo anno a martoriare e ad egualizzare le nostre personalità, colpendo in primo luogo il nostro spirito indomito e poi anche il nostro grande amore per il volo, la soddisfazione del quale doveva essere procrastinata per vizio di ordinamento, si dimostrarono ottimi collaboratori del direttore e nostri fratelli maggiori, contribuendo validamente al nostro inquadramento e alla piacevole cementazione del nostro cameratismo. L'unità del Corso apparve ben presto indissolubile. Certo che i giovani, i quali vanno oggi a frequentare i Corsi della Regia Accademia, sono particolarmente fortunati. Trovano colà ottimi ufficiali usciti tutti dalla stessa fucina, tutti abili piloti e prodi combattenti che cercano di esaltare,

esemplificando, lo spirito personale e di Corso e soprattutto quello per il volo e quello ancora più alto per l'Arma e per la Patria.

Ma torniamo a bomba. Cioè parliamo del professore di matematica che nel suo complesso assomigliava ad uno gnomo delle foreste nordiche ed era fornito della spicata caratteristica di tutti gli insegnanti del suo rango: preciso, imparziale, definitivo come l'enunciato di un teorema o di un assioma. Costui conosceva la sua materia come io conosco i miei fratelli ed aveva il pallino di volerla propinare come se tutti quanti fossimo iscritti al biennio di matematica di una qualsiasi Università italiana.

Poiché non era convinto, dall'espressione dei nostri visi, che capissimo granche di quello che andava fluendo di tra i peli della sua barba che gli cominciava sotto al naso, ci dettava per filo e per segno il modo di cucinare succulenti manicaretti con i numeri ed i segni algebrici. Caro professore! Avremmo dovuto certo fare miglior tesoro dei vostri insegnamenti! Molte pene negli anni che seguirono ci sarebbero state risparmiate quando dovemmo incontrarci con quei ben più astrusi arzigogolamenti che formano le varie meccaniche applicate. Ma, cosa volete, noi eravamo inquieti, ansiosi di lanciare le nostre anime nell'atmosfera celeste dell'infinito ed i nostri corpi al di là di tutti gli ostacoli; perciò ogni formula teorica ci apparve come un anello di una catena di ferro che tendesse a ricordarci la nostra natura ultraterrena trattenendoci inchiodati su questo misero globo. Nella vostra serenità di vegliardo, se ancora vivete, potrete certamente comprendere la nostra asineria di allora e perdonarcela, soprattutto per il fatto che quasi la metà di noi ha pagato con la vita il debito d'onore verso l'Aeronautica e verso la Patria in guerra.

Ed ora a voi, esimio letterato che avete cercato di interessare le nostre esplosive mentalità alla musica divina della ancor più divina «Divina Commedia». Avevate

la pronuncia sciolta come se aveste succhiato da bimbo il latte della favella toscana. Quando ad occhi sbarrati l'assemblea fissava voi troneggiante sulla cattedra, avete avuto giustamente l'illusione di averci mandato in estasi per quei roventi carmi che la vita si sarebbe incaricata più tardi d'imprimerci nella carne. Quegli sguardi concentrati nel vuoto volevano significare una zuppa di aspirazioni e di timori che si rimestavano nel nostro cervello all'infuori della nostra volontà. Ciascuno di noi non pensava al presente, non viveva nel presente, ma proiettava il suo spirito verso un futuro radioso ed eroico.

Mi accorgo che se continuo su questo tono non solo mi faccio venire le lacrime agli occhi per quel tempo passato e perduto, bensì vado fuori tema e faccio suonare falso il metallo di questa campana che voglio mantenere almeno negli elementi delle circostanze.

Ecco, qui mi balza il ricordo di uno dei migliori, sebbene più terribili, insegnanti militari sotto la cui guida mi sia mai trovato. Parlo di un Tenente Colonnello di Stato Maggiore del Regio Esercito, armonico, quadrato, dal cervello poliedrico, dall'occhio impositivo e dalla favella durissima. Lo si sentiva arrivare da cento passi lontano. Entrava nell'aula senza preamboli e ci attaccava con manovra avvolgente come avrebbe fatto contro una posizione nemica. Ebbi con lui alcuni scontri. Il primo avvenne pochi giorni dopo l'inizio delle lezioni. Entrato nell'aula, scorse la lavagna piena di pupazzi che la mano maestra di uno dei miei compagni aveva a lungo lavorato. Rivoltosi al capo-corso, disse: «cancellate!». E fin qui nulla di notevole. Mi alzai, manovrai il gomito, quindi mi disposi a tornare al mio posto. Ma quello aggiunse: «Vi tengo responsabile della pulizia della lavagna».

