

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



FINE DEL DUELLO TRA UNA «SAETTA» E UN BOMBARDIERE BRITANNICO.

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI

Anno XVII N. 8

22 febbraio 1942-XX

Direzione e Redazione
Piazza del Popolo 18 - Roma

EDITO DALL'

**UFFICIO
EDITORIALE
AERONAUTICO**

dipendente dal

Ministero dell'Aeronautica

Decreto Min. 371 del 25-6-1940.XVIII

Amministrazione

Roma - Piazza del Popolo, 18

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

ABBONAMENTI

Annuale L. 25; Semestrale L. 14

un numero centesimi 60

numeri arretrati ad astero 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

Eseguite 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 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
AERONAUTICA**

Abbonamento annuo L. 24

Un fascicolo L. 8. Estero il doppio

ATTI DI GUIDONIA

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

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

S II

si staccò, s'alzò dal seggiolino, raccolse l'involto con il siero ed altri medicinali e bende e strumenti che un collega del medico Astori aveva mandati per ogni eventualità e saltò giù. Saltò giù e sprofondò in mezzo alla neve. Poi prese a camminare faticosamente verso la fattoria il cui camino seguiva a fumare.

Dopo pochi minuti era nella casa. Chiamò, chiamò, fischiò perfino. Nessuno rispondeva. La casa era deserta. Uscì e trovò un maiale in libertà che scavava col gru-

mente occupata da qualche comando e gli uomini che vi erano nascosti erano caduti sotto i colpi delle mitragliatrici aeree... A questo punto si interruppe e si chiese: «Ma allora, i corpi, dove sono andati a finire?». Si sentì agghiacciare di raccapriccio al terribile pensiero che gli balenò nel capo. I corpi erano stati portati via dai lupi!

No, non poteva essere. Troppo atroce. Non poteva essere.

Dopo un secondo passaggio, i quattro «Rata» si allontanarono per raggiungere i bombardieri, già in rotta verso oriente. Aldo si alzò e incominciò ad esaminare

ogni cosa: la casa, il suolo, gli oggetti. Per primo notò una specie di pagliaio che non era affatto un pagliaio. Si trattava nientemeno che di un cumulo di armi e munizioni, coperte con della paglia e delle assi. Paglia ed assi erano coperte, naturalmente, dalla neve che mascherava tutto. Egli scostò un'asse e trasse dal mucchio un fucile. Il fucile era carico. Lo provò. Il colpo echeggiò lontano. Allora si mise a traccolla l'arma e si riempì le tasche di caricatori (ce n'erano delle cassette piene zeppelle). Con quel fucile in spalla si sentì più sicuro, più tranquillo.

Continuò la sua ricognizione accurata. Cercava le impronte dei lupi. Mentre scrutava il suolo, il suo cuore era pieno di sgomento. Se veramente i lupi avessero divorato i suoi compatrioti? E se i lupi fossero tornati a cercare dell'altra preda? Si sentiva intrisire e rientrò in casa per riscaldarsi un momento. Quando fu in cucina, aggiunse della legna alla stufa e si guardò intorno con molta più attenzione che non vi avesse prestata la prima volta entrando di corsa nella casa. Vide subito un tavolo con dei fogli sparsi e, accanto, per terra mezzo sfasciato, un apparecchio radio trasmittente, da cui partiva un filo che usciva da una finestra. Quello era certamente l'apparecchio a mezzo del quale l'ufficiale medico aveva trasmesso il suo messaggio al campo d'aviazione. Ora era inutilizzabile!

Spinse una porta scocchiva ed entrò in uno stanzone doverano alcuni letti e due paglierici stesi a terra. I letti erano tre e i paglierici due. Probabilmente gli italiani che s'erano rifugiati e ricoverati in quella stanza, erano almeno cinque. Su un tavolo era una cassetta di medicinali aperta, una catinella piena d'acqua rossa di sangue e delle bende. Di cibi neanche l'ombra. Per terra fango ed umidità ovunque.

Aldo visitò altre stanze. Dappertutto la medesima desolazione: mobili fraccassati, stoviglie ridotte in pezzi, cartacce per terra e sulle scanne, fango in ogni dove. Nell'ultima stanza che visitò, scopri un uscio semiaperto che dava all'esterno, dietro la fattoria. Così si ritrovò all'aperto e qui lo attendeva una sorpresa: la neve era stata calpesta di recente da un grande numero di passi. Le impronte erano confuse e disordinate vicino alla parete, ma poi allontanandosi, si dirigevano tutte in un'unica direzione. Anche Aldo prese quella direzione.

