

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



APPARECCHI NIPPONICI DISTRUGGONO UN IMPIANTO INDUSTRIALE NEMICO.

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI

Anno XII

N. 3

18 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 28-6-1940 XVIII

Amministrazione

Roma - Piazza del Popolo, 18

Telef.: 67-576 - 681-178 - 681-597

ABBONAMENTI

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

PUBBLICITÀ

Per i controlli 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'Aquiline», da parte degli enti militari, deve essere spedita in franchigia e così indirizzata: «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 - 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
AERONAUTICAAbbonamento annuo L. 24
Un fascicolo L. 8. Estero il doppio

ATTI DI GUIDONIA

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

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

CRONACHE aneddotiche
della guerra AEREA

"KATIUSKA"

E' così vasto l'aeroporto italiano di Y. oltre il corso del Dnieper che sembra non abbia confini. Il giornalista-aviatore, di cui abbiamo già narrato qualche avventura in queste cronache, vi è quasi arrinato, ma deve attraversare un vicino campo ungherese. Egli lo sorvola basso, quando si accorge nel grigiore crepuscolare del giorno che se ne va di essere preso di mira dai cannoncini di una batteria contraerea.

— Accidenti! — borbotta il nervoso pilota — per chi mi pigliano? Non si accorgono che sono un amico ed un alleato? Non vedono essi che il mio è un piccolissimo ed innocuo apparecchio da trasporto?

Ma è appunto per la sua insolita dimensione di forma che quell'apparecchio desta dei sospetti fra gli ungheresi. Che sarà quel minuscolo velivolo? E che vorrà fare? Non accade però nulla di grave. Forse sarà giunto un opportuno ordine ed i cannoncini non sparano. Il giornalista riesce, rullando a mezzo motore, ad atterrare nel campo italiano. Sono le quattro del pomeriggio e incombe un buio fitto. E' l'inverno russo. Arcigno e tenebroso in tutto, che accieca e che staffila con le gelide ventate.

Ma c'è una casetta di legno, laggiù, a destra, d'onde viene un fuoco barlume e dove l'intrepido cacciatore dà forti impressioni e di particolari inediti sa bene di trovare il fatto suo. A vederla da lontano sull'immenso sfondo, quella casetta pare una scatoletta da fiammiferi, una piccolissima cosa inutile e sperduta nella spianata senza termini e che da un momento all'altro può sparire sotto l'impeto del soffio glaciale. Eppure quanta profonda ed intensa vita è lì dentro rinchiusa. Che ti gogio di giovinezza vi palpita ed è pronta a scattare per le azioni aeree!

Il giornalista, mentre accuratamente pone all'ancora l'apparecchio e ricopre la elica ed il motore con le tele impermeabili, preghusta il dolce tepore del ricovero e la gioia di ritrovarsi insieme con quegli avia-

tori, fra l'ardente ed entusiasta atmosfera di guerra, sicuro di poterovi ritemperare nel fisico e nello spirito. Rimugina nella mente le domande che dovrà rivolgere per avere buona materia per i suoi articoli. Gli urge conoscere il tu per tu, recentissimo, che hanno avuto i camerati con l'acqua sopraffusa che ha la pericolosa proprietà di trasformarsi immediatamente in ghiaccio appena l'aeroplano viene a contatto con le goccioline. Ed allora ghiaccio sulle ali, sulla brua, sull'elica, sui piani di coda. Il ghiaccio dell'elica si stacca dalle pale vorticoso e colpisce i vetri della cabina con un rumore indiadavolato, quello dei piani di coda indurisce i comandi, immobilizza gli snodi. Il ghiaccio muta il profilo alare, appesantisce tutto l'apparecchio, modifica i filetti fluidi. Non si può più manovrare, si precipita.

«Questo per il ghiaccio — pensa il giornalista — ma ho pur bisogno di sapere qualche cosa di preciso sulle isoterme, sulle correnti calde che si formano in Crimea e sull'opposta costa del Mar Nero... E come va che gli aviatori italiani se la sbrighano così egregiamente, ad onta dei variabilissimi sottozero e soprzero, in vittoriosa sima con la meteorologia e con i «Rata»? I «Rata»? Ah, questo è il secondo articolo che farò! Il subbio dei dodici «Rata» fra il turbinio della neve ad opera dei tre caccia italiani! Ultimissime. Il Bollettino traccia tre righe ed io ne farò un'articolone impressionante. E' in questa casuccia che stanno i protagonisti!»

Egli entra, dimenticando di chiudere la porta perché è un po' abbagliato dalla luce delle lampadine.

Coro di proteste:

— Chiudi la porta, distrattone! Chè il vento qui non lo vogliamo!

— Il vento è bello fuori, ma nella nostra casa ci rompe le scatole!

— Il fischio del vento è una sintonatura nella nostra musica.

La musica? Sì, Musica e canto. Con un rapido sguardo, attraverso la nebbia sollevata dalle molte sigarette, riconosce l'inte-

ra squadriglia di cacciatori ed un'orchestra in pieno assetto.

Un pianoforte ed un sergente con le mani sui tasti. Un aviare con la chitarra. Due ufficiali violinisti di spalla. Nel mezzo il primo violino e direttore d'orchestra. Russo costui, sperticamente russo. Una allampanata figura di uomo, con la testa calva, con due occhi lucidi e neri.

— Prima di riattaccare — dice il comandante della squadriglia — è un dovere di cortesia verso l'ospite spiegarli come stanno le cose. Il nostro direttore d'orchestra, il cui sguardo rivela la sacra febbre dell'arte, era primo violino all'orchestra di Char-cow. Noi l'abbiamo scritturato assai volentieri ed egli ci è assai grato. Giura che in vita sua non adopererà mai più armi se non il violino. Di giorno, quando noi andiamo a cacciare ed a mitragliare, egli rimane qui a scrivere delle partiture e ad approntare quelle canzoni e quelle melodie russe alle quali noi adattiamo le parole italiane. Di sera, insieme, suoniamo e cantiamo. E meglio non si potrebbe. Ne vuoi una prova, signor giornalista? Adesso suoneremo e canteremo l'aria di «Katiuska».

Attacca, maestro.

Il vento mugola di fuori, e sembra che voglia accompagnare il canto. V'è acustica perfetta nel chiuso di quelle poche assi di legno. Un'aria dolce, triste e suggestiva che accarezza e fa ricordare agli aviatori la famiglia lontana. Quanti dovevano essere le parole russe di quel canto? Chi sa! Ma le parole italiane adattate dicono della sconfinata terra d'Ucraina, dell'apparizione dell'ala tricolore. «Sangue vermiglio sulla fertile e buona terra, ala di morte e di vita, ala di rovina e di resurrezione... Varca, canzone, varca lo spazio e porta un saluto alle mamme, ai bimbi, alle sorelle, alle spose...»

Il russo suona il violino e non è altro che una mite figura di ispirato e di cristiano, gli aviatori italiani suonano e cantano sommessamente e non sono che dei figli e dei padri affettuosi che pensano ai loro cari. Il giornalista canta anche lui e pensa che questa volta farà una parentesi alla corrusca cronistoria di guerra, una lieve parentesi a carattere nostalgico e senti-mentale.

m. laneri

CRONACHETTE

ROMA

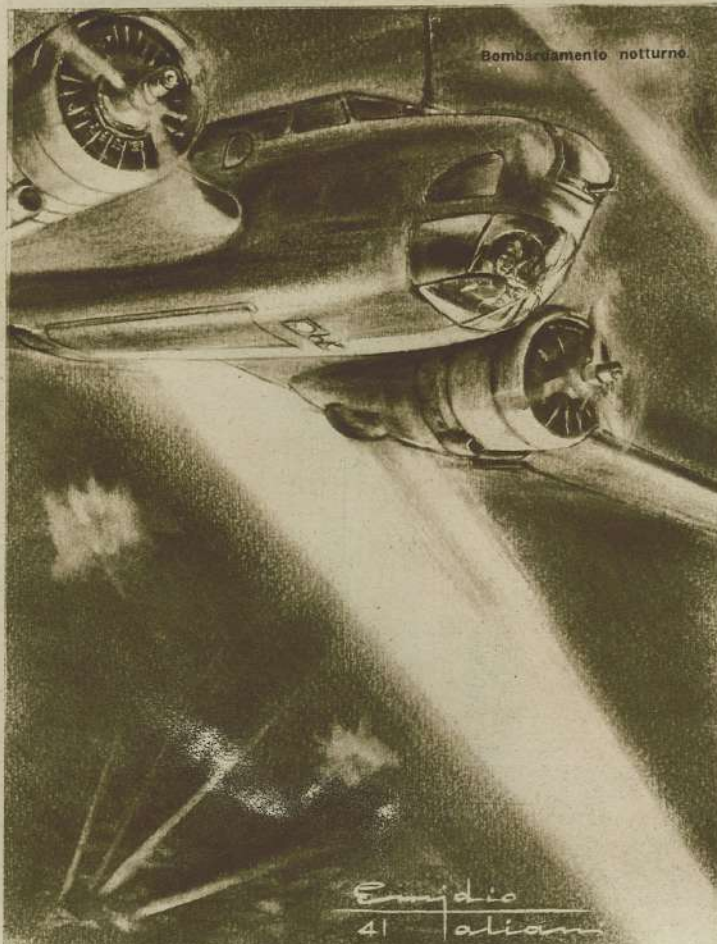
GARA ALLA TORRACCIA

La Reale Unione Nazionale Aeronautica. Sede di Roma, comunica che domenica 25 corrente avrà luogo sul campo della Torraccia una gara di aeromodelli veleggiatori. Le iscrizioni, accompagnate dalla tassa di L. 5 per ogni modello, si ricevono presso la Scuola di Aeromodellismo di Via Ruggero Bonghi, sabato 24, dalle ore 16,30 alle 18. Il Regolamento della gara trovasi esposto presso detta Scuola. La Sede di Roma della R.U.N.A. comunicherà prossimamente il calendario delle manifestazioni aeromodellistiche per l'anno 1942-XX.

ANCONA

Domenica 18 dicembre hanno avuto inizio in Ancona i corsi di Aeromodellismo istituiti dalla G.I.L. in collaborazione con la R.U.N.A. All'inaugurazione erano presenti il presidente della Sede della R.U.N.A. locale conte Leopardi ed il tenente Romodo Serri ufficiale della R. Aeronautica addetto al Comando Federale G.I.L. Gli iscritti al Primo Corso di Aeromodellismo sono 30, numero abbastanza rilevante rispetto a quello dell'anno passato, ottenuto per mezzo di una larga propaganda nelle Scuole e per mezzo di una Mostra che ha destato grande interesse. Gli iscritti al II Corso sono 18. Essi hanno superato nella quasi totalità un severo esame teorico pratico. Inoltre frequentano la scuola 10 aeromodellisti provetti, molti dei quali sono emersi in importanti gare federali ed interfederali. E' da ricordare fra questi il bravo Saudella Carlo che, con un modello da lui progettato e costruito, è riuscito a classificarsi terzo nella categoria veleggiatori alle ultime Gare Nazionali. Inoltre, grazie all'interessamento di appassionati aeromodellisti, è sorta una scuola al R. Liceo Scientifico Luini di Savona.

Domenica 14 dicembre si è svolta alla R.U.N.A. alla presenza del tenente Serri lo scambio delle consegne tra il delegato Battistelli Carlo, in procinto di essere chiamato alle armi, e l'istruttore Piero Morelli che prende il suo posto mentre Saudella Carlo assume l'incarico di aiuto istruttore. Gli aeromodellisti anconitani lavorano questo anno più che mai con tenacia e con passione spinti dagli ottimi risultati finora ottenuti e dall'assidua ed oculata assistenza del Comando della G.I.L., impazienti di poter misurare in gare provinciali ed interprovinciali e di poter così emergere nel campo dell'aeromodellismo nazionale.



