

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



UNA FORMAZIONE DI «S. M. 84» ATTACCA UNA PORTAEREI BRITANNICA.

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI

Anno XII N. 4
25 gennaio 1942-XXDirezione 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 60
numeri arretrati ed estero il doppio

PUBBLICITÀ

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
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

VENEZIA

Dobbiamo parlare di Punta Sabbioni; ma chi volesse cercare l'abitato di P. Sabbioni rimarrebbe deluso, perché P. Sabbioni non c'è, come abitato, ossia, l'abitato c'è ma si chiama Treponti. Punta Sabbioni è solo un nome geografico.

A Punta Sabbioni c'è un'osteria, vasta ed imponente, e domenica 28, non era l'alba ancora, che era animata, affollatissima, pacchi e carte dappertutto.

Ma prima abbiamo detto male, non dobbiamo parlare di Punta Sabbioni, dobbiamo parlare del Raduno di P. Sabbioni. Era il 23°, il primo dell'Anno XX.

Erano presenti in tutto 31 modelli divisi tra le scuole di Venezia e di Mestre.

Dopo una sostarella, mentre fuori albergava, i modellisti si mettono in via.

Il cielo è senza una nube, il sole non è ancora spuntato, si cammina faticosamente sulla sabbia gelata nelle più inverosimili posizioni, a buche, a punte, a promontori, un strato grigio di brina rende il paesaggio triste e livido.

Si giunge al punto di lancio. Dunette qua e là. Qualche cluffo di canne palustri secche e gialle, rigide e brinose.

Intanto si leva il sole, un sole tondo, freddo e greve, indora e non riscalda, ma basta la vista della luce ad infiammare di ardore combattivo gli infreddoliti concorrenti.

Si fecero alcune foto per «eternare l'avvenimento» e poiché c'era il ghiaccio ci si sali sopra, poi si ruppe con grande gioia dei soldati paurosi che s'erano fermati sulla riva.

Poi si alzò il vento assieme ai primi modelli.

Prima fu Mestre, lanciò un modello bianco e rosso, lo tirò alto alto; prese a veleggiare calmo e regolare ora contro vento, ora col vento, attraverso il campo diagonalmente e finì in mare fra le onde. Era il modello di Lotito; il volo era stato di 2'21".

Del ricupero neanche a pensarci; così alcuni spariscono, altri rinunciano, ma non Mestre, rilancia, due, quattro, sei lanci, Gallo, Benetti, Bertazzolo, Danielli, rispettivamente 4'7"/5, 2'34", 1'50", 1'03".

Tutto questo tramonto della squadra mestrina finisce col metter fiato nei componenti l'altra scuola, che incominciano a muoversi, a lanciare, a rompere.

Il modello rosso di Populin tirato non tanto alto se ne fugge in filo di vento e segna 1'05" mentre i fratelli Sabbadin lanciano ripetutamente i modelli che avevano visto la Mareggiata.

Lucia Broto che segna 2'30" tallonando Benetti capo-classifica che aveva lanciato per quattro volte senza riuscire a superare il tempo precedentemente raggiunto, Poi Gajo prende il comando: 2'47"; ma Populin rilancia e lo batte per un secondo; 2'48".

E non siamo che all'inizio. In complesso di animazione in questa gara ce n'è stata; anche troppa.

Tanti modelli non completamente a posto, in verità, si ruppero nelle prove di centraggio per causa del vento ed anche qualcuno che era a posto lanciò la medesima fine.

Qualcuno intanto si scava, una buca e fa colazione al riparo del vento.

Mestre riprende dopo pranzo, segna un 4'5" 1/5 col modello di Benetti, mentre Saccon di Venezia dopo un 1'12" 4/5 non riesce più a far volare il modello e si danno per la sua squadra scompagnata dal vento, finché la «pegola» nera che lo perseguita lo costringerà a sacrificarsi per aiutare cavallerescamente gli altri concorrenti più fortunati.

La squadra mestrina esulta per la vittoria che pare sia stabilmente in loro mani, ma il modello di Sabbadin Mario con un lungo volo la strappa e l'assicura a quella di Venezia. Dopo tanto tirar d'occhi; guardiamo il cronometro: 9'53"; ma il modello è sparito lontano lontano, sarà al Lido forse.

Poi non si cessa ancora: Micheletti tornato alla ribalta si porta al terzo posto onorevolmente con 3'35" 4/5; altri lanciano e rompono: Danielli, Sponza, D'Alpaos, Di Clemente, Soncini. Alta non vogliamo lanciare, ma rompono lo stesso qualcosa; è destino.

Qualche volettto di aeromodelli ad elastico, troppo pochi per dar luogo a classifica, termina il raduno: dal canto suo, Saccon, perdute le speranze di classificarsi, scava una fossa per i resti dei modelli e chiede agli assistenti una prece...

CLASSIFICA

1. Sabbadin Mario, 9'35", punti 416; 2. Benetti Franco (Mestre), 4'05" 1/5, punti 68; 3. Micheletti Ennio (Ve), 3'35" 4/5, p. 38; 4. Populin Lucio (Ve), 2'48", p. 2; 5. Gajo B. (Venezia), 2'41", p. 2; 6. Broto (Ve), 2'30", punti 2; 7. Lotito (Mestre), 2'21" 4/5, p. 1; 8. Bertazzolo (Mestre), 1'50"; 9. Sponza, con 1'13"; 10. Saccon, 1'12" 4/5, ecc.

Una constatazione: molti si sono rifiutati di lanciare per il vento ed hanno rotto ugualmente. A noi, se possiamo esprimere il nostro debole parere, sembrerebbe che si dovesse da tutti lanciare: abbiamo sentito, tornando, delle sensate osservazioni da chi aveva lanciato, attorno al volo dei propri aeromodelli: del resto è pratica anche questa col vento e poi se non si rischia il modello in gara, dov'è che si rischia?

PADOVA

Molti partecipanti si sono cimentati nelle gare provinciali che hanno avuto luogo il giorno 11 gennaio c. a. Queste gare, indette dalla R.U.N.A. in collaborazione col Comando

Federale della G.I.L., hanno trovato il più vivo attaccamento e interessamento da parte dei concorrenti, che trascurando il freddo, hanno voluto mettere in evidenza le loro capacità costruttive, ed il successo non è davvero mancato.

Infatti, durante le prove di centraggio dei modelli ad elastico, si sono registrate due scomparse alla vista dei modelli. Uno di questi, appartenente a Demetrio Santinello, incontrava una buonissima termica, che lo faceva salire ad una quota di circa 700 metri, scomparendo poi all'orizzonte. L'altro modello, anch'esso ad elastico, ed appartenente ad Armando Starella, dopo circa 3' dal lancio, scompareva a sua volta.

I tempi segnati dagli altri concorrenti sono anch'essi abbastanza buoni, ma non degni di rilievo. Alle gare ha assistito il camerata Vantini, delegato della R.U.N.A., ed ha funzionato da cronometrista il camerata Bassi.

Ecco le classifiche:

Categorie veleggiatori: 1. Santinello Demetrio, 1'48"; 2. Canteo Antonio Lorenzo, 1'21"; 3. Baldan Giovanni, 1'17".

Categoria ad elastico: 1. Nardo Matteo, 1'6"; 2. Pedrina Domenico, 57"; 3. Canteo Antonio Lorenzo, 52" 1/5.

BOTTEGA
DELLE NOVITÀ

Il «Curtiss C. W. 21 B» è un nuovo apparecchio da caccia americano che dopo una penosissima messa a punto viene in questi giorni consegnato ai reparti in regolare dotazione. Monoposto, è costruito interamente in metallo, è dotato di un motore «Wright Cyclone R. 1820-G. 5» con elica tripala a passo variabile. Il posto del pilota è protetto sulle spalle da una piastra corazzata di 8 mm. di spessore. Esso è armato di 4 mitragliatrici «Colt» sincronizzate, due da 7,6 mm. e due da 12,7 mm.; come armamento accessorio possono essere sistemate in ciascuna ala altre due mitragliatrici, una da 7,6 mm. ed una da 12,7 mm. Con un peso a vuoto di 1537 kg. e un peso in volo di 2044 kg. il «Curtiss C. W. 21-B» può raggiungere una velocità massima di 536 km.-ora a 5500 metri di quota, e una velocità di crociera di 454 km.-ora a 3700 metri di quota. La sua velocità di salita è di 1600 metri al minuto, con un tempo di salita di 5 minuti a 5000 metri, e l'autonomia è di



...una fossa per i resti dei modelli... (Venezia).



1010 km. Il «C. W. 21 B» è usato come caccia intercettore.

La rivista «U. S. Air Services» fornisce alcuni interessanti particolari del nuovo idrovolante «Glenn Martin» considerato il più grande del mondo. L'apparecchio è munito di quattro motori «Wright Duplex Cyclone» da 2000 cavalli ciascuno, e possiede 13 grandi cabine per l'equipaggio che normalmente è di 11 persone. Vi saranno inoltre due mense, una per gli ufficiali, e l'altra per i sottufficiali e soldati, uno spazioso guardaroba e due bagni, uno in testa e l'altro in coda dell'apparecchio. Il volume totale del grosso apparecchio sarebbe equivalente a quello di una casa di 14 o 16 stanze.

Gli americani questa volta sarebbero riusciti a darcelo a bere tutte le loro fanfaronate se non avessero commesso il solito fallo di coloro che vogliono stravincere. Per esempio, in un momento in cui si cerca affannosamente di guadagnare magari cinquanta chilometri in più di autonomia sull'avversario, venirci a dire che essi si portano dietro degli ettolitri d'acqua per fare il bagno, prima e dopo l'azione aerea, è veramente comico.

"L'AVIAZIONE e' stata at- terrisima OVUNQUE..."

Voi certamente seguite ogni giorno i bollettini del nostro Alto Comando ed anche, forse, quelli dei Quartieri Generali della Germania e del Giappone. Anche voi, come noi, come tutti, sarete orgogliosi delle azioni dei nostri soldati di tutte le armi, sia che avanzino battendo il nemico, sia che resistano al nemico maggiore di numero che tenta disperatamente di imporsi la sua potenza e il suo furore. Ma qualche volta i bollettini riportano frasi come la seguente: «Niente da segnalare sul tale settore terrestre». Però, prima o dopo questa frase, avrete letto o sentito alla radio che «l'aviazione è stata attivissima ovunque», che «la aviazione ha attaccato e disperso colonne nemiche in marcia», che «l'aviazione ha attaccato con bombe o con siluri navi nemiche da guerra e da trasporto», che «l'aviazione ha efficacemente bombardato, con visibili effetti distruttivi, gli appostamenti militari del nemico» in questo o in quel settore, che «l'aviazione ha eseguito bombardamenti a largo raggio su basi navali o militari del nemico», che «l'aviazione ha eseguito voli di ricognizione armata su territorio nemico o sul mare». Quando poi inferisce la battaglia «l'aviazione è intervenuta nella lotta con voli in picchiata, con bombardamenti in quota, con voli radenti contro truppe nemiche, contro mezzi motorizzati, contro campi d'aviazione dell'avversario». E sempre, ogni giorno, la caccia si scontra con la caccia nemica causando notevoli perdite all'avversario.