Percorse così una cinquantina di passi e poi si fermò. Guardò il cielo e poi il suo apparecchio. La sera non era lontana! Riprese il cammino. Per quanto cercasse di calcare le impronte di chi l'aveva preceduto per quel sentiero i suoi piedi, anzi le sue gambe affondavano abbondantemente nella neve. Dai numero delle impronte giudicò che almeno quindici persone dovevano essere passate sopra quella neve.

Continua.

MARGUS



gno la terra. Tre galline brune beccavano Dio sa che cosa nei solchi scavati dal maiale.

Aldo Milelli fu preso dalla tentazione di rivolgere la parola al maiale. A questo pensiero, però, si mise a ridere concludendo che anche se il maiale fosse stato in grado di capire gli uomini, certamente conosceva soltanto la lingua del suo paese, che era la lingua russa, anzi l'ucraina.

Rientrò in casa. Nella cucina un bel ceppo finiva di bruciare entro una enorme stufa di ferro. La temperatura in quella stanza era molto alta.

Ma doverano, in nome di Dio, i due uomini, il ferito e il medico? Perché erano scomparsi? Mentre stava facendo queste riflessioni un rumore di motori d'aeroplano si udì avvicinarsi rapidamente. Dopo pochi istanti si udì il boato di una bomba che scoppiava poco lontano, quindi il tatatà di una mitragliatrice. Aldo corse fuori, e mentre usciva, entrarono in casa a galoppo le tre galline e il maiale.

Fuori lo aspettava una sorpresa poco lieta. Due bombardieri russi buttavano bombe a casaccio, qua e là, sul villaggio sul bosco, sulle rive del fiume, dove capitava insomma. I bombardieri erano scortati da quattro caccia che ad un tratto si abbassarono e presero a mitragliare la casa.

Aldo si buttò a terra. Pensò al suo «C. R.». Ma che poteva fare per difenderlo dai colpi del nemico? Le raffiche delle mitragliatrici dei caccia nemici si abbattevano sulla casa. Aldo notò soltanto allora che la casa colonica era letteralmente crivellata dai colpi. Segno che quella non era la prima visita dei «Rata».

Improvvisamente l'aviatore credette di aver scoperto ciò che era accaduto al tenente, al ferito ed alle eventuali altre persone rifugiate in quella fattoria. Gli aeroplani russi avevano attaccato a volo radente la fattoria, credendola probabil-



Con la caduta di Singapore in mano dei soldati nipponici, una delle cosiddette « porte degli oceani » — una delle più importanti, se non la più importante — in possesso delle potenze anglosassoni, cessa di rappresentare un nodo scorsoio attorno alla libera navigazione e cessa, nell'attuale contingenza bellica, di esistere una fra le più munite basi navali del mondo.

Chi di voi, giovani amici, ha sentito parlare prima d'ora di Singapore, se ne sarà forse fatto una idea non perfettamente corrispondente alla realtà. Esiste una canzone, che è stata in voga fino a pochi mesi or sono, il cui ritornello certamente — voi che, come tutti i giovani d'oggi, sentite queste cose — avrete ripetuto più volte. Il ritornello dice: Sotto il cielo di Singapore è nato il nostro amore...

Questa rappresentazione romantico-sentimentale era fino a ieri probabilmente l'impressione più viva intorno a quel paese lontano. Molti di voi — e noi stessi, magari inconsciamente — immaginavamo una città marittima equatoriale immersa nel languore e nello stordimento dei suoi vapori caldi, dei suoi affari svernanti, dei suoi meriggi senza respiro, delle sue notti sonore di tantilene indigene e di musiche ritmate. Tutt'al più immaginavamo, seguendo le impressioni suscitate dalle letture dei libri d'avventure (quelli di Salgari, magari, in testa... Tutti abbiamo letto i Pirati della Malesia!) un paese pieno di avventurieri d'ogni specie, circondato da foreste formicolanti di serpi e di felini.