Guido
41 | aliani

POESIA dell'idrovolante

Povera bistrattata e misconosciuta Idroaviazione, quando si comincerà a considerare con il dovuto rispetto la tua vecchiaia memore di tante tradizioni gloriose? Tra i velivoli, l'idrovolante è quello che più intensamente ha vissuto; la sua esistenza ebbe inizio con le insidiate fatiche di spregiudicati an'essiani accolti dovunque tra lo scetticismo dei competenti e l'umorismo dei profani e si sviluppò attraverso una sempre più strepitosa serie di prove epiche ed imprese eroiche che lo spinsero, figura leggendaria di profeta delle future possibilità del volo, sotto tutti i cieli e tutte le latitudini, là dove ancora mai la notizia della macchina alata era giunta; traversò guerre e rivoluzioni, partecipò a spedizioni scientifiche ed a scoperte importanti, fu strumento di soccorso in pace e in guerra, donò la vita e la distruzione quando questa o quella erano richieste. Poi, come il vegliardo veterano di molte vittoriose campagne, rallentò il passo e lasciò, senza rancore ma con cameratesca soddisfazione, che più giovani e più forti di lui proseguissero per la via che aveva tracciata, dritta e sicura. Ecco che già ci si domanda: autorevole o idrovolante? Tecnici severi ed autorevoli vorrebbero sentenziare la condanna a morte del vecchio idrovolante: si scuote il capo davanti alla sempre più difficile progettazione di apparecchi marini adatti ai nuovi compiti dell'aviazione, di fronte al costo sempre più alto di queste macchine, alla loro complicata manutenzione, a certi pericoli che il circonderebbero. Ancora non si è spenta l'eco delle ultime imprese gloriose dell'Idroaviazione e già si pensa a spedire in una dimenticata casa di riposo questo vecchio soldato che non ha mai indietreggiato di fronte a nessun nemico. Una ristretta schiera di vecchi fedelissimi veglia sulla precoce vecchiaia del glorioso idrovolante, con cura amorosa e feroce intransigenza. Sono i vecchi idrovolantisti, ufficiali e sottufficiali, che ci parlano di macchine strane dai nomi esotici e dalle qualità problematiche. Ricordano tutti Madalena, dicono: « allora... a quei tempi... » con negli occhi la nostalgia di una gioventù tutta dedicata alla vittoria di un'idea per la quale si è battuto con la dedizione assoluta degli eroi o dei santi. Molti non hanno mai messo piede su velivoli terrestri. Marescialli dal volto inaridito dalla seduzione di trent'anni che ha reso i galloni del vecchio berretto ora solo adoperato per i servizi dell'Idroscalo e che ha inventato la preistorica « Marus » piena di rammenti e di toppe mai raffazzonate ma che mai sarà sostituita. Gente strana e paradossale che in un eterno vagabondaggio sulle rive di tutte i mari ha mescolato la propria anima e il proprio vestito con quelli dei marinai e ora non sa più dove si trovi il punto d'unione tra il marinaio e l'idrovolantista. Hanno negli occhi un po' del verde del mare e dell'azzurro del cielo; sulla pelle arsa e screpolata tramontana, greco, sciocco, libeccio e maestrale hanno scritto con una minuta calligrafia ad incisioni confuse e arabeschi sottili mille storie centovenute. Storie un po' false e un po' vere; ecco che loro non sanno quando mentiscono o dicono il vero e raccontano, con la colorita eloquenza di un marinaio a terra, legendarie questioni che si ritrovano sulle banchine di tutti gli idroscali. Racconti confusi tramandati da istruttori ad allievo in un'ormosa eredità e propalati per ogni dove. Non si stancano di ripeterli e li trovano ogni volta più nuovi e più belli. Con la soddisfazione del tecnico che per il merito di mezza parola incomprensibile mormorata con indifferenza allontana i profani a distanze incolmabili, parlando volentieri con termini marinareschi mettendosi così un gradino più su dei « terrestri ». Perché l'Idroaviazione è nata da marinai, nei vecchi porti che sentivano di bitume d'oli marci e di legname putrido, di cordami infradiciati e di carene ingrovnate. È nata presso le panche pigre e vetuste dei « tre alberi » pieni di storia e di eroismi e staccandosi per prendere alloggio nei moderni « hangars » pieni di sole e d'aria e odorosi solo di benzina e di olio caldo, si è portata appresso un roman-



(Foto Mario Guerri)

tico bagaglio da nostromo consumato. E' per questa sua morfologia mista ed empirica che l'Idroaviazione sembra una cosa più vecchia dell'Aviazione stessa; qualcosa nata dal brigantino prima che dall'aeroplano.

Solo il vecchio idrovolantista, iniziato alla religione dell'idrovolante da lunghi anni sui porti e da una consumata conoscenza delle onde e dei venti da tramortire un lupo di mare, può assaporare in pieno questa vecchia poesia. Per il piovellino tutto ciò è ciarpane inutile ed ingombrante; il veterano non ci discute sopra, sa come sono i giovani. Egli, testardo e fedele alla tradizione, continuerà ad amare tutto quel salso e quel putrido con la cocciutaggine appassionata di un padrone di goletta a cui dà nota il fumo del piroscalo sgraziato ed acerbo che lo vince sulla via del mare. L'idrovolantista ama l'idrovolante per questo suo punto di passaggio tra una tradizione giovane ed una più antica. In volo, l'idrovolante è un aeroplano qualsiasi e il pilota lo considera come tale. Ma nel decollo e nell'ammarraggio ecco che la macchina aerea prende d'un tratto forme diverse e invoca lontane tradizioni marinaresche per essere ben accetto alle onde che lo investono o che lo investiranno. Il velivolo diventa una caravella e il pilota un nostromo. Eccolo all'esame ansioso dell'onda. C'è una quantità di onde. Onda lunga, corta, forte, morta, sottomarina, ecc. Il mare non è un campo d'atterraggio, sempre fermo, immutabile, solido e preciso come un dogma papale. Il mare è diverso, cambia continuamente. E' una pagina sempre immacolata dove le onde scrivono e cancellano senza posa. Ogni tipo di onda richiede una manovra speciale. Pilota e nostromo si danno la mano e guidano la macchina dimenticandome le ali, sostituiscono il volante ad una ribolla di timone levigata dai colpi di mare e pensano di essere dietro i vetri ingialliti e tremolanti di una plancia di comando. Una volta fermo, l'idrovolante è avvinto ad un gavitello come un barcone qualsiasi e si lascia scullare dalle ondate pigre che di ritorno dalle vicine banchine gli strofinano sui fianchi scatole vuote, pezzi di legni, stracci e porcherie diverse, imbrodati in una fetta da salsa di olio sporco e di nafta colati dai motori dei motoscafi che fanno servizio su e giù per il porto. Perché il motoscafo è amico dell'idrovolante. Lo accompagna al punto di partenza e lo va a riprendere, all'arrivo, compreso della sua necessità che lo accomuna a quella specie di battello che invece delle vele ha le ali, sleepioso e un po' prepotente che vanta un'esperienza nata tra le onde e le nuvole.

Questa sua parentela con il mare lega l'idrovolante a difficoltà sempre più in urto con i compiti che sono sempre più difficili. Morirà il vecchio idrovolante, come tanti profeti dalla parola facile minacciano? O il suo impiego verrà solo limitato, come è avvenuto per i lenti velieri che hanno dovuto cedere il passo, sfrattati dall'esuberanza delle navi a carbone e a nafta? Un alito di teorie nuove e di sagaci applicazioni vuol rinsanguare il vegliardo cocciuto. Si sta dando l'ossigeno all'Idroavia-

zione, le si sta operando una trasfusione di sangue giovane e caldo. Varranno le nuove energie a ridare vita all'idrovolante? E'esso, intanto, si sta mutando. Il legname degli scafi, che ricordava le grumose fiancate delle barche, è stato sostituito dal limpido e resistente alluminio ossature di acciaio e di leghe leggere prendono il posto delle vecchie costole di tronchi stagionati odorose di salso e di morchia stravecchia. L'innesto ha dato dei frutti, ma sui campi dei « terrestri » sciamani di velivoli sempre più nuovi, più potenti, cantano un inno che vuol essere di trionfo. Cederà l'idrovolante? L'idrovolante lascia che il « terrestre » sia più veloce, che canti il suo inno di trionfo. Ha la sua storia, lui; quella non gliela tocca nessuno. Taciturno, chiuso nella tranquillità attesa degli onesti, aspetta che il progresso, nemico di ogni poesia, decida. L'onda sempre nuova e sempre antica sciabordando gli sussurra nei suoi misteriosi linguaggio un vecchio racconto: « allora... a quei tempi... ».

MARIO GUERRI

LA SETTIMANA ESTERA

Chissà cosa debbono aver raccontato i capi sovietici ai loro aviatori sul conto dei tedeschi per giungere a quelle estreme forme di resistenza che rasentano talvolta la follia ipnotica, come è stato detto dagli stessi corrispondenti del servizio P. K. germanico. Riferisce precisamente uno di questi membri del P. K. che si sono veduti degli aviatori rossi lanciarsi col paracadute dai loro apparecchi fraccassati e continuare a sparare durante la discesa con delle grosse pistole mitragliatrici contro i velivoli germanici che volteggiavano ancora in battaglia intorno ad essi. E questi disperati temerari bolscevichi debbono soltanto al buon senso ed all'equilibrio nervoso dei piloti tedeschi che non hanno sopravvalutato il pericolo del tiro alla pistola, se sono stati risparmiati da una raffichetta punitrice.

Vender cara la pelle, specie poi quella dell'orso russo, è una cosa che si comprende, ma venderla a prezzi che sono superiori a quelli del listino dell'umana ragione significa in fondo rischiare di farsela portare via gratis come è appunto dimostrato dagli episodi precedenti. Certo è che nell'aria la lotta ad oltranza deve per forza maggiore ridursi a delle forme infinitamente semplici, allo scoperto, senza trucchi né finzioni, al contrario di ciò che avviene nelle battaglie a terra dove, a sentire gli stessi corrispondenti di guerra, sembra spesso di trovarsi nelle foreste incantate tante sono le astuzie, le insidie e le diavolerie escogitate dagli uomini del Cremlino per ritardare la marcia delle armate del Reich e degli alleati.

Ci hanno raccontato, per esempio, di falsi villaggi costruiti con tutte le raffinatezze estetiche atte ad ingannare l'avversario e che erano invece veri e propri vespai di fuoco trasformantisi all'improvviso in micidiali grandine; ci hanno detto di branchi di bovini impastoiati in mezzo a verdi radure, entro un cerchio di sensibilissime mine interrate; di soldati travestiti da pacifici contadini che si professavano docili sottmessi ai tedeschi per guidarli poi attraverso le foreste verso le vili imboscate; di pattuglie sovietiche che sul fronte finnico, quando

riescono a sorprendere una postazione di mitragliatrici, continuano impertentiti a ballare con lo stesso ritmo le posizioni; russe, a vuoto, naturalmente, per ingannare gli osservatori nemici riservandosi di tanto in tanto di rivolgere le canne verso i sicuri passaggi obbligati delle retrovie finniche; di alogoparanti installati sugli alberi per sorvegliare il morale dei combattenti durante la lotta e che ad un certo momento danno falsi ordini convenuti di decorre le armi e di arrendersi, fino a che l'avversario non è a portata di schioppo.

Ma tutto ciò, si comprende bene, ha un valore puramente iniziale, si può dire, anche se costa qualche eroica vita in più, poiché i diversi trucchi e i diversi incanti; scioglono volta per volta sotto la vindice spada di Sigfrido, come nella leggenda de Nibelunghi. Non crediamo che le capacità, creative dei rossi in fatto di trabocchetti possano essere perpetuate anche perché i prestamenti del genere richiedono quel tempo che i tedeschi non accorderanno.

Ma nel cielo, ripetiamo, non accadono sì mille cose. Tutt'al più potrà ripetersi ciò che avvenne l'anno scorso durante la campagna sul fronte occidentale, un episodio di guostissimo intermezzo bellico. I francesi avevano allestito un falso aeroporto; a poca distanza da quello vero ben occultato, sulla pista avevano allineato degli aeroplani di legno. E i tedeschi, vi lanciarono dei bombe... di legno, tanto per far vedere che avevano capito... a volo.

Il « Daily Express », si riteneva ora in grado di svelare i « segreti dell'aviazione russa ».

Caro Zio Falcone,

sono ormai un tuo assiduo aeropile e leggo « L'Aquilone » da qualche mese. Questa pubblicazione è, senza esagerare, mirabile, e ne sono sinceramente entusiasta. Come tale ho sentito l'inderogabile dovere di rivolgerti poche righe per esprimerti il mio più caldo elogio per l'opera tua e dei tuoi collaboratori in genere.

LUCIO - Savona

e cioè di far conoscere i tipi di apparecchi sovietici rimasti sconosciuti fino allo scoppio della guerra. Sappiamo così che l'U.R.S.S. disponeva, tra l'altro, dell'« I-17 », monoposto da combattimento, velocità massima 500 km.-ora, armamento un cannone e 4 mitragliatrici; del monoposto da combattimento « I-16 B », velocità massima 470 km.-ora, armamento 2 cannoni e 2 mitragliatrici; del monoposto da combattimento « I-15 B », velocità massima 380 km.-ora, armamento 2 mitragliatrici; del bombardiere medio SB-2 equipaggio 3 persone, velocità massima 400 chilometri-ora, autonomia 800 km., carico di bombe 300 kg.; del bombardiere medio « CR-26 », ricavato dal « Boeing » americano, velocità massima 380 km.-ora, autonomia 800 km., carico di bombe 330 kg.; del bombardiere pesante e da trasporto « L-70 »; dell'aeroplano da combattimento notturno biposto « DI-6 », velocità massima 380 chilometri-ora, armamento 6 mitragliatrici, e dell'altura di 1000 c. v.