Che cosa significa ciò? Ciò significa che l'aeronautica è un'arma di cui lo Stato Maggiore Generale si giova continuamente per condurre operazioni di ogni specie, sia indipendenti, sia in collaborazione con le altre forze armate.

Difatti: l'aviazione agisce come arma indipendente, con obiettivi che essa soltanto può perseguire; l'aviazione agisce in collaborazione con risultati che essa sola può ottenere. L'Alto Comando stabilisce che determinati depositi e raffinerie di carburante del nemico devono essere distrutti, ed ecco allora l'aviazione da bombardamento proiettarsi, magari di nottetempo, per centinaia e migliaia di chilometri lontana dalle sue basi. L'indomani una laconica frase del bollettino informerà che «l'aviazione ha bombardato le raffinerie di X con visibili risultati distruttivi». Bisognerebbe che ogni cittadino che legge o ascolta una simile comunicazione ufficiale sapesse «vedere» dietro le semplici parole del comunicato. Il cittadino vedrebbe che per effettuare quell'azione di bombardamento tutto un mondo si è mosso, ha pensato, ha agito, ha avuto ansie e speranze, ha sofferto: gli ufficiali superiori dello Stato Maggiore hanno elaborato il piano, i piloti sono stati chiamati a rapporto, gli addetti ai servizi radio di comunicazione, segnalazione e radiogoniometria si sono messi in funzione, specialisti del campo hanno revisionato le armi di bordo ed hanno caricato gli apparecchi delle bombe incendiarie e dirompenti, i motoristi hanno messo a punto i motori, gli addetti alle fototelegrafiche sono pronti per accendere (per pochi istanti) i grossi riflettori; poi i pesanti apparecchi rullano sul campo, decollano, si allontanano, vanno nella notte accompagnati dal ticchettio della radio e dall'ansia di chi rimane; vanno nella tenebra e nell'insidia, senza scorta della caccia, perché l'obiettivo è lontano: giungono dopo un lungo volo su territorio nemico accolte dagli allarmi e dalle reazioni antiaeree, qualche volta anche della caccia nemica. Gli equi-



Le mani sapienti dei nostri motoristi garantiscono il funzionamento delle delicate potenti macchine che assicurano la difesa della patria.

paggi sono ai loro posti. Lassù c'è freddo. Gli uomini resistono al freddo. Lassù si respira a fatica. Gli uomini ricorrono all'ossigeno delle bombole e resistono. Intorno esplodono a centinaia, a migliaia, i proiettili della reazione avversaria. Ogni tanto l'apparecchio ha uno scossone, i proiettili trapassano le ali, la fusoliera, gli impenaggi. Qualcuno a bordo è ferito: un compagno lo soccorre come può. Il puntatore intanto «piazza» le sue bombe sui bersagli. Le armi di bordo urlano, che la caccia avversaria tenta di impedire l'azione, di abbattere i bombardieri. Talvolta qualche apparecchio cade, giù nella notte fiorita di proiettili traccianti e di granate esplodenti. Gli altri degli altri equipaggi stringono i denti e i pugni. Bisogna tener duro, condurre a termine l'azione. «Speriamo che abbiano potuto far uso dei paracadute» pensano tutti: nessuno pensa che i compagni potrebbero essere morti; ma alle volte i compagni sono caduti per sempre.

Così partono, operano, tornano, o non tornano, gli equipaggi dei ricognitori, della caccia, degli aerosiluranti, dei bombardieri in picchiata.

Durante i grandi scontri delle unità terrestri interviene l'aviazione con i bombardieri, con i picchiatori, con gli apparecchi da caccia e d'assalto. E sempre la ricognizione è attiva, presente, instancabile: sulla terra e sul mare. Durante le battaglie navali la aviazione è presente: la marina da guerra moderna è un'arma importantissima, indispensabile, ma essa non può agire senza l'aviazione e non può non tener conto dell'aviazione avversaria.

Il dominio del mare presuppone anche il dominio dell'aria in quel mare. Può esistere in un teatro della guerra un dominio dell'aria senza il dominio del mare; ma non è concepibile l'inverso, cioè il dominio del mare senza l'aviazione di sostegno: di difesa, d'offesa, d'esplorazione a corto e a lungo raggio.

In questa guerra la vittoria finale sarà di chi avrà saputo conseguire e mantenere la supremazia nell'aria. Voi, cari giovani amici, che siete tanto fieri della nostra armata aerea, voi che siete orgogliosi di appartenere in certo modo — spiritualmente e con la vostra attività di piccoli costruttori o di appassionati studiosi dei problemi aeronautici — a questa grande gloriosa famiglia azzurra, voi sapete bene che noi non ci lasceremo strappare questa su-

preziosa. E per «noi» intendiamo, naturalmente, noi italiani e noi del poderoso blocco del Tripartito, che la guerra che combattiamo è una, come una dovrà essere la vittoria.

LA SETTIMANA ESTERA

Contro le illusioni britanniche per cui l'aviazione sarebbe stata paralizzata nella stagione invernale sul fronte russo il «Berliner Lokal Anzeiger» scrive che in Russia le condizioni per l'impiego dell'aviazione germanica non sono peggiori che in altri settori. I sovietici invece hanno ben altro da lamentare. E' vero che essi posseggono grandi esperienze nell'impiego invernale di singoli aeroplani, ma anzitutto essi hanno già perduto i loro migliori e più addestrati equipaggi, e poi la loro attrezzatura tecnica è deficiente. A questo bisogna aggiungere la perdita di gran parte delle loro installazioni al suolo. Gli aeroplani sovietici non sono dotati di dispositivi di decongelamento, e il riscaldamento della cabina degli equipaggi è sconosciuto nella Russia sovietica.

Il diavolo sta seminando discordia nel campo di Agramante. Dopo ciò che è successo negli Stati Uniti gli esperti tecnici militari inglesi sono ora scandalizzati per la scarsa collaborazione tra le forze terrestri e navali. Si domandano costoro se non sarebbe più utile porre le forze aeree alle dirette dipendenze dei singoli comandi navali, ma soprattutto si prospettano l'ipotesi che l'aviazione inglese sia insufficiente per la difesa delle posizioni imperiali britanniche così disperse per il mondo. Si tratterebbe però soprattutto di un gravissimo problema di produzione. In una corrispondenza da Singapore si osserva che «a volte di aeroplani» dovrebbero essere inviate in Estremo Oriente, prima che i giapponesi prendano il sopravvento. Ma i fatti che precipitano laggiù stanno a dimostrare quanto sia difficile fabbricare il per il delle nuvole proprio nel Paese del Sol Levante i cui regni sembra scottino parecchio sulla pelle degli anglosassoni.

Lo scorno degli inglesi giunge persino a riporre sul tappeto la questione di pian-tarla con le corazzate che costano molto e vanno a fondo come le altre navi. Ai Comuni, difatti, sono già state formulate delle interrogazioni all'Ammiragliato se non ci si debba decidere a costruire un numero maggiore di unità di piccolo tonnellaggio al posto delle corazzate. Tutti in ogni modo sono concordi nell'affermare che le navi da battaglia, senza una sufficiente protezione da caccia non possono reggere agli attacchi aerei, e che la sola artiglieria contraerea non è sufficiente.

«Ships With Wings» — Navi Alate — è il titolo di un film di propaganda aviatoria che ha avuto molto successo in questi ultimi tempi in Inghilterra. Il ruolo principale dell'aviazione era stato affidato alla portaerei «Ark Royal» che per l'occasione era stata chiamata «Invincibile». Ora tutti sanno che ne è stato detto l'«Ark Royal», per cui è

sorta la questione se il nome «Invincibile» non si debba cambiare con uno meno ironico.

Con la scusa che è scoppiata la «guerra in casa» i piloti americani che combattevano in Inghilterra vogliono tornarsene a casa anche a costo di sciogliere a loro danno il contratto d'ingaggio. Ora ci si domanda: se davvero la gente anglosassone combatte spalla a spalla contro il nemico comune e per il medesimo ideale, perché questo capriccio di scegliere il posto di combattimento? Ma era un pezzo che i giovani piloti yankees avevano espresso il desiderio di non incontrarsi più con i tedeschi sulla Manica. La scusa buona è venuta. Però non crediamo che vadano a star molto meglio.

In un articolo sulla strategia giapponese nel Pacifico, la «Deutsche Allgemeine Zeitung» dimostra, tra l'altro, che nulla è stato lasciato al caso, e che ogni successo è stato preparato e voluto dal Comando nipponico. «Lo sbarco dei giapponesi a Kuantan, ossia alle spalle della linea Popham, anche se non ebbe una grande importanza strategica, deve essere considerata una geniale mossa del Comando giapponese perché ha costretto la flotta inglese ad uscire da Singapore ed a scavarsi la tomba con le proprie mani. Il fatto che la «Principe di Galles» e la «Repubblica» prendessero il mare dopo lo sbarco giapponese a Kuantan, non rappresenta infatti un caso, ma fa parte della strategia giapponese. Anche il fatto che le due corazzate abbiano dovuto arrischiarsi in alto mare senza una sufficiente protezione aerea è merito della strategia giapponese, perché questa condizione era stata preparata dall'arma aerea nipponica con il raggiungimento del dominio dell'aria».

Accennammo recentemente alla notizia di un «campo d'aviazione portatile» costruito negli Stati Uniti per permettere il decollo e l'atterraggio degli aerei sui terreni sabbiosi o difficilmente livellabili. Secondo ulteriori particolari su questo aeroporto mobile, si apprende ora che si tratta di una pista di lancio in acciaio che viene trasportata sul luogo desiderato in 18 vagoni ferroviari. Essa pesa mille tonnellate, e misura circa 50 metri di larghezza e 1000 di lunghezza. Altre fasce metalliche si possono aggiungere a quella principale, per permettere l'installazione di piste di lancio per qualsiasi direzione del vento. Queste fasce hanno dei buchi per permettere all'era di crescere ugualmente. Anche le rimesse vengono montate con lo stesso sistema. Il problema del trasporto di questo aeroporto mobile vi sembra però talmente difficile, da annullare praticamente ogni altro vantaggio.

Negli Stati Uniti sarebbe in via di formazione un Corpo ausiliario femminile d'aviazione, sull'esempio di quello inglese («Women's Auxiliary Air Force»). Il generale Deloc C. Emnos ha dichiarato a questo proposito che le aviatrici saranno raggruppate in vari distaccamenti e potranno raggiungere i gradi militari fino a quello di colonnello. Si afferma che le unità di prima linea hanno bisogno di un personale femminile ausiliario di circa 25.000 persone, soprattutto per i servizi di collegamento e di informazione. Il personale aeronautico femminile sarà dotato di uniformi speciali. Benissimo. Ma gli uomini, che faranno in America? Probabilmente staranno a casa a fare gli indumenti per le soldatesse lontane.