Ed avendo io pensato di replicare alcune cose, il suo occhio ferrigno perforò la mia idea e la sua voce tagliente m'inchiodò nell'atto di spezzarmi in due sul sedile del mio banco.

«Perciò venite a riferire sulle lezioni precedenti».

La conseguenza non parve logica. Il tutto andava assumendo l'importanza di un calcio nel sedere. Certamente mi avviai alla cattedra col viso in fiamme e con truci propositi, i quali dovettero ben presto smaltirsi per dar luogo alle parole di risposta onde

tacitare le insidiose domande del terribile insegnante. Mi difesi con onore ed al termine dell'interrogatorio mi stavo congratulando con me stesso quando il Colonnello, che non ne aveva l'abitudine, proclamò la votazione che mi aveva assegnata: «Quattro ventesimi!» ringhiò «e ciò serva di esempio».

Quindi preordinai una ritirata strategica facendo tremare il pavimento con un fragoroso rumore di ferraglia.

Perdonatemi, Signore del Cielo! Non sempre si possono avere sentimenti magnanimi per la necessaria carità umana!

(Continua.)

MARIO SALVADORI

BOTTEGA DELLE NOVITÀ

Un nuovo aereo da combattimento, di tipo completamente nuovo, sarebbe in costruzione negli Stati Uniti. Sprovvisto di coda e di fusoliera questo apparecchio avrebbe i motori situati sulle ali e la cabina di pilotaggio si troverebbe all'estremità anteriore dell'apparecchio. Non è dato ancora di conoscere a quale impiego sarà destinato lo strano velivolo americano. Si sa soltanto che è stato battezzato «Northrop Flying Wing» e che è armato di due torrette per cannoni, situate anche esse sulle ali. A giudicare dai suoi attributi bellici si potrebbe pensare però che i focosi dirigenti delle forze aeree americane gli avrebbero assegnato un posto di fiducia.

Altre informazioni provenienti da quelle parti segnalano che secondo una statistica della Camera di Commercio americana, la superficie del territorio degli Stati Uniti coperta dagli edifici dell'industria aeronau-

INCREMENTO CULTURALE AERONAUTICO

E' in allestimento presso l'Ufficio Editoriale Aeronautico un centro bibliografico che assumerà il nome su riportato. Detto centro, attraverso l'analisi, classificazione e schedatura delle pubblicazioni italiane ed estere, periodiche e non periodiche, si propone di far conoscere quali libri, articoli, memorie, ecc., sono stati scritti sopra un determinato argomento aeronautico e di fornire quindi una guida nel campo degli studi aeronautici.

Non è da credere che in questo periodo iniziale il nostro «incremento culturale aeronautico», che si gioca della collaborazione di valorosi specialisti e può attingere a grandi biblioteche aeronautiche statali, sia in grado di rispondere a qualsiasi domanda ed a volta di corriere; ma può già esplicare una notevole attività di consulenza bibliografica, sta fornendo direttamente informazioni, sta svolgendo ricerche bibliografiche particolari. Chi intendesse servirsi di tale utile strumento di studio, può scrivere all'Ufficio Editoriale Aeronautico, I. C. A., inviando lire 5 per rimborso spese.

tica, era alla fine di luglio del 1941 di 3.515.000 mq. e che erano in costruzione altri stabilimenti per 1.490.000 mq. Alla fine del 1942 l'industria aeronautica degli Stati Uniti dovrebbe coprire con i suoi stabilimenti circa 5 milioni di mq.

Il nuovo cannone Mauer, di cui è armato il caccia germanico «Messerschmitt» spara 900 colpi al minuto, e viene costruito in calibri da 15 a 20 mm. La sua potenza di fuoco è risultata dieci volte maggiore di quella del cannone precedente dello stesso calibro.

Il «Taylor» è un sistema di rivestimento alare realizzato negli Stati Uniti e costituito da un tessuto di vetro puro filato. Questo tessuto avrebbe superato la prova sperimentale rimanendo esposto per sei mesi agli agenti atmosferici senza subire alterazioni. A quanto si afferma, risulterebbe inoltre più leggero, più robusto e più resistente al fuoco nei confronti del rivestimento usuale. Il solo svantaggio consisterebbe nel fatto che, all'applicazione della lacca, questo tessuto si restringerebbe soltanto del 2 per cento invece che del 10 o 12 per cento, come accade nei rivestimenti usuali. Se fosse tutto qui, sarebbe un inconveniente non grave, poiché basterebbe applicare il tessuto con maggiore tensione sulle superfici alari.