Certo, gli inglesi sono stati uomini di parola per mantenere il segreto sull'aviazione sovietica fino a questo momento. Ogni qualsiasi indiscrezione non potrà davvero nuocere al ricordo di quella che fu la più ma studentica ma nello stesso tempo la più racheia aviazione del mondo.

NOZIONI ELEMENTARI DI AERODINAMICA

(Continuazione del numero precedente)

CAPITOLO VI.

Il centramento e l'assetto

Per il velivolo convenzionale si suppone di avere soddisfacenti condizioni di stabilità con allungamento dell'ala di valore 6, con allungamento della coda c di valore 3, con il rapporto $xg/1$ di valore 0,3, con il rapporto $ag/1$ di valore 3, ed infine con una superficie s del piano di coda pari ad un sesto della superficie portante S . Nel caso dei modelli converrà, dovendo aumentare al massimo la stabilità, assumere per s un valore maggiore: un quinto di S , ottenendo $s/S = 1/5$. Supponendo di avere, nel progetto, valori diversi da quelli dati per il velivolo convenzionale, faremo uso dei diagrammi della figura stessa, per determinare la variazione di s . Se per il modello si ha, ad esempio,

$$s = 8, c = 5, ag/1 = 3,5, xg/1 = 0,35$$

si tracciano le rette verticali (tratteggiate nella figura) corrispondenti a tali valori, nelle scale orizzontali relative ad ognuno. Per le intersezioni con le curve dei diagrammi si tracciano le rette orizzontali e si determinano i relativi valori sulle scale verticali. Infine si esegue il prodotto dei quattro valori trovati e del rapporto $S/5$, ottenendo il valore di s . Per i valori presi ad esempio, se $S = 20$ dmq. (e quindi $S/5 = 4$ dmq.), si ottiene:

$$14) s = 0,87 \times 0,86 \times 0,83 \times 1,24 \times 4 = 3,1 \text{ dmq.}$$

Dall'osservazione dei diagrammi si deduce che aumentando l'allungamento sia dell'ala che della coda, diminuisce s ; aumentando $xg/1$, cioè per posizioni arretrate del baricentro, aumenta anche s , ciò che concorda con le considerazioni fatte nei riguardi del momento dell'ala, che è più stabile per le posizioni avanzate del baricentro; infine, aumentando $ag/1$, cioè la distanza del piano di coda, che sarà di tanto maggiore (con maggiore effetto stabilizzatore) di quanto il piano stesso di coda sarà più lontano dal baricentro, o genericamente dall'asse dei momenti.

La determinazione di s va fatta naturalmente prima di iniziare i calcoli del momento del velivolo; se ne è parlato in ultimo unicamente per non interrompere l'argomento del capitolo.

Abbiamo analizzato e determinato, fino ad ora, gli elementi necessari allo studio del moto e dell'equilibrio: portanza, resistenza e momento, passando dall'ala isolata al velivolo completo. Possiamo quindi entrare nell'ultima fase del lavoro, per quanto riguarda il velivolo, ossia allo studio del centramento e dell'assetto di regime, che sono strettamente legati fra loro, poiché ad ogni centramento corrisponde un particolare assetto, e ad ogni assetto un determinato centramento.

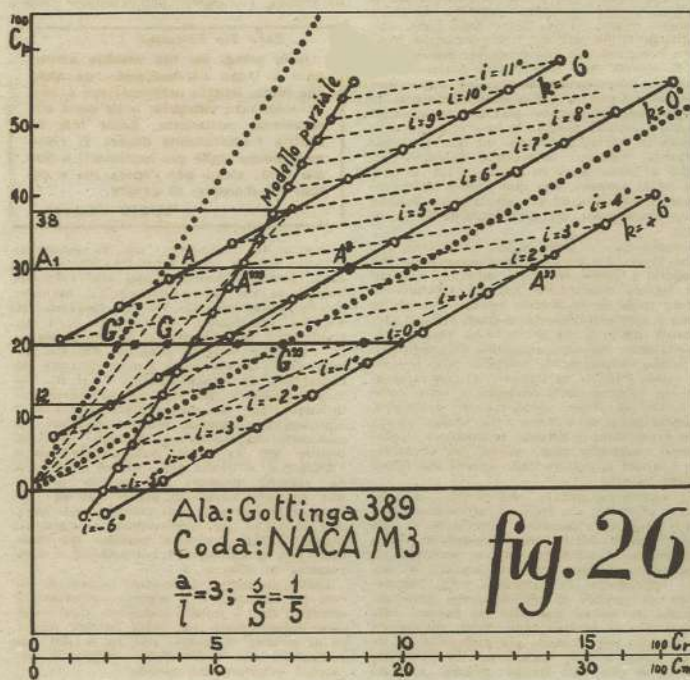
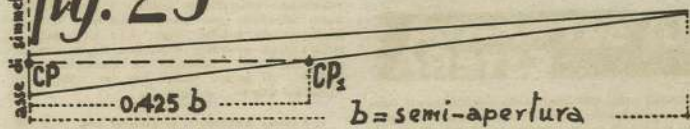
Per centramento si intende la determinazione della posizione del baricentro per la quale il velivolo è in equilibrio per l'assetto di regime voluto; per assetto di regime si intende la posizione del velivolo rispetto alla traiettoria percorsa dal baricentro, che supporremo rettilinea e percorsa con velocità costante. Tale posizione del velivolo è definita dalla portanza C_p , o dall'incidenza i . E' evidente che fra centramento ed assetto esiste una corrispondenza strettissima, poiché il velivolo assumerà l'assetto corrispondente al centramento. Fra gli infiniti assetti, ne definiremo uno particolare, o assetto di volo normale.

Il centramento

Supponiamo, innanzi tutto, che il baricentro del velivolo si trovi in corrispondenza della corda alare media. Abbiamo già definito tale corda alare media, come quella di un'ala rettangolare equivalente, cioè di uguale superficie e allungamento. Anche i centri di pressione, dell'ala reale e dell'ala rettangolare, dovranno corrispondere: è necessario quindi determinare anche la posizione in altezza dell'ala equivalente. Nella figura 25 è data la vista di fronte della semi-ala di un aeromodello, che supporremo di pianta uguale a quella della fig. 11. Il centro di pressione CP , della semi-ala si trova, come è stato già determinato nel capitolo II, sulla figura 11, al 42,5% della lunghezza b della semi-ala (o della semi-apertura) dall'asse di simmetria. A tale punto corrisponde, nella fi-



fig. 25



gura 25, il punto CP . La retta tratteggiata, passante per questo punto e normale al piano verticale di simmetria, determina la posizione del centro di pressione CP dell'ala. Supponiamo che il modello in esame risponda alle caratteristiche del velivolo del quale si è parlato nel capitolo V, e rappresentato schematicamente nella figura 20. Il diagramma dei momenti sarà lo stesso, ed è riprodotto nella fig. 26, limitatamente agli angoli di calettamento della coda $k = -6^\circ, 0^\circ, +6^\circ$.

La corda di riferimento corrisponde alla corda media, che dovrà essere indicata nel disegno dell'apparecchio, e rispetto alla quale si determineranno i valori a, l, xg, ag , dei quali si è parlato nel capitolo precedente.

Potremo fare, anche per il velivolo, le stesse considerazioni che sono state fatte per l'ala, nei riguardi del momento.

Per un determinato assetto, ad es.: $100 C_p = 30$, otteniamo che i momenti del velivolo, rispetto al bordo d'attacco della corda media, sono dati dal segmento A, A' per il calettamento -6° , dal segmento A, A'' per il calettamento 0° , dal segmento A, A''' per il calettamento $+6^\circ$; per il modello parziale, velivolo senza coda, il momento è dato dal segmento A, A'''' . Sulla corda di riferimento si hanno i corrispondenti baricentri, con la costruzione delle rette baricentriche passanti per l'origine degli assi e per i punti A, A', A'', A'''' : ad ogni calettamento k del piano di coda corrisponde una particolare posizione del baricentro. L'equilibrio sarà stabile per i calettamenti 0° e -6° , sarà instabile invece per il calettamento $+6^\circ$ e per il velivolo senza coda, secondo quanto si è già veduto riguardo all'angolo formato dalla retta baricentrica e dalla curva dei mo-

menti. Viceversa, ad una determinata posizione del baricentro, ad esempio G , corrispondono diversi assetti determinati dalle intersezioni della retta baricentrica OG con le varie curve dei momenti; così si ha l'assetto di $100 C_p = 38$ per il calettamento -6° , l'assetto di $100 C_p = 12$ per il calettamento 0° , e l'assetto di $100 C_p = 30$ per il velivolo senza coda. Al calettamento $+6^\circ$ corrisponde un assetto di portanza negativa, (infatti il prolungamento della retta baricentrica OG taglia la curva dei momenti relativa a $k = +6^\circ$ in un punto situato al disotto dell'asse delle ascisse, cioè in corrispondenza di un valore negativo della portanza) perciò lo escluderemo senz'altro.

L'incidenza corrispondente a tali assetti risulta dal valore delle rette isocline relative ad ognuno. Così all'assetto $100 C_p = 38$, con $k = -6^\circ$, corrisponde l'incidenza $+6^\circ$; all'assetto $100 C_p = 12$, con $k = 0^\circ$ corrisponde l'incidenza -1° ; per il velivolo senza coda, con assetto $100 C_p = 30$ corrisponde l'incidenza $+4^\circ$. Infatti per i punti di intersezione della retta baricentrica OG con le curve dei momenti relative a $k = -6^\circ, 0^\circ$ e del modello parziale, passano rispettivamente le isocline relative alle incidenze $i = +6^\circ, -1^\circ, +4^\circ$.

(Continua). GIORGIO BACCHELLI

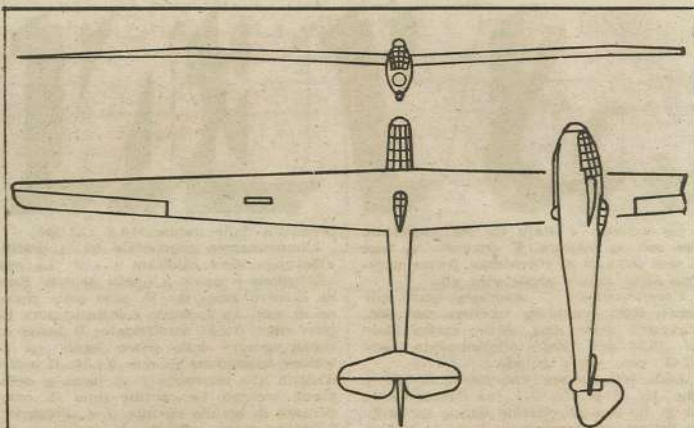
MOVÒ PARTI STACCATÉ
MODELLI VOLANTI
La più completa organizzazione italiana per l'Aeromodellismo
Catalogo illustrato inviando L. 2,50
MILANO - Via S. Spirito, n. 14
Telefono 70-866

Un Biposto GIAPPONESE

Già da qualche tempo, com'è noto, i giapponesi stanno dando un sempre maggiore impulso al volo a vela, ormai presso di loro praticato su vasta scala anche dalla gioventù femminile. I risultati notevoli già ottenuti, soprattutto in senso estensivo e quantitativo, hanno naturalmente amplificato il problema del materiale adatto alle varie fasi di istruzione degli allievi, mettendo in primo piano la necessità di poter disporre di biposti doppio comando di facile costruzione unitamente a buone caratteristiche e rapidità di riproduzione in serie, coi quali iniziare al volo veleggiato vero e proprio i neo piloti. Il biposto che presentiamo nelle tre viste in disegno di massima, è appunto quello che venne prescelto per tale uso, poco più di un anno e mezzo fa, dalla Commissione Superiore che sovrintende allo sviluppo del volo a vela giapponese, ed è di progettazione e costruzione prettamente nazionale. Si tratta di un bel monoplano di linee eleganti seppure molto ortodosso, con ala di notevole allungamento, interamente a sbalzo, offrendo la possibilità di lancio con cavo a verricello, e di rimorchio, con velivolo. Una caratteristica particolare è quella presentata dai posti per l'equipaggio, in tandem;

quello posteriore difatti essendo ricavato in posizione assai prossima al bordo d'uscita dell'ala è sopraelevato rispetto al primo, in modo da consentire all'occupante una buona visibilità non altrimenti ottenibile a causa appunto della posizione del posto stesso rispetto all'ala. Quest'ultima a forma trapezoidale in pianta è costruita in tre pezzi, quello centrale dotato di diedro positivo, gli altri due della lunghezza di 4 metri presentano invece un diedro negativo, in modo da conferire frontalmente all'ala stessa la forma di una emme molto aperta. L'apertura totale risulta di m. 18,20 con una corda media di m. 1,43 ed un allungamento dell'ordine di 17,7. La struttura dell'ala è del tipo monolongherone con bordo d'attacco lavorante e rivestito in compensato, è costruita interamente in legno con ricopertura in tela.