Il LAMPO

Modello scuola "Lampo"

Torino 1-11-1941-XIX
Marchisio Sergio

Il «Lampo» in originale era un modello scuola molto adottato a Torino io pensai che modificandolo e dandogli quelle neces- sarie elevate caratteristiche che la moderna tecnica aeromodellistica richiede, avrebbe acquistato indubbiamente molto di più e che i risultati sarebbero stati più che soddisfa- centi.

Così fu in realtà; e dopo il noto risultato ottenuto dal bravo Corsetti, che gli fece compiere 21 km. credo che la maggior parte dei torinesi amanti dei veleggiatori lo costruirono.

La sua costruzione non è difficile, cion- nostante lo sconsiglio ai principianti, giac- ché alla sua costruzione occorre quel certo «tocco» che ancora essi non potrebbero avere.

Le sue caratteristiche sono elevate e la sua forma estetica ora soddisfano ad un tempo l'occhio e la moderna tecnica aero- modellistica:

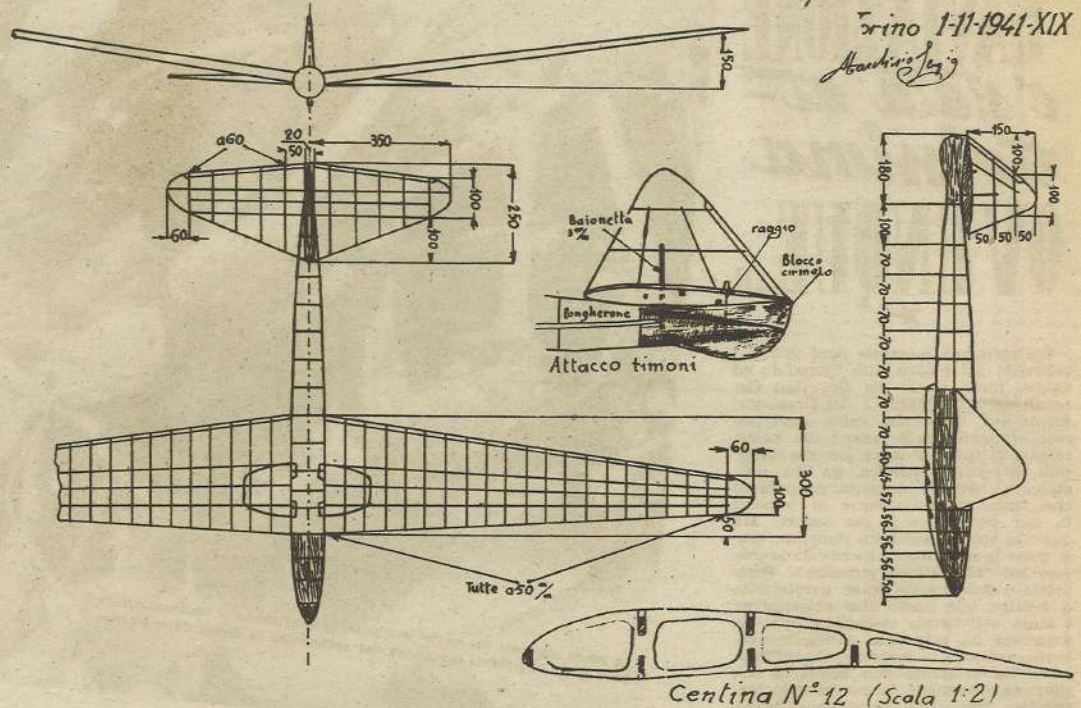
Eccone le generali caratteristiche:

Apertura alare	cm. 212
Corda media	mm. 20
Superficie alare	dmq. 40
Lunghezza	cm. 115
Stabilizz.	cm. 70
Peso totale	gr. 900
Peso per dmq.	gr. 25

DESCRIZIONE.

Ala. — L'ala è fortemente rastremata e porta qualche difficoltà nel calcolo delle centine, però se si adotterà uno dei tanti ottimi sistemi descritti sul nostro insuperabile *Aquilone*, il lavoro sarà non solo molto agevolato ma pure perfetto. Il profilo è il S. L. 1. Le centine sono ricavate da compensato di betulla da mm. 1,5 escluse la 1. e la 3. che pur essendo in betulla saranno in cinque strati spessi mm. 3 cadauno. Tutte logicamente saranno però molto alleggerite all'interno.

Esse saranno tenute assieme da 6 longheroni in faggio 2 per 6. Il bordo di attacco sarà in listello 3 per 5 che verrà poi rifinito opportunamente come la parte anteriore delle centine. Il bordo di uscita è un normale listello a triangolo di 3 per 7. La ricopertura sarà fatta con normale carta pergamina sottile tesa ad acqua prima e verniciata poi a spirito.



Fusoliera. — La fusoliera è a sezione tonda. Con forme perfettamente aerodina- miche. Le 15 ordinate che la compongono sono ricavate da compensato di mm. 1,5. molto traforate all'interno, fanno eccezione la 1., la 5. e la 7. che sono in mm. 3.

Lo scheletro viene tenuto assieme da 12 correntini in tiglio dal diametro di mm. 2 e da due longheroni di forza di sez. 3 per 5. L'estremità posteriore è ricavata da un blocco in cirmolo o in ferola, che sarà molto alleggerito internamente ed incollato saldamente alla 15. ordinata. Nel detto blocco vanno infissi una baionetta verticale in compensato da mm. 3 e un pezzetto di raggio da bicicletta con il filetto rivolto al l'insù, per il fissaggio dei piani di coda. Le baionette dell'ala sono del comune tipo orizzontale dallo spessore di mm. 4 e vanno saldamente infisse alla 5 e alla 7. ordinata. Il musone è pure in cirmolo e si può fare sia a mano che al tornio e va all'interno molto svuotato per far luogo al piombo.

Tutta la parte anteriore sino al bordo di uscita alare va ricoperto in *Luzus*, il resto con normale carta pergamina un po' più spessa di quella dell'ala. per la verniciatura è analoga a quella dell'ala.

Piani di coda. — L'impennaggio orizzontale è di analoga costruzione all'ala; solo i longheroni cambiano sezione e sono di mm. 3 per 5. Il bordo di entrata è costituito da un tondino del diametro di mm. 2. Il profilo è Eiffel 338, convenientemente alleggerito all'interno. Fra le due centine centrali si incasterranno dei piccoli blocchetti in sughero che serviranno per il fissaggio della baionetta e del raggio che attraversandoli verticalmente bloccheranno i piani di coda con la fusoliera.

Il timone verticale è simile a quello orizzontale e perciò non comporta alcuna spiegazione.

Consiglio vivamente di rifinire accuratamente tutta l'ossatura e prima di ricoprirla ripassarla molte, bene con carta vetrata.

MARCHISIO SERGIO
Via Oslavia, 25 - Torino

tene uno costruito da qualche ditta specializzata. Ti verrà a costare sempre qualche migliaio di lire in meno di quello «fatto in casa».

Armando il Pittore, Torino — Chi ha detto che si usa esclusivamente la cinesina? Sul *L'Aquilone* si parla sempre di collante cellulosico e noi qui a Roma, nelle Scuole della R.U.N.A. e nelle costruzioni private, usiamo esclusivamente detto collante da almeno due anni. Per quanto riguarda la matassa elastica rivolgeti alla locale sede della Ruata e se questa non ne ha più faccia richiesta alla Sede Centrale che ne ha ancora un piccolo quantitativo a disposizione.

Autiglio Soldano, Milano — In linea di massima il progetto può andare. Per tutte le richieste indicazioni compara il nuovo Costruttore di Aeromodelli: ov troverai ciò che desideri.

Luciano Pasculli, Milano — Il tuo modello sarà pubblicato.

Piero e Alberto Morelli, Ancona — Il vostro modello sarà pubblicato. Per battere il primato di durata il vostro modello dovrà mantenersi in aria 30" in più di quello di Manteghi.

Aquilotto implume, L'Aquila. — Puoi rivolgerti all'Aviomini, Via S. Basilio 50 A. Roma, unica ditta — che io sappia — la quale vende il disegno in grandezza naturale di un motorino; il prezzo credo sia di L. 25. Ti conviene però attendere la pubblicazione (imminente) del «Costruttore di Aeromodelli», un lungo capitolo del quale è dedicato alla costruzione del motorino a scoppio ed è corredato di tutti i disegni necessari alla costruzione. In genere un buon modello ad elastico pesa circa 15 grammi per dmq. Le doti di arrampicatore dipendono dall'esuberanza di potenza, cioè in definitiva dal minor rapporto fra il peso delle strutture e quello della matassa di gomma, tenendo sempre presente che minore è il peso delle strutture, minore sarà il peso della matassa di gomma per conservare lo stesso rapporto. Dunque un modello leggero richiede meno peso di matassa, cioè una matassa di minore sezione, il che significa: caricabile con un maggiore numero di giri e quindi con maggiore durata di scarica. Non si può dire di preciso a che quota possa arrivare un buon arrampicatore durante la carica. In genere, per una quota buona può intendersi quella superiore ai 50 metri. Ti consiglio di fare il «Petrello» di Bruno Malossi oppure quello di Livio Demicheli, che ha dato risultati veramente superiori.

Affezionatissimo, La Spezia. — Che bel nome il tuo! Che tu sia affezionatissimo non voglio metterlo in dubbio, ma che tu sia un bel distratto è una cosa certa, certissima. Manda comunque il disegno e non dimenticare, questa volta, di firmare la lettera accompagnatoria con nome e cognome, apponendo anche in calce il tuo indirizzo preciso. Se la cosa ti è troppo difficile, fai magari un nodo al fazzoletto. Se il disegno è buono, caro il mio Affezionatissimo, sarà pubblicato.

Salvatore Ruta, Messina. — Il disegno che mi hai mandato non è pubblicabile. Se me ne manderai un altro più chiaro e soprattutto completo di tutte le misure necessarie, accompagnato da una descrizione più dettagliata circa la costruzione, potrai avere la speranza di vederlo riprodotto sulle pagine del giornale.

Alberto Morelli vorrebbe spiccare anche lui il volo dietro il suo veleggiatore. (Foto Bianchi - Ancona)



Stoffa DELL'AEROMODELLISTA

Emilio Biggi, Treviso — La questione della giusta posizione del «CSL» è stata trattata esaurientemente da Tione. La tua teoria è sbagliata perché si basa solo nel prendere in considerazione un modello che vola in posizione dritta, in posizione inclinata avvengono poi gli inconvenienti già mille volte ripetutamente accennati. Alla domanda: «rispondo non è un buon modello; per averne uno migliore puoi rivolgerti a Peleggi di Genova (presso detta Sede Provinciale), oppure a qualche aeromodellista triestino. Il profilo indicato va bene, inutile è quindi il sostituirlo. Ti consiglio una sezione poligonale. Quanto a quel materiale speciale, nulla ti so dire. Il «Costruttore» uscirà prestissimo. Chiederò a Zio Falcone di comunicarti lo pseudonimo.