Nel campo delle vernici comuni, invece, si sarebbe verificato uno scisma. Contrariamente alla comune opinione che la vernice a smalto e quella cromata funzionassero come isolatori e mantenessero il calore dei cilindri dei motori, il dottor Nyrón A. Coler della «Paragon Paint and Varnish Corporation» si è accorto, ora, attraverso numerose esperienze, che queste vernici favoriscono il raffreddamento, il grado di calore varrebbe a seconda dello spessore dello strato di vernice e a seconda del colore della vernice stessa. Uno strato di vernice chiara con 13 mt. gliorebbe il raffreddamento del 3 per cento.



«Cancellate!...»

POSTA *aerea*

Re 2000. — Non so a Modica, ma altrove esistono centinaia di Re 2000. Sarebbe bene che, con un po' di fantasia, tu mutassi pseudonimo. Ho letto delle tue peripezie e delle tue difficoltà. Mi dispiace proprio molto. Peccato che io non abbia modo, né mi sia concesso, intervenire per far comprendere a quel tale tuo parente che l'aeromodellismo è tutt'altro che una stupidaggine, o un'occupazione da oziosi. Chi lavora con le braccia e il cervello, amorosamente, appassionatamente, per costruire qualche cosa di bello o di utile, è sempre meritevole di elogio. Nel particolare caso dell'aeromodellismo si tratta di qualche cosa di bello e di utile insieme, giacché un congegno che vola con i propri mezzi è una cosa bella e poetica e giacché chi conosce profondamente le macchine volanti e l'elemento nel quale esse macchine volano potrà diventare un pilota aviatore o un costruttore di aeroplani o qualche cosa di affine con facilità e ottimo profitto. In verità sono pochi i casi in cui i grandi non capiscono l'utilità e l'importanza dell'aeromodellismo. Ma quando accade di incontrare ogni tanto di codeste incomprensioni e avversioni occorre usare molte convincenti parole e altrettanti esempi per mettere in evidenza la realtà. Purtroppo, come dicevo, io non posso intervenire direttamente e tu farai bene a comportarti con molta cauta saggezza, in questa faccenda. Infine vedrai che trionferà il buon senso. A meno che tu non trascuri lo studio o qualche altro tuo dovere per l'aeromodellismo. In tal caso il torto sarebbe tutto dalla tua parte. Le foto che mi hai mandate non sono bellissime e perciò dubito che Act dia la sua approvazione per la pubblicazione. Scrivimi quando vuoi. E non dimenticare di parlare del tuo giornale ai compagni che non conoscono «L'Aquilone». Occorre ingrandire ancora la nostra famiglia, anche se la nostra famiglia è già tanto vasta e rumorosa. (Un'altra volta, accanto allo pseudonimo, scrivi pure il tuo nome e cognome. Per poco la tua lettera non finiva nel cestino con tante altre di altri distrattori).

Umbretta, Padova. — Tutto è molto semplice. Se sei d'accordo, Candeo sarà luogotenente com'è suo e mio desiderio. Se tu vorrai collaborare con lui, bene, altrimenti lasciami campo libero, lui che è uomo. (Però, detto in confidenza, in materia propagandistica rendono — in genere — più le donne che gli uomini: pur che siano propagandiste serie e convinte, si intende. Il più bell'esempio rimane sempre Avionella di Milano, scomparsa chi sa dove. Per ciò che riguarda il servizio di corrispondenza relativo all'attività aeromodellistica è certo che è più adatto un aeromodellista. Vero è che tu pure sei aeromodellista, ma capisco e lodo la tua modestia e riservatezza. Comunque, immagino e desidero che i tuoi compagni di lavoro siano contenti di avere accanto una donna nella nobile attività aeromodellistica. A proposito: salutemeli, quei bravi padovani laboriosi. Sono d'accordo con te sulla necessità di fare con animo sereno qualche sacrificio in onore dei nostri soldati in Africa Settentrionale, o in Russia e altrove.

Rosario Puglisi, Ragusa Ibla. — Vi ringrazio delle parole di elogio, con le quali, però, non riuscirai a pagare le copie che ti mancano. Io tenterò con l'amministratore, ma temo che non ne farò nulla. Rimani un po' di tempo in attesa, e poi, se non riceverai nulla, mandami qualche soldarello. Ti spedisco il catalogo che desideri. Se vuoi le cartoline chiedi all'amministrazione.