Gli alettoni di profondità piuttosto accentuata, presentano una lunghezza di metri 3,70 ciascuno; una coppia di freni aerodinamici è inoltre incastrata nella parte mediana dell'ala. La fusoliera di m. 7,16 di lunghezza totale è a sezione ovale e costruita pure essa interamente in legno col solito sistema; è inoltre munita di pattino e di ruota pneumatica a palloncino. I



Biposto Giapponese

posti di pilotaggio hanno una capottina in trasparente molto ampia, atta a favorire la visibilità necessaria; quella posteriore è a forma di goccia e ben profilata, viene a carenare la testa del 2. pilota.

Questo veleggiatore, la cui altezza massima è di m. 1,30, pesa a vuoto 216 kg. e 368 al decollo; ha un carico alare di kg. 19,7 per mq., un coefficiente di finezza dell'or-

dine di 24,5, quello di sicurezza di 3,5 ed una velocità minima di 70 km. orari. Nessuna particolarità degna di nota presenta, nei piani di coda che sono del consueto tipo croce, col timone di direzione notevolmente arretrato rispetto al piano orizzontale, quest'ultimo non compensato.

GIOVANNI FABBI

Agabalsia

Da quando le attuali circostanze hanno reso il «balsa» pressoché introvabile in Italia, gli aeromodellisti si sono dati ad una caccia affannosa per «scoprire» qualche materiale autarchico che potesse sostituire il prezioso legno americano; si trovò così la ferula o «balsital» che pare abbia dato buoni risultati; quantunque, per il piccolo diametro degli steli, essa trovi applicazione nelle costruzioni aeromodellistiche quasi esclusivamente sotto forma di blocchetti o riempimenti; inoltre, non essendo ancora in commercio, è pressoché sconosciuto nelle regioni dell'Italia Settentrionale dove il clima non permette lo sviluppo di tale pianta.

Spetta al signor Enrico Morena — una di quelle simpaticissime persone che l'entusiasmo per l'aviazione mantiene sempre giovani — di avere scoperto le insospettite qualità dell'agave. E' questa una pianta grassa della famiglia delle «Amarillidacee» a foglie lunghe e fornite di spine ai margini, diffusissima su tutte le coste mediterranee e specialmente in Riviera ed in Sicilia. Il suo nome deriva da un vocabolo greco che significa meravigliosa e quando avrò detto che dal suo legno, di peso specifico inferiore al balsa, si possono ricavare listelli di qualunque lunghezza, tavolette larghe 10 cm. e più, blocchi per farne leggerissime eliche, ogive, carenature, ed infine che se ne può costruire un intero modello, Converrete con me che si tratta di una pianta veramente meravigliosa.

Una sola volta nella sua lunga vita l'agave emette una sorta di enorme infiorescenza costituita da uno stelo principale che porta a sua volta i rametti fiotti; è appunto questo stelo che raggiunge in media i 7 metri di altezza con un diametro che varia da 10 fino a 15-20 centimetri, a fornirci il legno prezioso; la scorza, durissima e fibrosa, ricorda un po' le noci di cocco, ma toltà questa vi trovate di fronte al migliore surrogato del balsa.

Con una comune sega a nastro potete tagliarlo in tavolette di 2, 3, 4 mm. di spessore e da queste con una lametta ed una riga potete ottenere in pochi minuti numerosi listelli; con un temperino o una lametta si sbocciano facilmente eliche e carenature, ed un po' d'acqua basta a curvarlo; cosa pretendete di più?

Una caratteristica peculiare è che la compattezza ed il peso del legno non sono costanti in tutte le piante, ma variano da un minimo nell'agave di colore chiaro, quasi bianco, ad un massimo — tanto da assomigliare allo «hard-balsa» o «balsa duro» — nell'agave bruno-rossastro: questa gamma così estesa permette all'aeromodellista intelligente la scelta delle qua-

lità più appropriate per ciascuna parte del modello, ottenendo sorprendenti risultati di robustezza e leggerezza unite; un modello «Wakefield» costruito dall'aeromodellista Berardi completamente in «agabalsia» non raggiunge i 15 gr. per dmq. pur avendo una robustezza eccezionale.

Lo stesso ho costruito un'elica tipo americano in agave ricoperta in seta; è risultata ottima sotto tutti i rapporti e la pala pesava soltanto 4 grammi!

Aggiungo qualche consiglio per gli aeromodellisti che useranno l'«agabalsia»:

- 1) Accertatevi che il legno sia perfettamente stagionato: il cuore dello stelo non deve presentare la minima traccia di umidità!
- 2) Ricordatevi che lungo la fibra la

Carissimo Zio Falcone,

questa è la prima volta che ti scrivo dopo tre anni che leggo il tuo e il mio giornale (che trovo l'unico fra molti altri periodici e settimanali).

E oggi, non so il perché, mi son sentito il dovere di scriverti, ma non so con quali parole cominciare per esprimere la mia gratitudine al più famoso dei giornali. Dunque scrivo in grande: **EVVIVA «L'AQUILONE»!**

MARIO RACCANELLI

Via Maffi, 20 - Niguarda (Milano)

resistenza del legno è sempre maggiore che negli altri sensi.

3) Quando ricoprite colla carta uno scheletro in «agabalsia» non eccedete con la gomma altrimenti il legno l'assorbe, si gonfia e si appesantisce.

Ricapitolando, l'«agabalsia» è il migliore surrogato del balsa americano, lo può sostituire vantaggiosamente in tutte le sue applicazioni aeromodellistiche; è autarchico, e non costa altro che la fatica di strapparla dalle rocce su cui cresce spontaneamente.

Spero che queste informazioni sul nuovo legno siano gradite ed utili agli aeromodellisti ora che anche in questo campo si è spinti finalmente a ricercare ed a sfruttare appieno le risorse autarchiche della nostra terra.

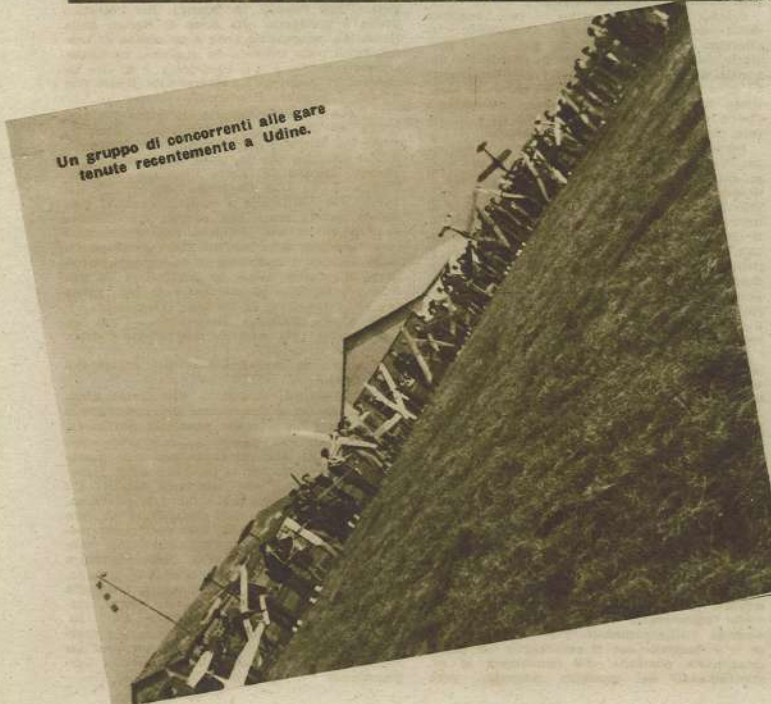
AMODEO ELIO

Via A. Caveri, 7/8 - Genova-Sampierdarena

L'udinese Armando Rizzi con il suo modello.



Un gruppo di concorrenti alle gare tenute recentemente a Udine.



SVEN

Lo «Sven» è stato da me progettato per voli in pianura. E' costruito in base a sani principi di robustezza, perciò il carico alare risulta abbastanza alto.

Caratteristiche. — Apertura alare millimetri 1900; lunghezza fusoliera mm. 950; superficie alare dmq. 29,25; carico alare gr. 19,34 per dmq.; allungamento alare 12,43; peso totale gr. 560.

L'ala rettangolare con estremità ellittiche ha il profilo S.L.1 e l'incidenza è di 0°. Le centine estreme hanno un profilo biconvesso simmetrico. L'ala è costruita in un solo pezzo. Le centine sono in compensato da mm. 1 e alleggerite. I longaroni della sezione di mm. 3x3, sono 4 e ricavati da legno di pino. Il bordo di entrata, pure in pino, ha la sezione di mm. 5x5 ed è arrotondato in corrispondenza della sagoma del muso delle centine. Il bordo d'uscita ha sezione triangolare (mm. 3x12) ed è pure in pino, salva il pezzo in corrispondenza della rastremazione ellittica che è invece in balsa pure avendo la stessa sezione.

La fusoliera ha sezione ellittica. Le ordinate in numero di 13 sono in compensato di betulla da mm. 1 e non alleggerite. I listelli (longheroni) sono in pino (mm. 2x2) e incollati direttamente sopra le ordinate mediante collante celluloso. La sezione maestra corrisponde a quella

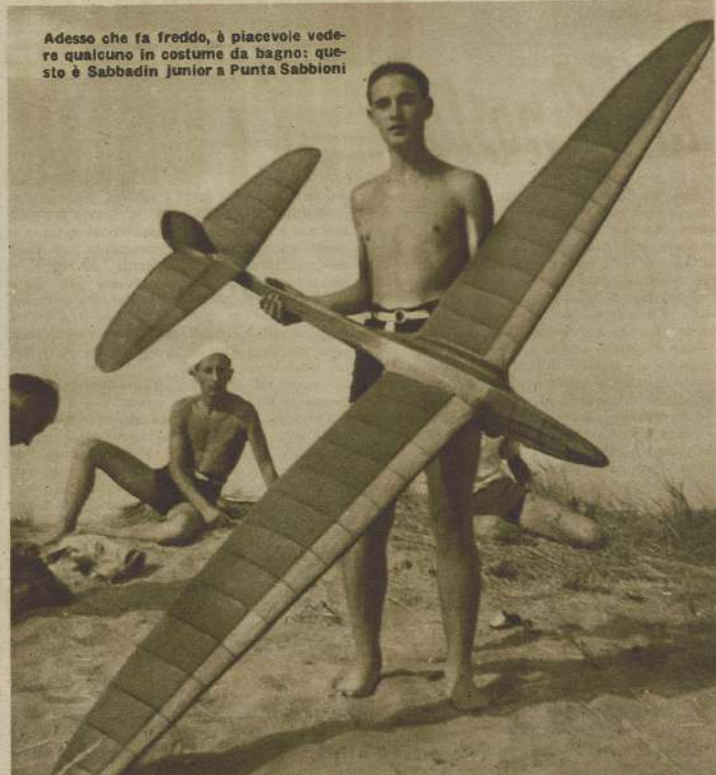
prescritta dalle norme F.A.I.: 12/200.

L'impennaggio orizzontale ha il profilo «Gottinga 595» calettato a -2°. La sua costruzione è simile a quella dell'ala. Esso ha quattro longaroni in pino della sezione di mm. 3x3; bordo d'entrata, pure in pino (mm. 3x3) arrotondato. Il bordo d'uscita sempre dello stesso legno, ha la sezione triangolare di mm. 3x10. Il bordo d'uscita alle estremità è in balsa e della stessa sezione. Le centine sono in compensato di betulla da mm. 1 e alleggerite. L'impennaggio verticale è costituito da cinque centine del profilo «Saint Cyr 58». Il bordo d'entrata e quello d'uscita sono in balsa e il longarone è in pino con sezione di mm. 3x5. L'impennaggio verticale è unito con quello orizzontale e viene fissato alla fusoliera con una baionetta.