Salvino Vercellino, Torino — Poiché l'attuale regolamento del Concorso Nazionale esclude solo i modelli con fusoliera a tubo e d'altro canto non fa limitazione alcuna di sezione maestra è ovvio possa partecipare nella Cat. A un senza coda la cui fusoliera sia costituita da una sagoma in compensato (detta sagoma infatti ha una sezione rettangolare, sia pure di minima superficie).

Pietro Gali, Roma — Nel «Costruttore» troverai ciò che desideri spiegato in modo generale. Per il disegno ho passato il tuo nome a Tione.

Gianni Butti, Treviso — Ho sfogliato e rifogliato il n. 32 del 1941 ma non ho trovato l'articolo sul barografo. Ti prego di essere più preciso per non farmi perdere inutilmente tempo come questa volta è avvenuto.

Trentin Livio, Vicenza — Disegno di motorino a scoppio ti può fornire Aviomini, Via S. Basilio, 50-A - Roma. Troverai cose molto interessanti al riguardo sul «Costruttore di Aeromodelli», di prossima pubblicazione.

Mario Gentili, Apuania Carrara — Ti sconsiglio la costruzione di un vero veleggiatore. Se vuoi risparmiare tempo e denaro compra

SELENIO

Il «Selenio» è un modello di grande apertura alare e dotato di esuberante potenza, da rendere possibile una notevole salita in quota e ad un massimo quindi di pianata, resa anche possibile dalle lunghe ali da veleggiatore.

Lo sconsiglio ai novelli costruttori se bene la sua costruzione non sia eccessivamente difficile, in considerazione però che questo modello va costruito con robustezza e soprattutto deve essere molto leggero.

Esso, tutto finito, con matassa compresa, non deve superare i 600 gr. Le sue generali caratteristiche sono le seguenti.

- Apertura alare cm. 171.
- Lunghezza totale (fuori tutto) cm. 130
- Superficie alare dmq. 32,72.
- Superficie piano orizzontale dmq. 7,84.
- Peso per dmq. 14,5.

DESCRIZIONE

Ala. — L'ala è a forma trapezoidale ed è costituita da due semiali che si innescano in un troncone centrale a mezzo di due baionette verticali in pioppo spesse mm. 3. Il troncone a sua volta è fissato alla fusoliera mediante quattro gancetti in acc. e da una coppia di elastici tondi.

Lo scheletro alare è composto da 18 centine e 16 false centine; esse vengono ricavate da compensato di pioppo o di betulla spesso mm. 2, e convenientemente alleggerite all'interno. Il profilo è il «Clark J», il quale si svilupperà nelle diverse dimensioni mediante i noti sistemi descritti sul nostro insuperabile «L'Aquilone».

I lungheroni alari sono in numero di 2 e sono affioranti; il loro spessore è di millimetri 2,5 x 5. Il bordo di entrata è in pioppo a sezione rettangolare di 2,5 x 5, ed è incastrato di taglio ed opportunamente rifinito come la parte anteriore delle centine. Il bordo di uscita è pure in pioppo da millimetri 2 x 10. La copertura sarà fatta con carta pergamina sottile tipo Movo che verrà poi tesa ad acqua e verniciata alla nitrocellulosa o gommalacca.

Fusoliera. — La fusoliera è a sezione rettangolare, ed è formata da 18 ordinate in compensato da mm. 2, convenientemente trafilate all'interno. Esse sono tenute assieme da 4 correntini principali in taglio

spessi mm. 2,5 x 5 e da 2 listelli in pioppo spessi mm. 4 x 4 che partenti dalla prima ordinata termineranno alla nona. Dietro di questa vi sarà l'alloggiamento della fusoliera che verrà raccordato con l'ala mediante una piccola capottina in carta dura incollata.

Dalla seconda ordinata alla setta è bene incollare due listelli da mm. 2,5 x 5 disposti orizzontalmente e incastrati nelle ordinate. Dalla nona alla ultima invece pur incollando eguali listelli essi verranno disposti diagonalmente come se fosse una costruzione a traliccio. Le quote per le ordinate sono visibilmente segnate sul disegno, e contrassegnate in questo modo: la lettera N indica il numero progressivo di esse; la lettera H indica l'altezza e la lettera L la lunghezza.

La ricopertura è analoga a quella dell'ala, solo che la pergamina sarà un po' più robusta e alla verniciatura si potrà anche aggiungere una leggera mano di emallite.

Piani di coda. — I piani di coda sono in un sol blocco; essi saranno uniti alla fusoliera con eguale sistema dell'unicone ala, fusoliera e cioè con i gancetti. Il profilo è lo stesso usato per l'ala e sarà calettato a zero gradi. Le 8 centine che compongono il piano orizzontale sono di eguale spessore a quelle dell'ala e saranno infilate ed incollate in un lungherone in pioppo spesso mm. 2,5 x 5. Il bordo di entrata e di uscita di entrambi i piani è in tondino dal diametro di mm. 3. Per il profilo del piano verticale si adotterà un normale profilo biconvesso simmetrico. Per il ricoprimento si adopererà carta velina detta da fiori e si vernicerà, dopo averla tesa con acqua alla nitrocellulosa.

Carrello. — Il carrello è formato da due gambe di forza in acc. diametro mm. 3 ricoperte poi da due listelli in pioppo, resi aerodinamici e ricoperti con carta passata poi come rifinitura con alcune mani di colla molto diluita. Le ruote sono in legno tornito e dal diametro di mm. 50 con boccelette in ottone attraversante.

Gruppo moto-propulsore. — La matassa di questo modello sarà di 28 fili della sezione 1 x 3 e sarà lunga cm. 113. Questa lunghezza piuttosto eccessiva rispetto ai normali modelli, permette una lunga durata di carica e senza tanti complicati congegni ed ingranaggi, permetterà che si ottengano gli scopi prefissi.

L'elica è bipala a passo variabile a terra e le sue dimensioni sono chiaramente visibili nel disegno; chi però credesse opportuno di applicare un'elica monopala ripiegabile, con un sistema di bloccaggio al tenditore a molla, sarà padronissimo di farlo, sempre inteso però che la responsabilità del risultato sarà a suo carico.

L'elica sarà resa «folle» mediante un qualunque sistema descritto sul nostro giornale, acquistando così logicamente nel rendimento delle planate. Il tappo porta elica è in pioppo sagomato a mano, oppure al tornio, esso sarà attraversato al suo centro da una bronzina in metallo, che agguincerà maggior rendimento all'asse porta elica.



Aquila Bianca ha fotografato questi aeromodellisti di Vicenza

Centraggio. — In giornata calma si centrerà il «Selenio» con una incidenza alare di più 2; a seconda della planata si aumenterà o diminuirà.

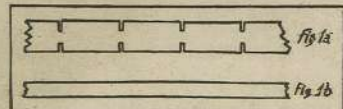
E' doveroso da parte mia portare a conoscenza che questo modello, in originale era un modello tedesco, detentore del primato nazionale. Esso è stato da me modificato sia nella costruzione che nelle dimensioni; il tempo da me ottenuto in tutti i lanci ha sempre superato il minuto, benché a Torino le termiche, specie in questa stagione, non esistano completamente.

VERCELLINO SALVINO
Via Monginevro 112 - Torino

ERRORI

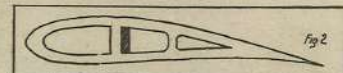
Quante volte, nell'esaminare il progetto di un modello, abbiamo rilevato la presenza d'intacchi nei lungherone con lo scopo di alloggiarvi le centine (fig. 1). E' mai possibile che i costruttori non si rendano ragione che in tal modo si diminuisce di molto la resistenza del lungherone?

Praticamente un lungherone delle di-



mensioni, ad esempio di mm. 3 per 10 con due intacchi profondi ognuno 3 millimetri, corrisponde come robustezza a uno di sezione 3 per 4 (fig. 2) ed ha un peso più che doppio (2 volte e mezza) di quest'ultimo.

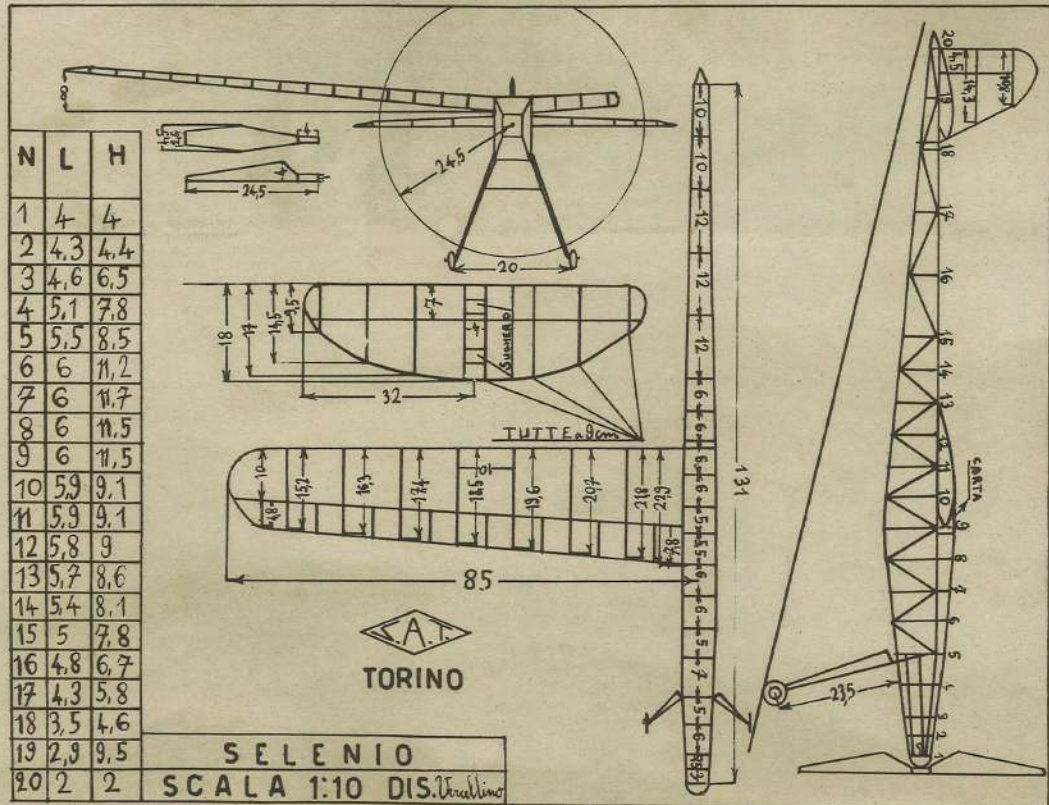
Tanto varrebbe a mettere un lungherone 3 per 4 si avrebbe così un vantaggio di peso! Tuttavia il costruttore non impiegherebbe mai un listello di questa sezione e s'illude invece che il 3 per 10 con gli intacchi abbia una resistenza maggiore. Invece esso, presentando dei punti più deboli (quelli in corrispondenza degli intacchi) rispetto al resto del lungherone, sarà soggetto a rompersi con facilità proprio in corrispondenza di detti punti; nel caso invece del listello 3 per 4 senza intacchi, non esistono punti più deboli quindi esso potrà sottostare facilmente anche a maggiori sforzi di flessione senza riportare danni. Quale conseguenza delle considera-



zioni di cui sopra risulta evidente doversi usare un sistema di costruzione del tipo indicato in fig. 2 (né lungherone, né centine portano incastri, il lungherone si appoggia al montanino della centina e viene trattenuto a posto da due gocce di collante). Si tratta, come è facile capire di un sistema che rende inoltre la costruzione più rapida del normale. Se lo sviluppo in altezza del lungherone non è sufficiente, caso che può verificarsi solo usando profili molto sottili di spessore inferiore al 10 per 100 della corda) si potrà ricorrere ad un sistema più complicato di costruzione del lungherone, sistema che pubblicheremo fra breve non appena l'autore ci farà pervenire la descrizione corretta.