Francesco Rocca, Napoli. — Acerbino, direi, il diletto è una bella cosa, ma non il prodotto del dilettante. Dacci sotto, e cerca di passare dal diletto alla fatica, cioè al lavoro (e se il lavoro non sarà fatica è segno che ci sono molte probabilità che tu sia o diventi un artista). Affettuosi auguri

Eduardo Spinelli, Milano. — A proposito della discussione intorno ai disegnatori e alla citazione che tu hai voluto fare di un mio elogio al pittore Tamburi, voglio ora segnalarti dei bellissimi disegni di Bianconi, comparsi sul numero 24 de «L'Ala d'Italia» (anno 1941). Al tuo amico Vittorio C. puoi offrire un altro esempio di buon gusto e di sobrietà. Sulla probità di certi pittori potrei parlarti a lungo, ma purtroppo oggi mi manca il tempo e lo

spazio. (Cose non finite e inafferrabili, come sai).

Michele Scotti, Savona. — Prima di tutto desidero ringraziarti per le belle parole che dedichi alla nostra pubblicazione. Noi facciamo tutto ciò che è umanamente possibile per assecondare i desideri e i gusti dei nostri lettori. Ricevere le loro congratulazioni, dunque, è la più bella soddisfazione, anzi è il più bel premio che si possa desiderare. Ti mi chiedi se conosco nessun aeromodellista di Savona. In questo momento non posso risponderti, perché non posso consultare l'elenco degli abbonati di codesta città (sono le ore 22 e gli altri uffici sono chiusi). Circa il Costruttore di Aeromodelli rispondo ciò che ho risposto ad Arrigo Pratesi. Anzi, leggi la lettera indirizzata a lui. Ricordati che con 100 lire puoi acquistare L'Aquilone, Le Vie dell'Aria, L'Ala d'Italia e Ali di guerra e ricevere inoltre il calendario aeronautico in omaggio.

ZIO FALCONE



Uno strano modello che ben merita il nome di «mulo dello serpente». E' l'«I-Gama» di Mario Galanetto di Pordenone.



Franco di Matteo, di Macerata, con il suo «DF 20».



Assieme agli aeromodellisti romani (fra cui Sebastiani in primo piano) il pio Tione ha voluto immortalare anche due mesti buoi.

LA PENNA AL SEGRETARIO

Donna Amanda, che ha ricevuto in questi giorni da molti di voi cartoline e lettere e biglietti di auguri, mi incarica di ringraziare tutti coloro che l'hanno ricordata e di ricambiare a suo nome gli auguri migliori a tutti.

Franco Caselli, Lucca. — Caro Franco, mi dispiace, ma il tuo disegno, pieno di buona volontà e di belle intenzioni, non fa per noi. Esso risente ancora troppo della tua inesperienza in fatto di colori per poter essere pubblicato. Ma non scoraggiarti, guarda attentamente e studia come son fatte le nostre copertine e manda altra roba. Chi sa?

Alberto Ferrari, Modena. — Certo che è possibile farsi soci della R.U.N.A. Basta recarsi ad iscriversi, presso la sede provinciale. La quota è stabilita in L. 8 per i bambini e L. 15 per gli avanguardisti, giovani fascisti e Guf. Aggiungendo L. 10 a tale somma si ottiene anche l'abbonamento a L'Aquilone. Per le gare aeromodellistiche puoi avere tutte le spiegazioni che vuoi presso la R.U.N.A.

Egidio Galli, Milano. — Per il volo a vela rivolgiti al Comando Federale della G.I.L. che potrà darti ogni chiarimento, per i numeri arretrati de «L'Aquilone» cercherò di farti spedire contro assegno. Se ci sono ancora.