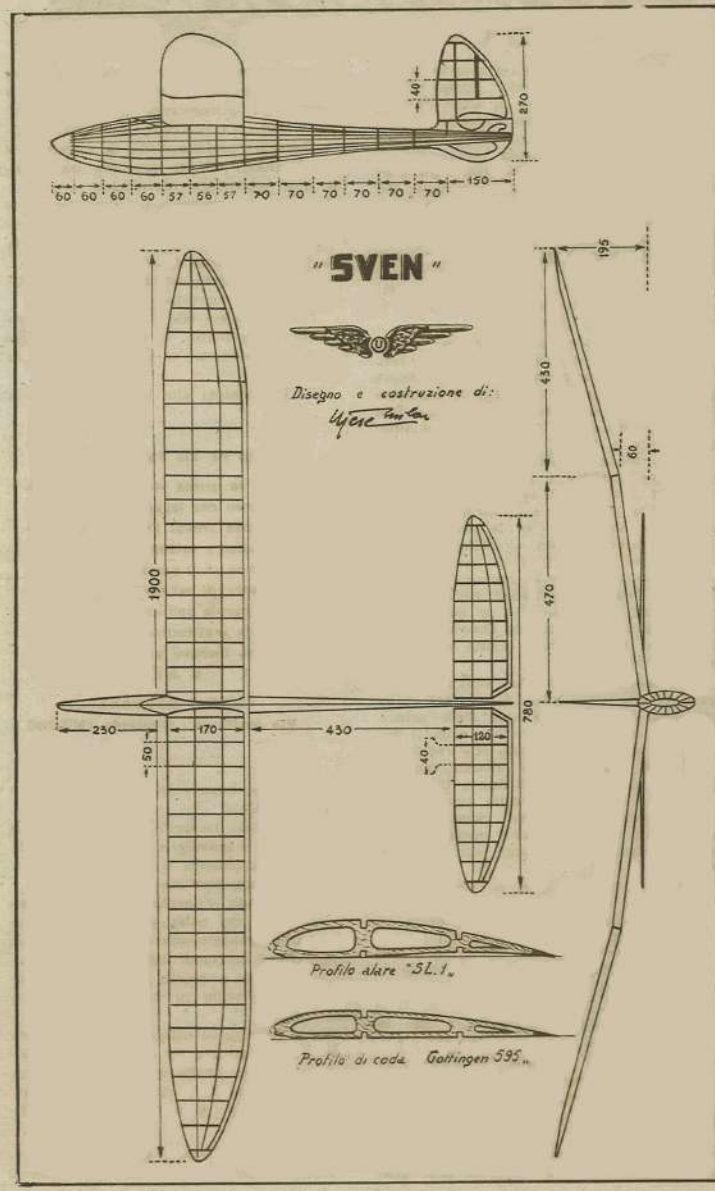
La ricopertura dell'ala e degli impennaggi è in carta seta giapponese rossa tesa e verniciata con una mano di vernice alla cellulosa trasparente. La fusoliera, pure coperta in carta seta, è tesa e verniciata con tre mani di vernice alla cellulosa nera.

Il centro di gravità cade in corrispondenza del primo terzo dell'ala.

Il modello si comporta in volo ottimamente e ha dimostrato una buona stabilità. I risultati ottenuti con questo modello non sono da primato, ma non sono



Adesso che fa freddo, è piacevole vedere qualcuno in costume da bagno: questo è Sabbadin Junior a Punta Sabbioni



stati mai, eccetto il periodo di messa a punto, inferiori al minuto primo. Il migliore tempo ottenuto è stato di 3'20".

UJC MILAN
Galetova, 8 - Lubiana 7

N. d. R. — Trattasi di un buon modello che dimostra il grado di abilità del suo costruttore e l'elevato livello dell'aeromodellismo lubianese. Alcuni materiali (pino) non sono comunemente usati dagli aeromodellisti italiani, ma il genere di costruzione è perfettamente analogo a quello dei buoni costruttori delle altre provincie d'Italia. Ci auguriamo di vedere l'autore di questo modello alle prossime gare nazionali.

che, se vuoi rimanere nel Regolamento F.A.I. la sua superficie in ogni caso dovrà essere al massimo un terzo di quella alare.

Enrico Priora, Pisino — il tuo sistema è ingegnoso. Fai due belle figure su carta da lucidi ed inviamele assieme ad una dettagliata descrizione. Ti prometto che farò pubblicare.

Antonio Chiomenti, Cerignola — mi spiace, ma non posso pubblicare.

Giuseppe Graziano, Torre Annunziata — troppo pesante il tuo modello ad elastico con centine e ordinate in compensato di 3 millimetri. Queste strutture vanno costruite in compensato di 1 mm. al massimo e ben trafilate anche. Meglio ancora è usare il tranciato di pino da millimetri 1. Per evitare perdite di tempo e danaro lavora su disegni di esperti e solo in un secondo tempo potrai progettare da solo. Puoi chiedere all'Amministrazione dell'Editoriale i disegni del modello G. P. 3. E' discreto. I disegni costano L. 42,80. Il modo di rivestire ali e fusoliera è stato spiegato più volte sul giornale. Balsa non se ne trova mentre il Balsa non è che la «ferola» canna che cresce ovunque in Calabria, Sicilia, Lucania, Rivoli, già a qualche amico che abiti in queste regioni. Ti consiglio di comperare il «Costruttore di Aeromodelli» che sarà posto in vendita prossimamente dall'Editoriale Aeronautico (Piazza Popolo, 18, Roma). Per l'elastico prova a rivolgerli alla Sede di Napoli della Runa. La pergamina (che è un'oleata di tipo più fine) puoi trovarla da qualsiasi cartolaio. L'abbonamento a «L'Aquilone» è di lire 25 annue. Ti conviene iscriverti alla Runa con diritto a ricevere il giornale.

Urbano Flaviani, Meglio di Sopra — non credo per ora saranno pubblicate altre lezioni sul modello Roma modificato. Fai pure il tuo modello che in linea di massima può andare. Diedro 10, sotto ciascuna semiala; Profilo S. L. 1 o Gottinga 549 (n. 27 del 1941). Per verniciare i modelli volanti non devono essere usate che vernici alla cellulosa. Gli smalti alla cellulosa vanno allungati con l'apposito diluente, ma sono meno adatti delle vernici. I campioni di carta pergamina inviati vanno bene. In particolare, la più fina per modelli ad elastico e la più spessa per ali e fusoliere di modelli veleggiatori.

Di Marco Antonio, Benevento — fai un bel disegno, una migliore descrizione e mandami poi il tutto.

Prometto la pubblicazione del frutto dei tuoi sudori.

G. M. Bellini, Rovigo — per favore mandami di nuovo la descrizione del tuo modello perché non mi è stato possibile ritrovarla.

Camestrelli Pio, Napoli — caro Pio, sono spiacente, ma non mi riesce possibile passare il tuo modello per la pubblicazione. I modelli volanti sono una cosa ben definita e i modelli in scala che pretendono di volare sono come gli storpi che pretendono di fare delle corse; offrono cioè uno spettacolo pietoso. Meglio non trattenersi con un tale spettacolo. Non dico non si possa costruire un magnifico aeromodello a cellula biplana, ma esso deve essere progettato in base alle norme comuni e cioè deve avere piano orizzontale un terzo della superficie alare totale. Il braccio di leva di detto piano rispetto al baricentro dev'essere sufficiente ad assicurare un buon momento di stabilità longitudinale.

Tutta DELL'AEROMODELLISTA

Renzo Miseri, Udine — mi hai mandato schemi ancora sornionati di misure o non possono passarli per la pubblicazione; non hai fatto poi che essi devono essere visti, al pari della relazione dal tuo delegato provinciale all'aeromodellismo?

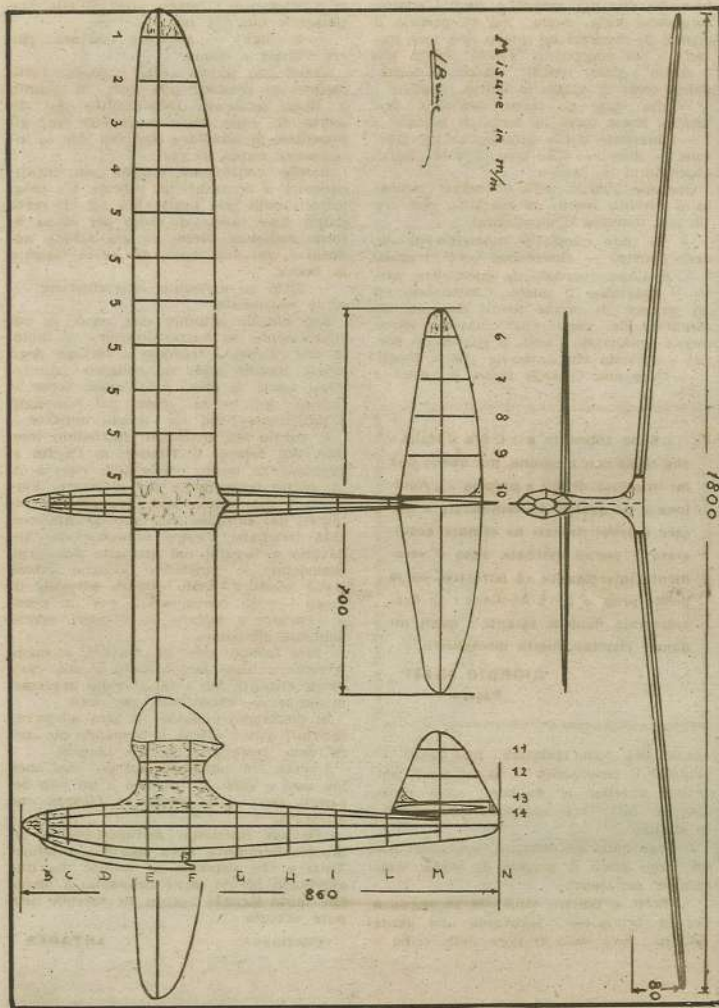
Citano Antonio, Palermo — per l'aeromodello ad elastico di piccole dimensioni cercheremo di accontentarti al più presto possibile. Se desideri la tavola in grandezza naturale di un piccolo modello (50 centimetri di apertura alare) chiedi alla Ditta Avionima di Roma il disegno della «Zanzara» che è costruito quasi esclusivamente in ferro, materiale che da voi abbonda.

Furio Bartlett, Roma — bravo Bartlett, Tione si è detto assai contento di te. Il progetto va bene. Sarà meglio aumentare il diedro alare. Vi si vede l'impronta di R. Bonghi. Matassa da 20 a 26 fili della sezione di mm. 1x3, secondo il peso totale del modello. Il carico alare si trova dividendo il peso totale del modello per la superficie alare. Il primo è espresso in grammi e la seconda in dmq.; avrai il carico in grammi per dmq. (es. peso modello gr. 100; sup. alare dmq. 10; carico alare; gr. 10 per dmq.). Premesso poi che il passo teorico di un'elica è la distanza teorica di cui avanza l'elica in un giro, passo 1,2 il diametro vuoi dire che il passo teorico deve essere nel tuo caso (elica diametro cm. 40); 40x1,2 = cm. 48, oppure passo 1,5 il diametro: 40x1,5 = cm. 60.

Mi pare di averti accontentato in tutto. Prossimamente la Sede provinciale di Roma della Runa indirà un corso di perfezionamento al quale ti consiglio di prender parte.

Walter Passuna, Faenza — i numeri dell'«Aquilone» che tu chiedi sono esauriti. Ti consiglio di acquistare il nuovo «Costruttore di Aeromodelli» nel quale troverai tutto ciò che desideri, essendo trattato per esteso la materia già pubblicata in parte sul giornale.

Giorgio Simonini, Livorno — mandami pure i disegni dei modelli, sempre firmati dal Delegato Provinciale e completi di tutte le misure. Per il tuo modello da velocità conviene aumentare la superficie alare diminuendo l'allungamento. Puoi usare anche, se ti è possibile per il centraggio, un piano orizzontale portante che concorrerà al sostentamento del modello. Ricordati però



Pinnuto EDB

Con questo modello veleggiatore ho partecipato alla gara in pendio svoltasi a Genova il 14 settembre XIX e alla quale L'Aquilone n. 41 si riferisce. Studiato appositamente per il pendio, sperimentato in precedenti lanci di prova, ha dimostrato ottime doti di stabilità su tutti gli assi e nello stesso tempo una buona tendenza a sfruttare le correnti sia dinamiche che termiche.

Ala — L'ala ha una superficie di cmq. 23 e un allungamento di 12. Essa è smontabile in due semiali profilate col «Gottling 358» variantesi in profilo simmetrico all'estremità. Allo scopo di avere una ottima copertura e contemporaneamente un maggiore coefficiente di robustezza il naso delle centine va coperto con carta Fabiano liscia sino al longherone. Ogni semiala viene fissata al raccordo centrale mediante una balonetta verticale posta al 40 per cento della corda alare e alloggiata in apposita cassetta; essa è composta da due lamine d'acciaio da mm. 0,3 di spess. fissate alla pinna e libere, all'estremità, di scorrere l'una sull'altra elasticamente; a completare l'attacco vi è uno spinotto conico in legno, conficcantesi nella centina fissa alla pinna, che ha il compito d'impedire all'ala di variare l'incidenza.

Fusoliera — Anche la costruzione della fusoliera è di costruzione normale a ordinate di sezione ottagonale irregolare. La fusoliera porta fissi la pinna e il timone verticale; la prima costituita dal prolungamento delle due ordinate maestre, il tutto carenato e raccordato con blocchi e tavolette d'italbalsa (agave). Il pattino in filo di acciaio ha dimostrato di assorbire anche bruschi urti senza trasmetterli violentemente alle strutture.