(Continua).

C. TIONE



Amico dell'aerosilurante è il ricognitore, che di continuo, eroico ed infaticabile, vigila sul nostro mare per segnalare gli eventuali movimenti della flotta avversaria. Quando un nostro ricognitore scopre, sulla verde distesa del Mediterraneo, le bianche scie delle navi nemiche, avvisa il proprio comando per radio e rimane poi in vista delle navi continuando ad emettere suoni destinati ad indicare agli aerosiluranti, subito partiti all'attacco la via da percorrere. Con questa eroica azione di «radiofaro» il ricognitore permette all'aerosilurante di raggiungere la formazione avversaria. Il compito più difficile è, per l'attaccante, superare lo sbarramento del fuoco contraereo che le navi da guerra innalzano attorno ad esse, ma sempre, sino ad oggi, l'ardire insuperabile dei nostri aerosiluranti e la loro meravigliosa perizia ha saputo superare questo ostacolo raggiungendo gli obiettivi. Sceltosi il bersaglio, l'aerosilurante scende a volo radente e lancia il siluro avanti alla nave presa di mira, in maniera che l'ordigno ne raggiunga la rotta quando essa già vi si trova. L'aerosiluro reca una carica di tritolo di circa 200 chili; l'effetto della esplosione è tremendo. La nave colpita arresta la sua marcia, piegandosi sul fianco ferito. Spesso la sua fine è segnata, ed essa sprofonderà nell'abisso.

1) Aerosilurante italiano del tipo «Sparviero» — 2) Mitragliatrice orientabile S.A.F.A.T. calibro 12,7 — 3) Mitragliatrice S.A.F.A.T. calibro 7,7 — 4) Gondola di tiro — 5) Sistema di agganciamento per il siluro — 6) Siluro aereo. Esso si può dividere in: a) testa, che reca la carica di tritolo fuso; b) camera di aria compressa a 300 atmosfere; c) meccanismo motore e riscaldatore di aria a petrolio; d) organi giroscopici per il comando; e) organi di direzione e eliche coassiali — 7) Incrociatore nemico del tipo «Belfast». Uno di questi incrociatori è stato affondato da un nostro aerosilurante durante la battaglia aeronavale del 27 settembre — 8) Portaerei del tipo «Ark Royal» — 9) Estremità di prua del ponte di lancio — 10) Esplosione di un aerosiluro contro la fiancata della portaerei — 11) Scoppio di una granata lanciata in acqua. Più volte le navi nemiche attaccate da aerosiluranti hanno cercato di difendersi aprendo il fuoco in acqua a brevissima distanza, perturbandone la superficie e tentando di deviare con tale mezzo la rotta dei siluri — 12) caccia inglese del tipo «Spitfire» incendiato che precipita — 13) Combattimento tra un nostro caccia tipo «Falco» della scorta agli aerosiluranti e due «Spitfire» inglesi.

(Dalla Rivista «DOCUMENTO» — Diritti riservati all'Anonima Editrice Documento, Roma)





MARIO
GVERRI

Le memorie di un ACCADEMISTA

(Continuazione dal numero precedente)

XIII

La tensione nervosa si era via via acuita con l'accumularsi delle giornate di lavoro per la preparazione agli esami di prima sessione al termine di questo primo anno accademico copioso di avvenimenti e di emozioni: ormai si poteva dire che poche ore ci separassero dal fuoco di fila delle molteplici prove che avrebbero dovuto assaggiare quello che eravamo stati capaci di assorbire in quei lunghi mesi. Emozionante fu l'estrazione a sorte per stabilire la successione di chiamata agli esami. In questa materia le teorie erano molte e contrastanti. Meglio, dicevano alcuni, presentarsi fra i primi; la Commissione fresca non è mai disposta, non ha ancora elementi di giudizio per stabilire la relatività dei valori. Meglio invece, sostenevano altri, presentarsi per ultimi: la Commissione è stanca, distratta e non può seguire le marionette che inevitabilmente sfuggono di bocca. Meglio ancora, era la teoria di altri, presentarsi a metà per beneficiare della piena attenzione ed indulgenza di tutti i membri.

Sia come fosse, capitai giusto nel mezzo. Mi formai quindi quella speciale mentalità assunta da colui che deve presentarsi contro un nemico infinitamente superiore.

Quelle giornate di termine flurirono con una lentezza esasperante. Il caldo si faceva sentire ed anche la notte non riusciva a sedare con le sue frescure il bollire diurno durante dieci o dodici ore del quale il cosiddetto studio libero c'inchiodava trasudanti e congestionati al tavolino.

Qualcuno aveva cercato di stringere una alleanza con un compagno o con altri due compagni in modo da formare coppia o

trittico. Ciò non costituiva propriamente una simbiosi, ma piuttosto un larvato fenomeno di parassitismo. Uno leggeva, gli altri ascoltavano fumando, oppure pensando ad altro. Evidentemente quello che faticava con gli occhi e con le corde vocali captava qualche cosa mentre nella mente degli altri ben poco doveva rimanere. Questo metodo non incontrò il mio favore tanto che me ne stetti

solo soletto per potermi meglio concentrare e svolgere più rapidamente, ed a mio piacimento, il programma da me stesso prefissato senza ricercare la soluzione in uno di quei trucchi che inducono a trascurare almeno una voce per ciascuna tesi.

Sembrava, ma solo in apparenza, che tutti i principi della disciplina militare in quel giro di tempo si fossero infranti di colpo.

Infatti, durante questo studio libero, ciascuno si era eletto un proprio domicilio nei luoghi più stravaganti che la mente umana potesse escogitare. Prescelti furono soprattutto i grandi vani delle finestre; ottimi furono giudicati gli angoli delle aule di lezione, di studio e di ricreazione, là dove erano sorte come per incanto impenetrabili barricate di tavolini e di sedie sovrapposte. Non furono disdegnati né i sottoscala né i ripostigli più reconditi, né qualche scomoda pietra all'ombra di un cannone o di un albero fronzuto. Non ho vergogna di dire che una coppia dei miei compagni prese addirittura stanza stabile in un locale senza finestre sovrapposto ai gabinetti da bagno.

In queste tane da lupi regnava la confusione più indescrivibile. Ciascuno si sistemava come meglio credeva pur facendosi segnare in una lista che conteneva una pianta per poter conoscere l'ubicazione delle varie abitazioni diurne.

Naturalmente erano state concesse le macchinette per fare il caffè, i ventilatori ed altre diavolerie che potessero mettere nel migliore agio possibile le teste stupefite in modo che assorbissero il massimo dello scibile tecnico che avrebbero dovuto poi emettere a favore del paziente orecchio dell'esaminatore.

Qualcuno riteneva insufficiente il periodo diurno dello studio libero e chiese insistentemente al direttore del Corso la concessione di un supplemento orario nell'intervallo del dopo cena.

Ma poiché una tale concessione avrebbe infranto le severe regole dell'orario ed avrebbe sottratto al giusto sonno la sua efficacia, il supplemento non venne concesso. Naturalmente ci fu qualcuno che stentò ad arrendersi e trovò egualmente il modo per frodare la legge. Sotto le finestre di quel secondo piano che conteneva la nostra camerata correva un cornicione largo circa due palmi di mano il quale, per spiriti avventurosi come i nostri, costituiva invito all'esplorazione degli ambienti circostanti.

I pionieri rientrarono una notte da un lungo tragitto effettuato sul detto cornicione gettando urla di vittoria e per il seguito delle nottate si costituirono guide sicure per lunghe teorie di allievi, che, levatisi dal letto caldo caldo, si infilavano semplicemente il cappotto sulla camicia e scomparivano nel buio della notte fuori dalle finestre come spiriti folletti.

L'esodo cominciava per lo più una mezz'ora dopo il silenzio. Poiché io sono stato sempre alieno dall'intraprendere qualsiasi studio o lettura dopo cena, cadendo d'altro come una palla di piombo sul mio giaciglio per l'enorme sonno che mi pesava sulle palpebre, e non essendo stato fra l'altro invitato a partecipare a quelle fughe notturne, per qualche sera feci orecchio da mercante. Ma la curiosità divenne grande quando incominciai a vedere i miei compagni che si preparavano certi fagottini che andavano poi a gonfiare le tasche dei cappotti. Cosicché una sera mi accodai alla fila calcolando il non breve percorso lungo il cornicione. Effettivamente bisognava essere pratici del luogo per non perdere l'equilibrio, per non incepciare in certi tiranti che ogni tanto attraversavano il cammino ed anche per conoscere con esattezza il luogo nel quale ci si veniva a trovare di momento in momento. Si percorreva dapprima uno stretto rettilineo contando venti passi, poi una prima svolta a sinistra contando cinque passi, quindi un angolo acuto, giro a destra, altri venti passi, attenzione ad un'antenna della radio e successivamente al ricadente di un parafummine, altra svolta a sinistra, dieci passi, ah! Qui si apriva, almeno in apparenza, una finestra. I pratici del luogo, in testa alle lunghe teorie degli strani sonnambuli, trafficavano con alcuni ordigni con i quali forzavano abilmente i battenti della finestra fino a che quella mostrava uno spiraglio oscuro dentro il quale venivano inghiottiti i partecipanti all'azione. Chiusa la finestra, venivano accese le lampade che denunciavano la qualità del luogo di ritrovo.

Era questa niente meno che l'aula di lezione per la Fisica. Con ordine perfetto la massa degli invitati si distribuiva, in un silenzio quasi denso, sui seggi dell'anfiteatro, iniziando quello strano supplemento dello studio libero. La funzione durava dalle dieci a mezzanotte, interrotta circa a metà da singolari spuntini, a base di formaggio o salame o acciughe, scaturiti da quei misteriosi pacchetti di cui in principio non riuscivo a rendermi conto.

Visto che la cosa si svolgeva abbastanza nelle regole, stavo rallegrandomi di aver partecipato anch'io a questa avventura quando improvvisamente accadde un fatto strano e inaspettato. Una frase ruppe l'alto silenzio:

— E lasciami stare! Il tono era così irritato che tutti alzarono gli occhi concentrando gli sguardi sul disturbatore.

Grande fu la meraviglia (ed anche il terrore) di ciascuno nella scorgere inquadrate nel vano della porta, che si era repentinamente aperta, il nostro direttore di Corso seguito dall'ufficiale di guardia.