Aquila Bianca, Vicenza. — Ah, ah! io ghigno, sogghigno e sphigmazzo! Un velo fittissimo di mistero avvolge la mia persona e tu mai potrai sguarciarli. Anche in ufficio giro avvolto in una pesante cappa nera e porto una maschera sul volto. Mi chiamano «Signore, Maestro, Principe» e fanno attecchi e moine per indurmi a svelare la mia identità. Ma imbrano! Ricchissimi tappeti persiani e cuscini vengono ogni volta stesi ai miei piedi e turiboli di incenso e spezie accesi dinanzi al mio cammino. Ho le tasche piene di onorificenze, di francobolli e sigilline che getto con sprezzo alla turba dei miei lemmi bianchi, mentre impallidiscono i cortigiani e lontano si ode l'urlo lugubre della civetta. Ma sono con te olemente! Anche io ti dirò qualcosa per aiutarti. Mi piace molto il gorgonzola — oh, il suo profumo inebriante! — e detesto l'anisetta; aborro la circolare esterna alle otto della mattina e non ho letto «La prima moglie»: sono alto un metro e settantiquattro e porto le suole di gomma; mi piace moltissimo tenere i piedi sul tavolo ed ho un debole speciale per i fogli di carta stampati dal Poligrafico dello Stato con su scritto «100». Il guaio è che questi non vogliono saperne di stare con me. Ed ora a te, Aquila Bianca, solleva, se puoi, la maschera che mi copre. Ma attento, temerario, a non sbiancarti di terrore! Il tuo articolo «Propaganda sul prato» lo cercherò e, se lo troverò, lo spedirò, benché non sia usanza giornalistica restituire articoli, disegni e fotografie. Partiranno alla tua volta autotreni carichi di numeri per la propaganda. Ma che questa sia fatta veramente e dia frutti, eh! Per i distintivi cercherò di corrompere l'Amministrazione perché io non c'entro nulla; per l'abbonamento farò lo stesso perché anche qui non ho voce in capitolo. Peggio lo conosco perché conosco tutti, Zio Falcone, a cui ho indirizzato la richiesta di un concorso foto-letterario, ha detto laconicamente: Ci penserò. Per le penne che non tutte servono a volare rivolgi ad «Ali di guerra». Vale (non so quanto, ma certo molto).

CRIVELLO II

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO
GASTONE MARTINI - Direttore responsabile
Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO
Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580-580



**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**



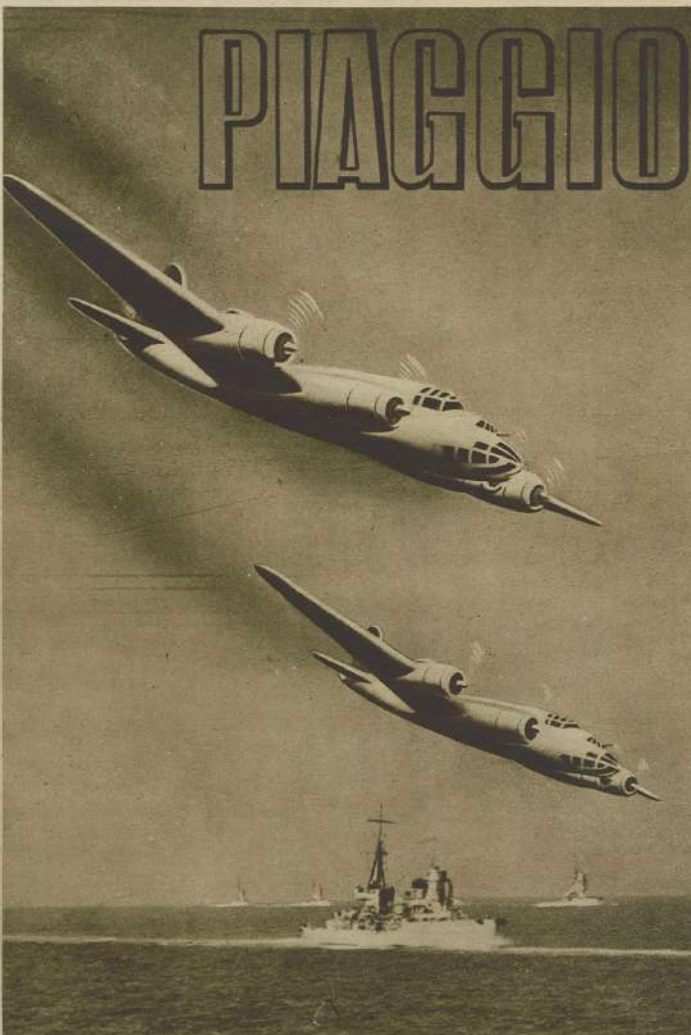
*Altre raccomandazioni:
Fila, come le sue auto, in cambio Alfa!*



S. A. FIAT - VIA RISSA, 230 - TORINO
S. A. AERONAUTICA D'ITALIA



NARDI
Aeroporto Forlanini - MILANO



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: Corenaggio - Napoli - Telefoni 50772, 50781

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

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



IL NUOVO IDROVOLANTE DA RICOGNIZIONE TEDESCO « B. V. 138 ».