Impennaggi — Lo stabilizzatore, di sup. leggermente inferiore ad un terzo della

sup. alare, è di costruzione normale profilato col Naca 0009. Il suo fissaggio è fatto mediante un blocchetto posto nella parte centrale e incastrato a forza fra i due nasi di centina del timone verticale.

Centraggio — La zavorra è alloggiata in una cassetta ricavata fra le due prime ordinate. Tanto l'ala che il timone hanno incidenza di 0 gradi.

Il centro di gravità si troverà a circa il 30 per cento della corda alare.

L'originale è risultato caricato a gr. 20,5 per dmq.; carico che, abbimato alla scelta del profilo, si è dimostrato tale da permettere un veloce distacco dal pendio anche con forte vento a raffiche.

ENRICO DELLE PIANE
Via Casaregis, 8/13 - Genova

Denominazione	N. d'ord.	Lunghezza corde	Intervallo	Distanza
Centine alari	1	85 m/m	1-2	80 m/m
	2	110 »	2-3	» »
	3	135 »	3-4	» »
	4	145 »	4-5	» »
	5	150 »	5-5	» »
Centine stabilizzatore	6	85 m/m	6-7	70 m/m
	7	95 »	7-8	75 »
	8	115 »	8-9	» »
	9	135 »	9-10	» »
	10	150 »		
Centine timone	11	80 m/m	11-12	50 m/m
	12	130 »	12-13	» »
	13	175 »	13-14	15 »
	14	185 »		
Distanze relative alle ordinate di Fusoliera	AB			50 m/m
	BC			35 »
	CD			65 »
	DE			80 »
	EF			» »
	FG			» »
	GH			90 »
	HI			» »
IL			» »	
			LM	» »

MATERIALI OCCORRENTI E LORO USO

L'ALA		USO
Compensato di betulla	2 m/m.	centine attacco
Compensato di betulla	1,5 »	tutte le altre centine
Listelli di pioppo	3,5 x 5 »	longheroni e bordo d'entrata
Listelli di pioppo	Δ 2 x 12 x 12 »	bordo d'uscita
Italbalsa in blocco		estremità e rinforzi
Lamina d'acciaio	0,3 x 7 »	balonette
Carta tipo pergamina		ricopertura
FUSOLIERA		
Compensato di betulla		prima ordinata
a 5 strati	2 m/m.	
Compensato di betulla	3 »	ordinata di forza
Compensato di betulla	1,5 »	tutte le altre ordinate centine timone e pinna
Listelli di pioppo	3,5 x 5 »	4 longheroni principali
Listelli di pioppo	3 x 3 »	4 correntini secondari
Italbalsa in blocchi e tavolette		raccordi e rinforzi
Filo d'acciaio D 2 m/m.		pattino d'atterraggio
Legno duro omogeneo		musone
Carta tipo pergamina		ricopertura
TIMONE ORIZZONTALE		
Compensato di betulla	1,5 m/m.	centine
Listelli di pioppo	3 x 4 »	bordo d'attacco e longherone
Listelli di pioppo	V 3 x 7 x 7 »	bordo d'uscita
Italbalsa in blocco		raccordi e rinforzi
carta tipo pergamina		ricopertura

Stata DELL'AEROMODELLISTA

Carlo Rebella, Pontedera — per il tuo articolo sull'Elica Monopala ti ho già risposto da tempo in questa rubrica. Per quanto riguarda gli indirizzi delle Riviste tedesche ti sarò preciso quanto prima. Profili ottimi per modelli volanti li puoi trovare nel n. 27 del 1941. Sono riportate le tabelle e viene dato anche qualche indicazione sul loro impiego.

Bruno Malossi, Milano — Ho ricevuto il tuo nuovo disegno più dettagliato; l'ho unito alla descrizione che tenevo in attesa e ho passato il tutto per la pubblicazione. Cordiali saluti.

Riccardo Pozzo, Biella — Anche questa volta ti è andata male che l'avidio cestino ha attratto con potente forza magnetica descrizione e disegni del tuo modello. L'articolo di cui mi accenni non interessa. Passiamo ora alle domande che mi rivolgi. Non

è affatto conveniente per te costruire un veleggiatore ricavandolo dagli schemi del «Pellicano» e ciò per le ragioni tante volte spiegate che si riassumono: il modello volante deve essere progettato e non ricavato dagli schemi di un apparecchio vero, poiché in quest'ultimo caso la stabilità, e quindi il rendimento del modello, sarà assai limitata. Ad ogni modo, il diedro dell'originale deve essere sempre aumentato di molto. Puoi coprire la fusoliera in cartoncino, ma ottieni un rivestimento pesante e non tenibile che assai, assai poco con emallite. Per i profili che desideri puoi guardare il n. 27 del 1941. Un profilo biconvesso che fa al caso tuo è il «Naca M. 3».

Vincio Garantola, Legnano — Il diedro a M è più portante, ma meno stabilizzante di un corrispondente V. Il diedro più conveniente per portanza e stabilità abbinata è il poldiedro.

Zorsi Dante, Ferrara — Bagnare la carta, verniciarla poi con una o due mani di emallite diluita ed infine verniciarla con vernice alla cellulosa.



Ecco un'altra immagine estiva: il friulano Umberto Ortiga con il suo veleggiatore.

Il segreto

romanzo

Continuazione dai numeri precedenti)

X

Il temporale come tutte le cose o belle o brutte di questo mondo, passò allontanandosi verso oriente. Gli assordanti schianti della folgore diradarono e si attenuarono fino a ridursi a un debole, intermittente rullo che ben presto si spense.

Fra salti e capriole di giubilo, la tribù dei Bangha lasciò il riparo degli alberi e irruppe nella radura. Di là si lanciò nel torrente tuffandosi e tracannando a gola piena l'acqua torbida e impetuosa che vi si era raccolta nel breve spazio di mezz'ora.

La vegetazione aveva cambiato aspetto. Le foglie e le erbe splendevano nell'aria limpida come fossero di maiolica. Uccelli ed insetti di mille specie avevano intonato uno spettacoloso inno di ringraziamento al cielo benigno a base di fischi, di urli, strida e ronzii. In lontananza, Verna e i suoi compagni poterono discernere bande di antilopi zebre e giraffe frammentate. In mezzo, torreggiavano alcuni massicci elefanti che se la godevano un mondo a farsi la doccia sulla groppa mediante la proboscide.

Ma quello che stupì soprattutto Rossi fu che tutte quelle bestie mostravano di non curare la presenza in mezzo a loro di alcuni leopardi o pantere che fossero.

— O questa non me l'aspettavo — osservò mentre torceva la camicia grondante che s'era tolta di dosso. — Non avrei mai creduto possibile di vedere insieme belve e antilopi d'amore e d'accordo.

— Qui l'amore non c'entra: — sentenziò Garrone, con l'aria di persona che sa — l'accordo, forse, sì. E' la tregua dell'acqua: la famosa tregua di cui parla anche Kipling. Dopo una lunga siccità gli animali, in presenza dell'acqua, sembrano dimenticare i loro istinti di sospetto o di preda. Cessata la paura della sete, le cose ritornano come prima.

— E adesso che vorrà tutta questa gente? — domandò con raccapriccio Verna accennando a un gruppo di negri che si avvicinavano piroettando e cantando, seguiti da una gran folla che faceva da coro.

— Immagino che si tratti della cerimonia ufficiale di benvenuto — disse Garrone. — Non dimenticate che noi non siamo più carne da brodo, ora, ma amici in tutti del potentissimo dio della pioggia e dei venti e, per conseguenza, saremo trattati con tutti gli onori. Ricordatevi che il capo ci ha offerto addirittura quattro mogli per ciascuno.

— Io, per me, rinuncio alle mogli in favor vostro — assicurò con molta energia il pilota, mentre schivava con un salto laterale d'esser sfiorato da un figuro che si era calcato in capo una testa disseccata di coccodrillo.

— Grazie, camerata; veramente troppo gentile — protestò graziosamente Garrone. — Vi farò io, piuttosto, libero dono delle mie. Credo che anche il commendatore sarà disposto a regalarvi le sue... Non evitate, però così brutalmente il contatto dell'uomo-coccodrillo. E' un personaggio, sapete? E' uno stregone, e con quella maschera vuol simboleggiare il fiume così come quell'altro con la testa sepolta da foglie frutti e uccelli impagliati è il simbolo della foresta.

— E quel brutto vecchio tutto storto chi è? Che ha da gridar tanto? — chiese Verna. — Si comporta come un imbonitore da fiera e ha l'aria di volerci mettere in vendita — e accennò a un selvaggio piccolo e rattroppo il quale, nonostante la sua deformità saltabecava e urlava, cacciando ogni tanto urla acutissime, mentre indicava i viaggiatori con l'estremo di un bastone tutto urto di zanne e artigli di belva, alternati a piastrine lucenti di rame.

Ad ogni suo urlo, che chiudeva una lunga, enfatica frase la moltitudine, al segnale dell'illustre Zambo, suo capo, emetteva un concorde clamore seguito da un gioioso mugolio.

— E' davvero una specie di imbonitore — spiegò Garrone. — E' il buffone del capo, il quale sta presentandoci alla tribù, elencando i nostri mirabolanti poteri

e virtù prodigiose. Cercherò di tradurvi quello che sta dicendo ora.

— Sono i figli prediletti del tuono e della pioggia — berchiava il vecchio bifone — A un loro cenno il sole si oscura e l'acqua accorre da ogni angolo del cielo e precipita per colmare le conche e le zucche dei buoni Bangha e i fiumi della terra.

— E' vero! E' vero! — mugolava la tribù.

— Sono essi venuti attraverso la seiva come l'elefante, schiantando alberi e schiacciando germogli?

— Noooo... urlò il coro.

— Sono essi arrivati attraverso la prateria, — proseguì lo stregone, picchiando una manata sul ventre di Garrone — strisciando e saltando al pari del leopardo, terrore degli armenti?

— Noooo...

— Oppure son giunti, come gli altri bianchi dondolando in amache dalle spalle degli uomini neri?

— Noooo...

— E dici il giusto, o gente Bangha! Essi son più che elefanti più che leopardi e più che uomini... Essi son simili all'aquila delle montagne, che va dove vuole e i fiumi e le liane della foresta non la arrestano. Son come il vento che addensa le nubi e le spazza, come il tuono che fa cader la pioggia sulla terra assediata... Onorate i diletti amici degli spiriti, i protettori nostri che mai più ci lasceranno e sposeranno le nostre donne e saranno sepolti sotto il suolo delle nostre capanne...

— Crepa! — esclamò Garrone eseguendo rapidissimamente energici scongiuri.

Lo stregone tacque per ripigliar fiato e Zambo s'avanzò a passo di parata.

— Venite, — declamò — o figli della fortuna e delle nuvole, siamo impazienti d'ospitarvi.

E senza altri preamboli, s'avviò verso il villaggio che s'intravedeva fra gli alberi, con a fianco lo stregone che camminava a ritroso, per rendere onore ai bianchi, com'egli voleva lasciare intendere, o per meglio sorvegliarli, come temeva il diffidente Garrone.

— Sarà meglio seguirli senza tante storie — disse Verna vedendo che i suoi compagni esitavano.

— E se Panfin arriva e non vede nessun segnale? — obiettò Garrone.

— Riconoscerà dall'alto l'aeroplano — lo rassicurò Rossi. — Per questo l'ho lasciato bene in vista.

S'incamminarono dietro il capo e, dietro di loro, si formò il corteo dei negri che già cominciavano a mormorare della loro esitazione.

Il villaggio non si poteva definire una metropoli, e nemmeno appariva troppo allegro. Una quarantina di capanne irregolarmente disposte attorno a una specie di piazzetta dal fondo di terra bat-

tuta. Le due più grandi e meglio adorne sorgevano sulla piazza; ma fu proprio il genere di decorazione quello che fece fremere i tre viaggiatori. Teschi umani più o meno vecchi, recanti tracce di ferri dabbili colpi di mazza o d'arma tagliente.

Verna torse gli occhi, orridito ma tacque, Rossi trovò la forza di parlare.

— Guardate quelle grandi caldaie, Garrone — disse — Che cosa credete che ci cuoceranno là dentro?

Garrone guardò nella direzione indicata e diventò rosso, da scarlato che era (da sua maniera d'impallidire).

— Vi pare questo il momento di far dello spirito? — chiese con voce tremula.

— E allora guardate da quest'altra parte — soggiunse il pilota, accennando ad un gruppo di orride negre che, ad un comando del capo s'avvicinavano lentamente, spanando i ceffi a spaventosi sorrisi — Credo che siano le vostre mogli.

— Caso mai ci sono anche le vostre e

vi allieteranno i lunghi anni di vita che passerete qui fra noi...