Questi stava scuotendo per un braccio uno degli allievi che, pur avendo la bocca impegnata con una salacca, aveva acuitizzato quella frase imperiosa accompagnandola con una gomitata intesa a scacciare la mano che gli si era posata su una spalla.

L'ultimo a capire l'equivoco fu appunto il malcapitato che dovette rendersi conto della situazione soltanto per il fatto che aveva veduto tutti noi scattare in piedi e mettersi sull'attenti. In principio comincio a profondersi in scuse, quindi trovo più semplice rettificare la sua posizione ed ammutolire.

— Non vi attendevamo una delle rituali esplosioni del nostro Capo. Viceversa, forse per il fatto di averci sorpresi in perfetto ordine ed effettivamente immersi nello studio, il capitano non alzò neppure la voce e si limitò a dirci:

— Non vi sembra che sia l'ora di andare a letto?

Ma parve perplesso di fronte al fatto che aveva dovuto far aprire la porta con la chiave.

Quindi replicò rivolgendosi al mio indirizzo:

— E voi domani verrete a riferirmi da quale parte siete entrati!

(Continua)

MARIO SALVADORI

Aeromodellismo all'estero

Una minuscola stazione radiotrasmittente del peso di soli 300 grammi, accumulatori compresi, venne realizzata qualche tempo fa dal noto aeromodelista americano Chester Lanza, esperto in materia radiotecnica e già progettista di alcuni « radiocomando » per aeromodelli. Installata su un modello con motore a scoppio, servi ad effettuare una serie di interessanti esperimenti atti a constatare la possibilità di rintracciare un dato modello sparito, ad esempio, di vista durante il volo, permettendo di individuarne la direzione e quindi con grande approssimazione il punto di atterraggio. La stazione poteva trasmettere automaticamente un segnale ogni minuto di volo, mentre un adeguato ricevitore montato su un'automobile e munito di un quadro orientabile, permetteva di captare il segnale emesso. Guidato dall'intensità di ricezione variabile a seconda dell'orientamento del quadro, l'operatore poteva così seguire con l'auto predetta la direzione presa dal modello, con l'atterraggio del quale ve-

Devo riconoscere che « L'Aquilone » è il più bel giornale per ragazzi che si stampa in Italia.

RENZO ROCCAS

Piazza S. Polo all'Orto, 4 - Pisa



... nel buio della notte, fuori delle finestre...

nuva a cessare l'emissione dei segnali. Nelle molte esperienze condotte, le due stazioni radiotrasmittenti e riceventi dimostrano di funzionare assai bene e fu sempre possibile ritrovare in un tempo assai breve il modello, anche a distanze notevoli.

Le dimensioni dei piani di coda non hanno sempre trovato concordi gli aeromodellisti costruttori. Fra gli americani vi sono, ad esempio, molti fautori di stabilizzatori molto ampi. Saunders sostiene di avere esperimentato praticamente che un piano di coda orizzontale molto ampio conferisce al modello una grande stabilità, ed afferma che la proporzione migliore di questi rispetto all'ala non deve essere inferiore al 40 per cento della superficie della stessa per i modelli ad elastico, o del 30 per cento per quelli con motore a scoppio. Afferma che un modello può volare perfettamente in aria calma anche con un piano di coda del 15 per cento rispetto all'ala ma che in tale caso il volo librato sarà del tutto inoddisfacente. Per il timone di direzione invece, sarebbe, secondo lui, inutile mantenere proporzioni analoghe, una superficie del 13 per cento di quella alare sarebbe infatti, più che sufficiente per i motori ad elastico, mentre per quelli a motore sarebbe utile non sorpassare l'8 per cento. Nei riguardi del centraggio poi, il predetto Saunders avrebbe conseguito i risultati migliori calcolando l'ala all'angolo di incidenza massima, però ha riscontrato (non sembrerebbe a prima vista) che nei modelli ad ala alta è necessario creare una notevole coppia picchiante inclinando l'asse di trazione sensibilmente, mentre in quelli ad ala bassa l'inclinazione richiesta sarebbe ancora maggiore. Definisce questa necessità equivalente all'applicazione di un peso sul muso del modello durante il volo con trazione di motore.

gl. effe.

Il segreto

romanzo

Continuazione dai numeri precedenti)

XI

Panfin era rimasto soddisfatto soltanto a metà delle rivelazioni di Garrone. Sapeva che era vero (così almeno egli credeva), quale era il segreto di Verna, ma a che gli sarebbe giovato se quel dannato commendatore fosse riuscito a definitivamente sfuggirgli? Il caso straordinario di ritrovarlo per sbaglio non si sarebbe certo ripetuto, e d'altra parte Garrone non si era lasciato convincere ad abbandonare definitivamente Verna per passare al suo servizio, cosa che del resto sarebbe stata perfettamente inutile dal momento che il famoso oro sarebbe rimasto introvabile senza il concorso delle informazioni in possesso dei due.

A tutto questo pensava il povero cavaliere agitandosi sotto la zanzariera del suo lettuccio, mentre l'alba del nuovo giorno s'annunciava con un chiarore rapidamente crescente che filtrava attraverso le imposte e col solito strepitoso concerto della fauna pennuta dell'Equatore.

Di botto però, gli animali ammutolirono a causa dello strepito fragoroso d'un motore d'aeroplano ripetutamente avviato. Panfin balzò giù dal letto con una imprecazione sulle labbra:

— Maledetto, mi scappa!

Corse a spalancare una finestra e il suo dispetto si arrovoltò. La finestra guardava sulla foresta e non sul campo. Si precipitò all'uscio per andar fuori, ma si trovò faccia a faccia con un'inserviente negra che prima mandò un grido di spavento e poi si lasciò cadere a terra, seduta, piangendo del gran ridere. Venne, spuntare dall'angolo del corridoio la cuffia bianca di una suora, il cavaliere richiuse bollendo di stizza. No, assolutamente non poteva apparire alle sue gentili ospiti in un pigiama viola e arancione tutto sguaiato e sudato, e a piedi scalzi. Tornò di corsa al letto, per infilarsi le pantofole e un paio di calzoni. Invece dette una pedata a qualcosa di orribilmente pungente che rapidamente si appallottolò. Un piccolo istrice che le suore tenevano perché desse la caccia agli insetti più grossi.

Quando, dopo questi ed altri contrattempi, il povero cavaliere poté raggiungere il campo il biplano di Verna era già alto nel cielo, diretto a nord-est. Il cavaliere rimase per un pezzo a contemplarlo a bocca aperta e pugni chiusi, poi si volse e mosse qualche passo con le braccia penzoloni e il cervello vuoto di idee. Una risatina femminile fresca fresca, cui faceva eco quella di uno più grave di una gola virile, giunse alle sue orecchie. Renata e Valtetra uscivano in quel momento dall'edificio della missione, con l'aspetto giocondo e ottimista di chi ha ben dormito e si dispone a iare un buon pasto.

— Voi!... — gridò esasperato il cavaliere andando loro incontro con gli occhi fiammeggianti. — Voi come potete ridere e darvi al bel tempo dopo quello che è successo?

— E che è successo? — domandò con scarso interesse la ragazza, mentre il barone appariva occupatissimo a offrir da colazione nel palmo della mano a Girolamo, il suo topo bianco.

— Ecco, come sei! Ecco, come siete! — inveì Panfin che aveva perso ogni freno, balbettando per la collera. — Mentre io crepo di rabbia questi ridono e giocano con sorei o ranocchie. Verna è scappato! Se n'è andato! Ci ha piantato in asso! E adesso che facciamo?

— Io direi di far colazione — soggiunse placidamente il barone additando un chiosco ombroso sotto il quale una novizia andava apparecchiando un tavolino per tre. — Vedete? Le nostre amabili ospiti pensano a tutto. Andiamo, cavaliere mio, — fece spingendolo cordialmente verso la porta — andate a radervi e a lavarvi la faccia. Tutto si aggiusterà, ve lo dico io!

— Tutto si aggiusterà, papà! — confermò Renata, battendogli la palma del-

la mano sulla bocca come a frenare la cateratta di impropri che stava per sgorgarne — Parola di Renata!

— No hay mal que por bien no venga! — sentenziò gravemente Valtetra. — E' un saggio proverbio castigliano: ossia non c'è male che non venga a fin di bene...

— All is well that which ends well — volle aggiungere Renata, con non minore gravità. — Tutto è bene quel che finisce bene. Noto adagio californiano.

— I proverbi, anche i proverbi, adesso... — gorgogliò il cavaliere, aprendo e chiudendo spasmodicamente i pugni, come in cerca di qualcosa da strangolare. Se io non divento pazzo ora... — e scomparve nell'interno.

Mezz'ora dopo si ritrovarono tutti e tre seduti attorno alla colazione.

— Non mi dovete credere indifferente alle vostre preoccupazioni, cavaliere — disse Valtetra vedendo che Panfin faceva cupo in volto. Siate tranquillo, in qualunque momento sarò in grado di portarvi accanto al vostro amato commendatore. Il guaio è che questo momento non spetta a voi a sceglierlo...

— Sta a voi, forse? — scattò irroso Panfin. — Non vi pago io per...

— Sempre questa disgustosa storia dei quattrini... — disse, nauseato Valtetra. — Quando migliorerele il vostro stile, amico mio? A ogni modo, se non sta a voi scegliere quel tale momento non sta neppure a me. E' vero, Renata?

Con grande sussiego, la ragazza accennò di sì e sorrise in modo misterioso, cosa che fece salire a vertici iperbolici la stizza di Panfin.

— Abbiate un po' di fiducia in noi, cavaliere — riprese Valtetra, strofinando gentilmente il suo naso contro il musetto roseo e mobile del topo — in noi e nella vostra buona stella. La sorte, si sa, s'indispettece contro quelli che pretendono di dominarla, e invece favorisce quanti le si affidano ad occhi chiusi. Vedete? Con l'assistenza del mio piccolo Girolamo e del pentafoglio, io m'abbandono nelle braccia dell'avventura e lascio al volante la mia buona stella...

— Bella, l'immagine! — approvò, da intenditrice, Renata — una stella col berretto d'autista e l'avventura in spolverino che vi culla sulle ginocchia.

— Grazie — rispose il barone inchinandosi leggermente e riprese: — D'altronde, mio buon Panfin, non dovete dimenticare che il tanto disprezzato «Tiburón» è più veloce del biplano di Verna, e specialmente ora che invece di uno ha quattro motori...

— Quattro motori? — latrò Panfin. — E di dove tirate fuori gli altri tre? Forse dal taschino dove tenete il vostro sudicio topo?

Il barone rise pianamente e scosse il capo con indulgenza. In quel momento qualcosa cominciò a ronzare e fischiare poco distante. Il rumore usciva da una finestra a pianterreno situata alle spalle di Valtetra.

— Niente. E' la radio — spiegò questi. La missione possiede un apparato trasmittente e ricevente col quale si mantiene in comunicazione col mondo.