— E dagli! — borbottò Garrone, che era l'unico a capire.

Verna non diceva nulla, e parca tutto assorto in pensieri non lieti; in quanto a Rossi, sembrava impazientito dal discorso del capo, come se la sua voce gli impedisse di ascoltare qualcosa che lo interessava molto di più.

Zambo continuava sempre più enfaticamente a decantare le bellezze e i pregi infiniti delle sue negre. Ma ad un certo punto dovè tacere di botto per causa di forza maggiore. Rossi gli era saltato addosso e con una mano gli aveva tappato la bocca.

— Zitto un momento, chiacchierone! — gridò esasperato.

Nel silenzio attonito che seguì, si udì chiaramente un ronzio crescente di motore che filtrava attraverso le chiome degli alberi. Rapido come un coniglio spaurito, Rossi lasciò la presa e si lanciò verso la radura, seguito da presso dai compagni e dall'intera tribù che urlava minacce.

Il ronzio era diventato fortissimo strepito. Sul campo, il Tiburon di Panfin si aggirava in larghe ruote alla ricerca di un punto conveniente per atterrare. Verna e i suoi erano stati raggiunti e atterrati dai Bangha, ma ecco dall'apparecchio irradiarsi striscie luminose che andavano a ficcarsi nel groviglio dei corpi esplodendo e lanciando attorno grosse stelle rosse e verdi, oppure sercenti di fuoco i quali continuavano per un pezzo a strisciare e saltare fra i negri, orrendamente sibilando.

Era troppo, per gli infelici selvaggi. Avrebbero forse fatto fronte a una carica di elefanti, ma i razi erano avversari misteriosi e irresistibili, per loro.

Si dispersero urlando in ogni direzione, convinti d'aver offeso il tremendo dio dell'aria protettore dei tre bianchi.

I quali tre compagni, un po' malinconici, ma sani e salvi, si tirarono a un lato del campo per lasciar posto al Tiburon che atterrava.

Da un finestrino dell'apparecchio un braccio femminile s'era sporto a salutare. Tutti e tre risposero al saluto, ma due avrebbero potuto farne benissimo a meno che tanto Renata non se ne sarebbe neppure accorta.

(Continua.)

ANTARES

... Sono abbonato a «L'Aia d'Italia» che leggo con passione, ma quello che mi interessa di più è proprio «L'Aquilone»; da quando ho cominciato a leggere i primi numeri ho sempre acquistato il vostro giornale. Esso è veramente interessante ed istruttivo ed io debbo proprio a «L'Aquilone» se oggi costruisco modelli volanti i quali mi danno risultati molto lusinghieri...

GIORGIO POZZI
Pesaro

quelle del commendatore, fra quelle — protestò il poveraccio —. Quasi quasi preferisco guardar le caldaie; sono meno sporche. Zitto, ora, sentiamo quel che dice Zambo...

Il gran capo dei Bangha, indicando con un largo gesto il gruppo di quelle laide negre, esclamava:

— Ecco i potenti amici, la ricompensa per la protezione accordata alla gente Bangha. Esse sono il fiore della tribù e



...E' davvero una specie di imbonitore», spiegò Garrone.

Le memorie di un ACCADEMISTA



...parlava in francese dal principio alla fine dell'ora...

(Continuazione dai numeri precedenti)

XII

Un altro insegnante che con tutta buona volontà cercava di orientarci nel pelago oscuro della nostra ignoranza era un capitano pilota che si picciava di immettere nelle nostre teste i primi dogmi della navigazione aerea passeggiando su e giù continuamente dalla porta alla finestra assicurandosi ogni volta che la prima fosse bene chiusa e che dalla seconda non apparissero chimere o diavoli folletti. Sebbene io fossi ferrato in tale materia in seguito ai severi studi fatti all'Istituto Nautico, potei colmare molte lacune apparse strada facendo con la guida di questo calmo ed imperturbabile insegnante.

Non vorrei ora, per ragioni del tutto personali, ricordare il professore d'inglese ma il dovere d'imparzialità m'impone di spocciolare su queste righe un po' di veleno per questo despota della cultura umana.

Per quel che io conosco di questa lingua sono in grado di dire « buon giorno », « buona notte » ed altre interessanti frasi del genere. Questo insegnante, quale nocciolo del suo metodo, pretendeva a memoria alcune poesie che io trovavo tremendamente monotone, sforzate dalla mente ottusa di alcuni geni a buon mercato nati in quella malaugurata terra, i quali avevano certamente descritto stati d'animo in seguito ad angosciosi momenti di distrazione brancolando con il pensiero nella nebbiosa atmosfera che non poteva essere altamente respirata. Io poi ero nettamente refrattario ad imparare alcunché a memoria, tanto che spesso non ricordavo neppure il titolo delle mie novelle ed anche di certe poesie che nei momenti perduti mi dilettao a vergare per lo sfogo dell'anima.

Naturalmente, acciappavo sempre qualche bella deficienza, la quale portava come conseguenza due o tre turni di consegna, nonostante che spiegassi al mio direttore di Corso che l'inglese lo conoscevo discretamente, ma che non riuscivo in maniera assoluta a far suonare « those evening bells », vale a dire uno dei più cretini ed astrusi componimenti di non so più quale biondo autore.

E andiamo avanti con le nostre enunciazioni fisionomiche. Eccoti una bella ragazza, sebbene un poco matura e alquanto azzeccata, che parlava in francese dal prin-

cipio alla fine dell'ora di lezione senza preoccuparsi affatto (metodo Berlitz) se l'uditorio potesse seguire o meno il suo gallico idioma.

C'era infatti qualche mio compagno che in quattro anni di indefessa applicazione era arrivato a connettere (in francese), alcune importanti frasi, giusto come quello che sapevo esprimere io in inglese, aggiungendovi in più eleganti maniere per dire « grazie ».

Sufficiente, come si vede, per potersi intrattenere degnamente con conversatori proventi in quella lingua.

E molte, molte ancora di queste torture dello spirito e dell'anima passarono su di noi laminandoci lo spirito, gonfiandoci il cervello, spacciandoci il gran simpatico e tutte le altre innervazioni preposte alle nostre più brillanti funzionalità!

Ciascun insegnante considerava la propria materia come la più importante, l'unica, l'assolutamente necessaria per poter respirare, mangiare, bere, dormire, vivere insomma.

Ciascuno pretendeva risposte precise agli interrogatori, esposizioni per filo e per segno, senza ammettere l'inversione degli addendi anche se la somma risultasse eguale. Certo che a quel tempo ne sentivamo il peso, mentre ora, col mutato senno del poi, ci rammarichiamo saviamente di non aver fatto maggior tesoro delle nozioni che ci venivano elargite. Ora spesso ci troviamo noi nelle condizioni di quegli insegnanti davanti ad una scolaresca irrequieta, ed in fondo al nostro pensiero abbiamo presenti le facce, i gesti ed i metodi di quelli che c'insegnarono quest'arte. Or non è molto mi trovai a dirigere per ben tre anni un corso regolare dell'Accademia, prendendo gli allievi da borghesi e traendomeli dietro da pinguini fino a lanciarli fuori dall'Istituto in piena vita aviatoria con la divisa da sottotenenti. Quante volte anche io mi obbliga a ficcare il naso nei cassetti dei banchi degli allievi o nel loro ripostiglio in camerata rovistando secondo quanto era stato a me fatto in altra epoca dal mio direttore di Corso! E mi sono soffermato a spiegare pignolescamente come doveva essere lasciato al mattino il posto di branda e dove doveva essere mantenuto il corredo e come bisognava severamente portare l'u-

niforme e salutare e contenersi in ogni evenienza!

La stessa cosa, che avevo dovuto « sopportare » da allievo, a mia volta dovevo infliggere a quella marea incontenibile che

Sono usciti

i volumetti 8, 9, 10, 11 e 12 di
AVIAZIONE PER TUTTI

8
Soccorsi dal cielo
di MARIO GUERRI

9
Posta Aerea
di FRANCO CIARROCCI

10
Piccola storia dell'Aviazione

di PIERO BOTTO

11
Aeroplani dei paesi in guerra

(Italia)

12
Aeroplani dei paesi in guerra

(Germania)

di ALDO MARIOTTI

Ogni volumetto una lira

Eseguite i vostri versamenti sul conto corrente postale N. 1/24718 Ufficio Editoriale Aeronautico - Piazza del Popolo, 18 - Roma.

spingeva sempre più in alto i futuri aquilotti che erano affidati alle mie mani.

Santa mano dura che distruggi sul nascere l'anarchia del gregge umano.

(Continua).

MARIO SALVADORI

FILATELIA

Pirati e ribelli sui francobolli inglesi

(Continuazione vedi numero precedente)

Rimasto solo, si era dedicato con straordinaria passione all'educazione dei figli di Christian e degli altri giovani. Era felice ed aveva assolto con piena coscienza quel difficile compito assegnatogli dal destino.

Naturalmente non gli era stato possibile di educare i ragazzi secondo le norme dell'alta società, poiché Adams in vita sua era stato sempre poco scrupoloso ed aveva preferito di bazzicare le taverne dei porti piuttosto che le aule della scuola. Aveva avuto sempre maggiori simpatie per le carte da giuoco che per i libri e la Bibbia gli era pressoché sconosciuta.

Non doveva quindi destare troppo stupore se egli aveva insegnato ai giovani coloni come si lancia un coltello nella schiena di un compagno piuttosto che le regole della buona società e del vivere civile. In una parola, il vecchio Adams aveva tirato su degli ottimi pirati che sarebbero stati l'orgoglio del signor Winston Churchill se questo ultimo avesse avuto la ventura di vivere un paio di secoli fa.

(Continua).

NOTIZIARIO E RASSEGNA DELLE NOVITA'

POLONIA

(Governatorato Generale Germanico)

Alcuni valori della serie pittorica attualmente in uso per la Posta Ordinaria sono stati emessi in questi giorni in colori cambiati; inoltre è apparso un nuovo valore da 48 groschen, che non figurava nella prima emissione.

In tal modo si ha una serie così formata:

8 groschen, grigio; 12 groschen, violetto; 30 groschen, viaccia scuro; 48 groschen marrone chiaro; 1 zloty, verde azzurro.

I francobolli recano nella parte superiore del foglio una lunga iscrizione e ad un certo punto lo stemma germanico, di modo che in ogni foglio un solo valore può presentarsi con la coda stemmata.



ROMANIA

Due valori della serie pro Croce Rossa apparsi recentemente sono stati anche emessi in foglietto, che è stato venduto al prezzo di 200 lei in numero limitatissimo.

Si tratta dei due francobolli da 7 + 33 lei e da 10 + 30 lei; fra l'uno e l'altro vi è la data: 1941. In alto è stampata la leggenda: Societatea Nationala de Cruce Rosie a Romaniei.

La Bessarabia e la Bucovina che l'Unione Sovietica aveva strappato alla Romania con un atto di forza, appena un anno fa, sono state riconquistate recentemente dalle truppe germaniche alle quali gli alleati, fra cui i romeni, hanno offerto il loro contributo nella crociata contro il pericolo bolscevico.

Le armate della nuova Romania, al comando del Conducator Maresciallo Antonescu, hanno valorosamente combattuto, dando così la migliore dimostrazione di essersi profondamente inserite nell'ordine della nuova Europa.

Particolari festeggiamenti hanno celebrato la riconquista delle regioni che appaiono tuttavia terribilmente devastate dalle orde selvagge del senza-Dio. Cernautzi e Chisinau, capitali della Bucovina e della Bessarabia, recano più manifesti che altrove i segni della bestialità rossa.

A ricordo della loro liberazione sono state emesse due serie di francobolli commemorativi, utilizzando allo scopo le rimanenze della emissione che venne fatta in occasione del cinquantesimo anniversario della fondazione della Biblioteca di Carlo I.

La prima delle due serie ha ricevuto la sovrastampa: Cernautzi - 5 Julie 1941.

La seconda è stata sovrastampata con la leggenda: Chisinau - 16 Julie 1941.

Le due date sono quelle dei giorni in cui le città vennero liberate.

MAURITIUS

POSTA Aerea

Mario Raccanelli, Milano. — Ti ringrazio molto per le gentili parole in elogio al tuo giornale. Comunicami pure le tue idee. Chiedo le copie dei numeri arretrati alla Amministrazione.

Antonio De Falco, Milano. — Trovo che, per quanto esagerando un po', tu hai ragione. Hai tanto ragione che noi abbiamo già provveduto ad eliminare gli inconvenienti. Abbiamo mobilitato, tra l'altro, due disegnatori che conoscono gli apparecchi come se ne fossero i costruttori. Ad ogni modo il discorso vale per le tavole degli apparecchi dei paesi in guerra e non per quelle che riproducono scene di guerra. Per le scene di guerra noi mobilitiamo dei pittori, cioè degli artisti, e non dei disegnatori. Tu sai che gli artisti non sono fotografi! Mi sai tu indicare dei pittori degni di questo nome che conoscano gli aeroplani a menadito e che, sopra tutto, siano disposti a riprodurli fotograficamente? Io non ne conosco affatto. Comunque, ti ringrazio per il tuo interessamento e ti prego di scrivermi le tue impressioni sulle ultime pagine dei giornali che usciranno dal 1. febbraio in poi.

Soreto Verde, Torino. — Ho pregato l'amministrazione di accontentarti, vecchio topo.

Ajmo, La Spezia. — (Questa è la firma tua). Pubblicheremo la interessante foto del carrettino porta attrezzi. Passo a Giarella il resto della lettera dove parli di cose tecniche.

Nardo Matteo, Padova. — No, hai torto marcio. Tu appartieni a quella categoria di uomini che credono che tutto il mondo progredisca con loro. Invece ogni giorno nascono bambini, i quali diventano ragazzi. Si tratta — come tutti sanno — di ragazzi «ignoranti», nel senso che ignorano ciò che sanno i ragazzi più grandi di loro. «L'Aquilone» deve pensare a «erudire», di tanto così, piccoli e grandi. Ciò che non interessa te, interessa il tuo vicino. Tu dici «non troverai mai un tizio sprovvisto di ingegno che si dia all'aeromodellismo. All'aeromodellismo possono dedicarsi soltanto ragazzi provvisti di ingegno. Per questo sono inutili quegli articoli sull'elica monopala, sono inutili gli articoli sul nuovo arresto del tenditore del carrello, ecc.». Ma bravo! Questo tuo discorso quasi quasi dimostra il contrario, e cioè che esistono aeromodellisti sprovvisti di ingegno. Uno di costoro sarai tu. Se tu sai il funzionamento dell'elica monopala, ciò non significa affatto che il mondo debba fermarsi a contemplare Nardo Matteo che sa queste cose. Il mondo, invece, se ne stropicia di ciò che sa Nardo Matteo e bada ai fatti suoi, il che potrebbe anche voler significare che il tuo vicino di casa non sa il funzionamento dell'elica monopala e desidera impararlo. In quanto al valore intrinseco di ogni articolo mandato dai lettori, cioè dagli aeromodellisti vecchi e giovani, a parte il fatto che non vengono pubblicati se non hanno un certo interesse (sono tutti esaminati da tecnici che sanno il fatto loro), sono sempre articoli di giovani e sono frutto di esperienze di tutti i giorni. Ma la mia risposta non si fermerà qui. Tu scrivi ancora: «Ho scritto questa lettera a nome dei miei amici i quali non ti hanno mai scritto perché temono che voi tutti de «L'Aquilone» approfittiate della vostra posizione per far apparire sul giornale «bestie» chi vi scrive anziché prender provvedimenti in proposito. Con questo voglio dire che non vogliamo una risposta stampata sul giornale e diretta a sollevare inutile questione o a farci passare per «bestie», ma una risposta pratica, cioè non vogliamo più vedere gli articoli sopraccennati. Non vi sembra di pubblicare abbastanza roba inutile sulla posta dell'Aeromodellista? Non potete pubblicare gli articoli sopraccennati su tale rubrica?». Un momentino ancora. Ragioniamo un po'. Io trovo strano che i tuoi amici e te temiate di prendere della bestia. A chi mai abbiamo noi dato della bestia? E poi, se le vostre ragioni sono tanto buone e universalmente sostenute — come tu dici — perché temi una pubblica risposta? Tu vuoi una risposta privata: questo tu desideri denuncia che tu stesso dubiti molto della bontà del tuo ragionamento. Per meglio dire tu sai benissimo che ciò che non interessa più a te interessa viceversa gli altri. (Naturalmente, è sottinteso che noi ci preoccupiamo che il giornale contenga una varietà tale di articoli e di argomenti da interessare i novellini e i professoroni). Sono

L'anonimato Renato Bianchi è l'autore di questa bella foto e del bel veleggiatore



d'accordo con il finale della tua lettera, e cioè che «l'amicizia rimane riconfermata». Ma devo pur dirti che prima di scrivere bisogna saper dire delle cose sensate, non delle sciocchezze, come quella ad esempio, che la Posta dell'Aeromodellista è piena di sciocchezze. Mi stupisce che i tuoi amici (ma chi sono?) ti lascino parlare a loro nome!

Qualche stupido anonimo fa dello spirito. Gli anonimi sono stupidi fintanto che rimangono ragazzi, ma diventano ignobili quando sono grandi. Uno di codesti anonimi ha scritto: «Faccio le condoglianze al volo muscolare. Mio nonno mi raccontò favole più belle di quella di Una falca volò, di Giuseppe Mordini. Sperando nella pubblicazione di questa lettera senza compenso, ecc». Niente di tremendo, come vedete. Ma da noi si usa essere leali e franchi. Da noi si scrive che i racconti di Mordini piacciono, o non piacciono; e si firma, cioè si ha il coraggio delle proprie opinioni e delle proprie azioni. Ho voluto citare questo esempio perché il giovincello «Anonimus» si corregga e perché altri non cadano nella medesima leggerezza. Soltanto questo ferma restando l'affermazione che non si ritarda, per fortuna, di nulla di grave e di tremendo.

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Vincenzo Dinelli, Lucca. — Hai non una, ma mille ragioni, ma se tu sapessi quali e quante penne ha dovuto attraversare il «Costruttore» prima di poter arrivare in porto, forse daresti ragione a noi. Comunque, ti posso assicurare che tra qualche tempo ancora (poco) esso vedrà la luce e sarà adattissimo anche per i principianti, anzi in speciale modo per loro.

Ezio Mauri, Trieste. — Donna Amanda ci ha lasciato definitivamente, vecchio mio, ed ora occupa un posto importantissimo dimenzioni di scartoffie e fuma due sigarette per volta. Crivello II, cioè io, è un mistero. Non si sa chi sia, anche Aquila Bianca ha pro-

messo terre e castelli per conoscerlo, ma invano. Posso dirti tuttavia che ero presente al Concorso Nazionale, truccato da ombrellone. Gli occhiali di Zio Falcone, quelli «affumicati per metà», come dici, sono stati eseguiti espressamente su misura e disegno dalle officine Galileo. Nessuna medaglietta che io sappia, è stata fatta per il Concorso Nazionale; per il film, non so, i giornali ti saranno spediti, ma utilizzali bene!

Sergio Stellan, Udine. — No, l'abbonamento a «L'Aquilone» è quello che è. Nella quota d'abbonamento non è compresa l'iscrizione alla R.U.N.A. Però qualora tu volessi iscriverti a questa (L. 8 per il battito e L. 15 per i volantieri, giovani fascisti e guj), aggiungendo 10 lire potresti ricevere anche «L'Aquilone» in abbonamento. Chiaro?

Renato Bianchi, Ancona. — Caro Renato, delle lettere che hai inviato a più riprese ed a cui non hai avuto risposta io non so nulla perché a quel tempo non c'era ancora, almeno in veste di Crivello II. Non devi però dire che noi ce l'abbiamo con quelli di Ancona! Noi non ce l'abbiamo con nessuno e se poco è stato pubblicato della tua città vuol dire che gli anonimati, poco si son fatti vivi. Ho pubblicato, e abbastanza in evidenza, mi pare, la tua foto che Agi mi ha dato, non senza farci per qualche osservazione (figuriamoci!). Ha detto che è un po' troppo contrastata, ma forse questo dipende dalla stampa; comunque, è una bella fotografia, ha soggetto, e per dirlo lui! Che razza di tipo che è!... Per il tuo abbonamento tramite R.U.N.A. ho interessato quest'ultima. Ho più volte ripetuto il costo dell'abbonamento e credo che ormai non ci sia bisogno di dirlo ancora. Un bravo di cuore per la propaganda che fai. Ti ho fatto spedire un paio di chi di «L'Aquilone». Ciao Renato, e non pensar male di noi che affoghiamo tra le carte!

Spartaco Trevisan, Rimini. — I disegni che hai mandato, pur mostrando una schizofrenia così, certa spavalderia coloristica, non sono adatti per le nostre copertine. Il disegno è abbastanza buono e preciso, benché in alcuni punti i particolari sgraniscano. Ti manca, più che altro, la tecnica del colore e la composizione del quadro. Non te la prendere per questo rifiuto e cerca di migliorare invece le tue nozioni artistiche.

Faro Biotti, Poggibonsi. — Eccoli accontentati: la R.U.N.A. di Siena si trova adesso in Via Termini, 2.

GRIVELLO II

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

R O M A
PIAZZA DEL POPOLO N. 18

Manuali di preparazione e guida ai corsi di pilotaggio e di tutte le specialità aeronautiche. Pubblicazioni tecniche e scientifiche. Romanzi per i giovani, biografie, diari di guerra.

NARRATIVA

IL VOLO IN ITALIA di F. Valtì - A. Foschini.

Il volo dai tempi antichi ad oggi. Volume di pagg. 416 con 240 illustrazioni, rilegato in tela. L. 21 — BARACCA di A. Foschini.

La vita e le eroiche imprese dell'Asso degli Assi della grande guerra. Volume di pagg. 464 con rare fotografie e 24 tavole fuori testo. L. 15,75

DUELLI AEREI di V. Tocci.

Gli episodi della Squadriglia «Asso di Bastoni» nella guerra di Spagna. Volume di pagg. 204 illustrato. L. 12,60

AVVENTURE E BATTAGLIE DEL CIELO (Prima e seconda raccolta).

Contiene romanzi completi, racconti, attualità aviatorie, notiziari. Questa seconda raccolta di oltre 350 pagine illustrata. L. 5 —

Romanzi per i giovani

IL DIAVOLO DELL'AEROPORTO di E. Jemma.

L'ARCIPELAGO DELLE STELLE di E. Jemma.

Entrambi di soggetto aviatorio e di sana e buona letteratura, illustrati dal pittore A. Mastrojanni. Il primo di pagg. 300. L. 21 — Il secondo di pagg. 168. » 10,50

DOCUMENTARIA

LE MEDUSE DEL CIELO di P. Freri.

L'editore del paracadute «Salvator» narra e documenta gli sforzi e le progressive affermazioni di questo strumento di salvezza. Volume illustrato di pagg. 256. L. 26,25

OTTANTA ANNI DI TRANSVOLATE OCEANICHE.

Le transvolate oceaniche tentate e compiute sino ad oggi. L. 8,40

INFORMATIVA E DIDATTICA

COME SI DIVENTA AVIATORI del Ten. Col. Della Noce.

Prontuario delle modalità e delle norme da seguire. Pagg. 150. L. 4,20

IL PREAVVIERE DELLA G.I.L.

Le prime nozioni per l'istruzione dei giovani della G.I.L. aspiranti a far parte dell'Aeronautica. Pagg. 273

L. 5,25

MANUALI DI SPECIALIZZAZIONE AERONAUTICA

Il Pilota Preaeronautico. L. 7,35

Il Montatore. » 7,35

Il Motorista. » 7,35

Il Fotografo. » 5,30

Il Elettricista. » 8 —

Il Marconista. » 8 —

Il Aiutante di Sanità. » 7,50

L'Armie.e. » 6 —

TECNICA

Libri di testo e di cultura professionale

ELEMENTI DI AERODINAMICA E DINAMICA DI VOLO di G. Costanzi.

In due volumi adottato come testo per gli allievi dell'Accademia Aeronautica di Caserta

Volume I di pagg. 316. L. 31,50

Volume II di pagg. 348. » 31,50

TECNICA E IMPIEGO DELL'AVIAZIONE D'ASSALTO di Amedeo Mecozzi

Cultura e addestramento, ai fini dell'impiego bellico. Volume di pagine 310. L. 12

NOZIONI TEORICHE PER ALLIEVI PILOTI

Testo per i corsi di pilotaggio militare e civile. Tre volumi L. 45 —

MANUALE DI RADIOTECNICA di Raffaelli - De Vincenzi

Per marconisti - elettricisti d'aviazione. Pagg. 238. L. 15,75

MANUALE DELL'AEROLOGISTA di D. Selvaggi.

Nozioni fondamentali di meteorologia e aerologia. Parte I, illustrato. L. 18,80

Per le ordinazioni e l'invio del relativo importo, servirsi del conto corrente postale N° 1/24718.

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



*Altre raccomandazioni:
Fila, come la sua avventura, un motore Alfa!*



S. A. FIAT VIA MIZZUZZO 350 - TORINO
S. A. AERONAUTICA D'ITALIA



PIAGGIO



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: Coreneggio - Napoli - Telefoni 50772, 50781

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

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



Fiam
41 214

UN «CANT Z 501» IN RICOGNIZIONE ATTACCA UN «CONSOLIDATED» E LO ABBATTE.