— Sta bene, ma non cambiate discorso — disse Renata. Si parlava dei motori del «Tiburón». Una volta tanto son d'accordo con mio padre. Dove stanno gli altri tre?



...s'alzò, serio in volto.

— Contate con me. Uno è quello a benzina che già conoscete.

— E uno! — fece Renata, e alzò un dito.

— Uno è la frenetica smania che ha vostro padre di raggiunger Verna...

Acquistate

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

Soccorsi dal cielo

di MARIO GUERRI

Posta Aerea

di FRANCO CIARROCCI

Piccola storia dell'Aviazione

di PIERO BOTTO

Aeroplani dei paesi in guerra

(Italia)

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.

— Spiritoso lui — cantilenò indignato il cavaliere.

— Lasciato dire, papà! — esclamò Renata, seguendo a contare — E due. Avanti!

— Il terzo è la gran voglia che ho io di far quattro piacevoli chiacchiere con quel bel tipo di Garrone...

— Sia pure. E tre! — disse Renata. — E il quarto? — soggiunse, vedendo che

il barone si distraeva, come se pensasse ad altro.

La radio continuava a ronzare con insistenza.

— Il quarto? Il quarto motore? Che diamine! — si volse un momento verso la finestra dalla quale usciva il ronzio, stette un istante in ascolto e riprese. — Il quarto è più potente, è il desiderio che ha una certa signorina di ammirare i paesaggi equatoriali al fianco di un certo simpatico pilota di mia conoscenza.

— Di che v'impicciate, voi, intrigante! — disse stizzita Renata, allungandogli una pedata in uno stinco.

— Ah! — esclamò Valtetra, stropicciandosi il punto colpito.

— Meritavate di peggio, mala lingua — ribattè la ragazza.

— Ah, ah, ah! — riprese in tono totalmente diverso il barone, immobilizzandosi.

— Non esagerate, adesso, che non vi ho fatto un gran male, dopotutto — disse Renata. — E poi avete una pelle...

— Zitta! — le impose Valtetra, con un gesto secco e s'alzò, serio in volto.

Quel brusco mutamento di modi impressionò Renata e la fece ammutolire in preda ad un'inesplicabile ansia. Anche Panfin il quale, com'era sua prediletta e dolorosa abitudine, pensava a Valtetra e all'intricata storia del viaggio africano, si fece repentinamente attento.

La radio continuava a ronzare.

— Rispondete che accorriamo subito! — gridò Valtetra all'invisibile marconista, correndo alla finestra.

— Bene, signore — rispose una voce dall'interno e al ronzare s'alternò subito un ticchettio.

— Ma insomma, volete dirci... — cominciò Renata, con voce d'angoscia.

Insieme col padre si era alzata e interrogava con lo sguardo la faccia accigliata di Valtetra.

— Non ho tempo — gridò questi, correndo verso l'aeroplano che se ne stava disteso al sole. Preparatevi. Fra cinque minuti si parte. Svelti o sarà troppo tardi!

(Continua).

ANTARES

MOVO PARTI STACCAE

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

POSTA Aerea

Vrigilio Aloi, Foggia. — Il Costruttore di Aeromodelli contiene un lungo capitolo sul motorino a scoppio per aeromodelli. In tale capitolo c'è la descrizione completa di un motorino di 6 cmc. Il libro verrà posto in vendita dall'Ufficio Editoriale Aeronautico fra poche settimane.

Silvana de Angelis, Pesaro. — Oggi non sono in grado di fornirvi l'indirizzo di Dina de Mori di Bologna. Spero che l'aeromodellista bolognese legga queste righe e mi scriva. Altrimenti farò ricerche fra la vecchia corrispondenza. Grazie per le parole di elogio. Ti prego di diffondere il giornale a Pesaro. Nella tua città il numero degli aeroplani è piuttosto mode-

pochi. Che ne dici? (I pesci illustrati sulla cartolina mi hanno fatto venire l'acquolina in bocca).

Arduino Valperga, Torino. — Devi affilare ancora molte matite, amico mio. Ad ogni modo ti ringrazio e ti incoraggio a lavorare. Non si sa mai... E' tanto che si aspetta un nuovo Raffaello!

Pietro Angelucci, Terni. — Hai ragione. Se non ci avessero ridotto il numero delle pagine, avremmo già pubblicato il nostro referendum. A parte il fatto che di referendum ne abbiamo già fatti parecchi negli scorsi anni, c'è sul mio tavolo un questionario che aspetta d'essere pubblicato da molti mesi. Quando *Ali di Guerra* ha deciso di pubblicare il suo referendum, noi abbiamo deciso di attendere... Non si può avere le medesime idee in due contemporaneamente. Comunque, ripeto che noi abbiamo poche pagine per permetterci il lusso di accontentare tutti. Ciao.

Armando Spitaleri (dove?) — Le scuole di aeromodellismo vengono frequentate anche durante il periodo scolastico, perché le lezioni, sia teoriche che pratiche, hanno luogo la sera. La data d'inizio è a tua

Alberto Cannelli, Roma. — Ho ripetuto e più volte, fino alla nausea, l'importo della iscrizione alla R.U.N.A. e conseguente abbonamento all'«Aquilone». Adesso il mio stomaco proprio mi impedisce di parlarne ancora; scorri le risposte di qualche numero indietro e troverai quello che ti serve: anche per Avionissima l'ho detto almeno cinquanta volte: comunque: Via S. Basilio, 50-A, Roma: presso questa ditta troverai anche la tavola costruttiva del motore a scoppio.

Aldo Signoretto, Mantova. — Il nostro disegnatore ha esaminato il disegno che hai inviato per le copertine ed ha detto queste precise parole: la composizione è misera e la tecnica del colore assai scarsa, inoltre piuttosto oscuro il significato del disegno. L'aeroplano, che sembra poggiato sull'acqua, vorrebbe invece, secondo il desiderio del pittore, essere in volo; ma questa sua idea è resa molto male. Che studi ancora e si perfezioni. Ambasciatore non porta pena, così si dice, caro Aldo, ed io ti ho riferito le sue parole. Prendi di nuovo i pennelli e le matite e mandaci qualcosa di meglio.

CRIVELLO II



Aquila Bianca, Vicenza. — La tua foto verrà pubblicata perché molto nitida e abbastanza buona come composizione. Che macchina hai? Una Rolleicord o Flex? Lo schermo giallo, che, secondo me, è un accessorio indispensabile, permette di riprodurre i toni del soggetto da fotografare nel loro giusto

Cari amici,
— Siate modesti e semplici. La vanagloria e la superbia sono la masehara dei mediocri e dei poveri di spirito.
— Onorate la patria e la famiglia.
— Si onora la patria servendola con lealtà e coraggio.
— La famiglia si onora operando onestamente e saggiamente.
— Siate giusti e sereni quando dovete giudicare gli altri e severi quando dovete giudicare voi stessi.
— Dignità e fierezza siano i segni di distinzione del ragazzo, dell'uomo e del soldato italiani.
— La collera è una malattia grave che si deve combattere con ogni mezzo.
— Siate sempre gai, studiate e lavorate lietamente: diventerete sempre più buoni.
— Guardatevi dalla pigrizia.
— Non siate petulantini.

ZIO FALCONE

sto. Credo che tu potresti aiutarmi in qualche modo. Vuoi scrivermi? Dimmi cosa potresti fare: io ti aiuterò. Aspetto. (E quando scrivi, firma, e quando firmi aggiungi il recanuto. Se Dina de Mori — ad esempio — chiedesse il tuo indirizzo, come potrei fornirglielo? Dovrei risponderle esaltatamente come ho risposto oggi a te: dovresti cioè perdere del tempo inutile. Lo sai che centinaia di lettere di cari amici attendono da giorni sul mio tavolo?).

Enzo Sartucci?, Fasano. — Ammesso che il tuo nome sia Sartucci sappi che ti risponderà Giarella perché a tutte le domande di carattere tecnico risponde esclusivamente Giarella.

Un amico di Trapani (Marco di Gaetano) mi avverte che quando sarà grande farà il chirurgo. Devo prendere questo avvertimento per una minaccia? (Caro Marco, Crivello ti scriverà per darti le richieste notizie intorno alla R.U.N.A. Naturalmente deve assumere informazioni. Sono proprio contento che *L'aquilone* ti abbia «fatto» molta simpatia).

Roberto Bianchini, Milano. — Ma caro, sono felice che tu mi chiami «caro», come sono contento che le mie parole sulla Posta aerea ti facciano piacere e ti rallegrino. Apprendo che i tuoi risparmi ti hanno permesso di abbonarti a *L'aquilone* e che presto incomincerai a costruire modelli volanti: ti faccio tanti auguri. E puoi immaginare con quanto piacere ti accolgo nella nostra allegra aerofamiglia. Ho letto con interesse le tue impressioni di... imminente aeromodellista e ti ho compreso perfettamente. Quindi sei tranquillo: le tue parole non mi hanno affatto stancato. Ti mando il catalogo dell'Editoriale.

Saetta, Rimini. — Mi dispiace proprio che l'attività aeromodellistica sia tanto ridotta così. Prova a scrivere alla RUNA centrale. Alle tue domande risponderà appena possibile Crivello II.

Giorgio Morganti, Avenza Ap. — Accidenti il n. 7 è esaurito. (Chi ha dei n. 7 li tenga stretti e li offra a noi). Questo mi dice l'amministratore. Scrivimi più avanti. Spero di aver trovato.

Giacomo Priotto, Gravelona Toce. — La tua tessera scaduta è... scaduta. A tutti gli abbonati, vecchi e nuovi, ripeto: vecchi e nuovi, verrà inviata una nuova tessera al più presto. La spedizione avrà inizio ai primi di febbraio. Naturalmente non tutti riceveranno la tessera entro pochi giorni, perché gli abbonati sono molti. Quindi prego te e tutti gli altri abbonati di non mettersi a protestare senza ragione. Al tuo paese gli abbonati sono piuttosto...

COLLABORAZIONE DEI GIOVANI



Questo disegno è del genere Giuseppe Rodolfi. Lo pubblichiamo a titolo di incoraggiamento con la speranza che non sia stato copiato...

sceita, ed il periodo d'istruzione dipende dal grado di capacità che raggiungi.

Un buon manuale per il corso di aeromodellismo uscirà verso la seconda quindicina di febbraio e sarà posto in vendita presso l'Ufficio Editoriale Aeronautico. Il prezzo non è ancora stato stabilito, ma è questione di giorni.

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Aquila d'Argento e Gabbiano Grigio, Taranto. — Un'altra delle vostre lettere e tutta la redazione in blocco dà le dimissioni e si rinchiude in una casa di salute, o nosocomio provinciale. Evidentemente a Natale avete mangiato o bevuto un po' troppo. E' inutile che ti dica che Zio Falcone, letteralmente afferrito dalla vostra missiva (senza già commosso a tremare quando ha visto la busta, che il postino voleva assolutamente tenere per ricordo) non ha voluto neppure gettare uno sguardo su quello che avete scritto e l'ha passata al sottoscritto disgraziato segretario perché svenisse in sua bocca. Che diamine volete che si risponda ad una lettera come la vostra? C'è da dire solamente: per fortuna ne arrivano poche. In sostanza mi sembra di aver capito che il giornale vi piace e vi lamentate solo del ritardo con cui qualche volta arriva. Colpa non nostra, cari tarantini, ricordatevi che siamo in guerra. Sento che anche voi vorreste scoprire la mia personalità: ardo che sarete ormai in una schiera numerosa ad avere lo stesso desiderio e quasi quasi sono tentato di mettermi all'asta. Beh, ne riparleremo; intanto statevi bene.

valore, correggendo in buona parte, se non in tutto, i difetti che ha normalmente la pellicola ortocromatica nella resa dei colori. Ti faccio, per chiarire, un esempio pratico. Supponiamo che tu debba fotografare una persona vestita di bianco, o una statua, contro un cielo azzurro e nuvole bianche. Se tu fotografassi senza schermo il cielo ti verrà bianco, le nuvole spariranno confuse con il cielo e la statua o il bianco della persona svanirà anch'esso nel lattiginoso del fondo. Adoperando invece lo schermo ogni cosa tornerà al suo posto. Le nuvole avranno il loro giusto risalto; il cielo, che effettivamente risulta più scuro delle nuvole, apparirà di una tinta grigia più carica in alto per smorzare all'oriz-

«L'Aquilone» è un bellissimo giornale che diverte e istruisce nel medesimo tempo.
EMILIO FRASCHINI
Viale Cremona, 63 - Pavia

zonte e la statua spiccherà ben dettagliata contro la tinta del cielo. Hai capito? Così il rosso non apparirà decisamente nero, ma scuro, mentre il verde dei prati e delle foglie risulterà più chiaro. Per me, ripeto, è una cosa indispensabile ed io lo adopero sempre quando c'è il sole e fotografato all'aperto. Puoi prenderne uno che raddoppi semplicemente la posa; per questo parlare con il tuo fotografo.



Pirati e ribelli sui francobolli inglesi

(Continuazione vedi numero precedente)
Coloro che seguirono Fletcher Christian, cui si unì anche un folto gruppo di indigeni ed indigene, ebbero all'opposto l'ultima sorte! Dopo difficili ed accurate ricerche la terra da colonizzare fu finalmente trovata!

Questa l'isola di Pitcairn, nel Gruppo delle Ponotà, scoperta nel 1767 da Curroret e di cui Christian conosceva l'esistenza essendo venuto in possesso di una carta marina disegnata dal celebre navigatore francese. Sulla nuova terra che misurava appena cinque chilometri quadrati di superficie, ma che era dotata di una vegetazione lussureggiante, fra cui abbondavano palme cocco, banane e canna da zucchero, prese dimora il monopolio dei ribelli e degli indigeni e che recava con sé bestiame di vario genere destinato alla riproduzione.

Il «Bounty» approdò nella unica baia praticabile dell'isola, che da esso prese il nome, e poi venne distrutto dai poco scrupolosi neozelandesi, desiderosi di mettere l'ignoto fra sé e il consorzio civile. (Continua)

NOTIZIE E RASSEGNA DELLE NOVITA'

SVIZZERA

Berna è la capitale della Confederazione Elvetica e capoluogo del Cantone omonimo. Fondata nel 1191 da Bertoldo V di Zähringen, ebbe il nome di Berna, forse in onore del leggendario Dietrich Von Bern (più noto come il re dei Goti Teodorico) cantato dai poemi epici di cui il fondatore era appassionato.

Altri vogliono che sia un'allusione all'orso (Der in tedesco) dello stemma civico. Forse per questo da tempo antichissimo il comune mantiene in una fossa dei giardini pubblici, sulle rive dell'Aar, ove sorge la città, alcuni orsi vivi.

Nel 1253, dopo lunghe lotte contro gli Aisburgo, Berna che aspirava all'indipendenza, riuscì ad ottenerla entrando a far parte della Confederazione Elvetica.

Nel 1405 venne quasi distrutta da uno spaventoso incendio; ricostruita vide crescere a poco a poco la sua prosperità, fino a che, nel 1648, dopo essersi alternata con Zurigo e Lucerna l'onore di essere la Sede del Governo Federale, divenne la sola capitale dello Stato.

Ricorrendo il 750. annuale della sua fondazione, le Poste Svizzere hanno emesso il 6 di settembre, un francobollo commemorativo dell'avvenimento. Si tratta di un valore da 10 rappen, grigio, rosso e giallo. La cui vignetta mostra alcuni operai del XII secolo, intenti a squadrare blocchi di pietra che serviranno alla costruzione delle mura della futura città. Vi figura anche lo stemma con l'orso, e, a destra, un guerriero di Bertoldo di Zähringen con lo scudo e lo stendardo dell'Aquila Rossa.

Il francobollo eseguito con molta cura sul disegno di Paul Boscch, è stato stampato a la Chaux-de-fonde nella tipografia Courvoisier. Sarà valido per l'affrancatura fino al 31 maggio 1942.

TURCHIA

A ricordo dell'ammiraglio Barbaros Hayreddin è stata emessa recentemente una serie di francobolli commemorativi. Eccone la composizione:

- 20 parà, violetto (mausoleo eretto all'ammiraglio);
- 3 kurus, oltremare (battaglia navale di Prevesa);
- 6 k., rosso (battaglia navale di Prevesa);
- 10 k., azzurro (battaglia navale di Prevesa);
- 12 k., bruno (battaglia navale di Prevesa);
- 17 1/2, melva, arancio, blu, giallo e rosso (ritratto di Barbaros Hayreddin).

TUNISIA

Alcuni francobolli provvisori, ottenuti sovrastampando con nuovo valore taluni pezzi della serie di posta ordinaria attualmente in corso sono stati messi in uso da qualche tempo:

- 25 su 65 cent. oltremare (sovr. rossa);
 - 1 F. su 1,25 F. carminio (sovr. nera);
 - 1 F. su 1,40 F. Milla (sovr. nera);
 - 1 F. su 2,25 F. oltremare (sovr. rossa).
- Altri quattro valori della stessa serie sono stati inoltre sovrastampati a beneficio del Soccorso nazionale, con la scritta «Secours National 1941» e nuovo valore che sostituisce quello originario.
- 1 F. su 45 cent. verde (sovr. nera);
 - 1,30 F. su 1,25 F. rosso (sovr. blu);
 - 1,50 F. su 1,40 F. violetto (sovr. nera);
 - 2 F. su 2,25 F. oltremare (sovr. rossa).
- La sovrastampa è su quattro righe sul francobollo da 45 centesimi; da tre righe negli altri.

MAURITIUS

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile
Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO
Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580-680



**AEROPLANI
CAPRONI S.A.**



**AEROPLANI
PREDAPPIO S. A.**

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

**Stabilimenti in Predappio
e Forlì - Campo di volo
Forlì**

**AEROMODELLO
BALLILLA.**



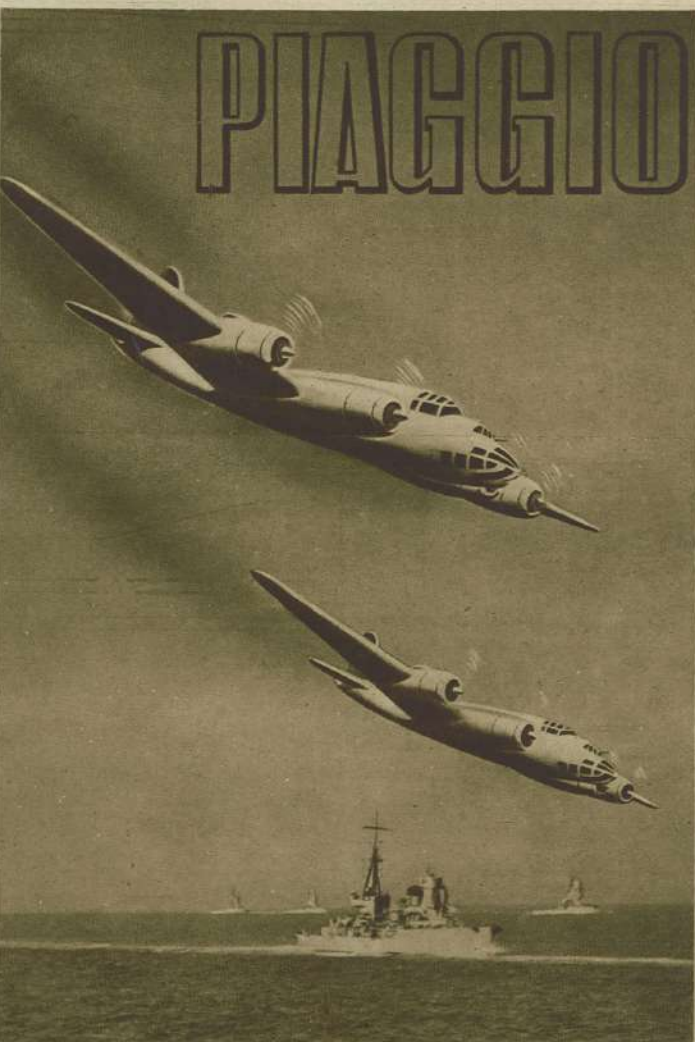
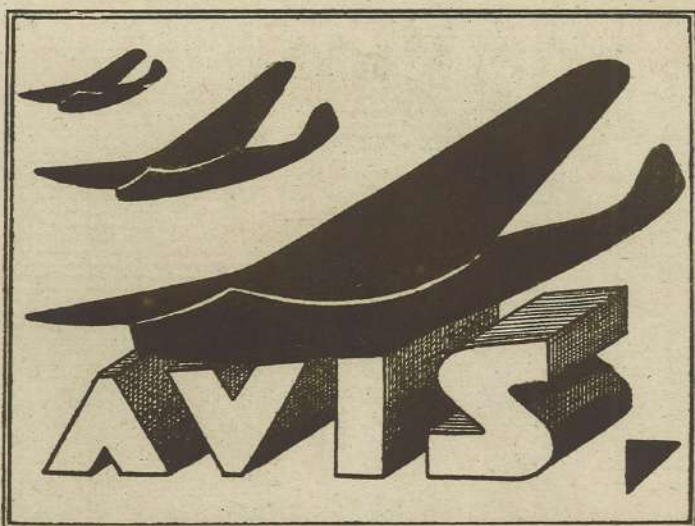
Apertura alare cm 29
Inalcanabile e smontabile
L. 950 - L. 1.10 in più per il trasporto
Vaglia a: PIETRO CHERIN C. P. 287 - TRIESTE



*Altre raccomandazioni:
fatta, come se dei aerei, un cubo di Alitalia!*



S. A. FIAT - VIA NIZZA 110 - TORINO
S. A. AERONAUTICA D'ITALIA



NARDI
Aeroposto Forlani - 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: Carenaggio - Napoli - Telefoni 50772, 50781

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

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



UN MODERNISSIMO CACCIA ITALIANO ABBATTE, NEL CIELO RUSSO, UN APPARECCHIO NEMICO.