Qualche cosa di vero c'era e c'è in questa vostra figurazione, che la Malesia è veramente un paese favoloso e in certo senso meraviglioso. L'isola stessa di Singapore, se pure divisa dalla penisola malese da un braccio di mare, è parte integrante e non dissimile di quella plaga straordinariamente ricca di animali pericolosi e bellissimi. Ma la vostra figurazione era assolutamente imperfetta: nella vostra immaginazione vedevate il palpito stupendo di milioni di lucciole giganti che illuminavano le notti equatoriali; vedevate le danze degli indigeni sui ripiani polverosi o fangosi davanti alle capanne su palafitte; vedevate gli uccelli dai cento colori sgargianti; vedevate, tutt'al più, se le vostre letture erano andate oltre il racconto d'avventure, che, accanto alle meravigliose buganvillee dai fiori violetti, agli ibisco dai fiori scariati, ai banani giganti e alle stupende orchidee profumate (le più belle e le più grandi del mondo!), un'intera popolazione di coolies — servi, schiavi, uomini che vivono peggio delle bestie — si strugge al caldo e alla fatica bestiale attorno alle arche, al fetu-long, alle piante di caudicia. Però non pensavate che la Malesia in genere e, Singapore in particolare erano più importanti per la posizione strategica (militare, marittima, commerciale) che per le loro piantagioni di gomma o le loro miniere di stagno (la Malesia produce oltre la metà dello stagno che si ricava da tutte le miniere del mondo!).

Singapore, dunque, oltre che un centro economico, un passaggio obbligato di una notevole quantità di ricchezze della terra, è una base navale che domina tutti i passaggi ai mari interni del sud cinese (mari della Cina, della Sonda, di Celebes, di Sulu, di Arajusa) e quindi gli accessi agli oceani Indiano e Pacifico.

Ma, per dare una idea esatta dell'importanza e della funzione che la base di Singapore aveva per l'Inghilterra (e quindi per gli Stati Uniti alleati dell'Inghilterra in questo conflitto) non c'è di meglio che riprodurre un breve brano del discorso che il Primo Lord dell'Ammiragliato, M. Amery, pronunciò alla Camera dei Comuni nel marzo 1924 quando gli ambienti navali e militari inglesi dovevano lottare con i laburisti per far accettare le spese per la base navale in costruzione. Diceva dunque Lord Amery: « Singapore è in una parte del mondo che dipende essenzialmente dall'Inghilterra. È il vero centro di una delle regioni dell'Impero più ricche e capaci di progredire. È la chiave dell'Oceano Indiano intorno al quale sono situati i tre quarti dei possedimenti territoriali dell'Impero. I grandi Dominions del Sud, l'India ed i nostri possedimenti nell'Africa Orientale sono bagnati da questo Oceano, i tre quarti della popolazione dell'Impero abitano egual-

mente intorno a questo Oceano. Ora noi non abbiamo, in questa vasta regione, una sola base navale in cui una nave moderna possa essere equipaggiata o riparata. (Una base al di fuori di Singapore, naturalmente. - N. d. R.)

« Per questo Oceano passano ogni anno qualche cosa come un miliardo di sterline di merci trasportate dalla nostra flotta commerciale ed una grande quantità di altre merci trasportate dalle navi del resto dell'Impero. Circa 160 milioni di sterline, rappresentanti il valore delle nostre navi e dei nostri carichi, navigano su questo oceano in ogni minuto del giorno. Ora Singapore è il solo punto ove questa intera zona possa in questo momento trovare effettivamente difesa e protezione. È anche la sola stazione sulla strada dell'Australia e la Nuova Zelanda, per la quale la flotta possa passare, per andare in loro soccorso. Voi non potete far partire una flotta dal Canale di Panama o dal Capo per difendere l'Australia e la Nuova Zelanda: la sola strada per la quale voi possiate andare in soccorso dei Dominions del sud passa per Singapore! »

Se a questa citazione ne aggiungiamo ancora un paio più recenti, una di John Gunthers (autore di uno studio intitolato « Nell'inter. no dell'Asia ») e l'altro dell'americano Ernesto Hauser (collaboratore della rivista « The Atlantic », il quadro sarà più che completo.

Il primo scrisse: « Singapore è quanto di più perfetto si possa immaginare in fatto di fortezze, grazie alla sua posizione geografica ed al lavoro umano. Essa è più forte di Gibilterra e tale che nessun nemico può attaccarla con successo ». (Forse oggi l'ineffabile Gunthers avrà cambiato opinione, ma rimane il fatto che la fortezza era considerata imprevedibile!). Il secondo ribadisce in certo modo i concetti espressi nel 1924 da Lord Amery: « Dove il Pacifico si incontra con l'Oceano Indiano, la base navale più potente del mondo sorregge l'Asia Orientale. Le navi americane saranno chiamate a difenderla. Singapore pullula di fortificazioni, ha cannoni, depositi, aeroplani, uomini necessari per tenere il nemico a rispettosa distanza ».

Il nemico — il Giappone, dato che Singapore nacque con funzioni essenzialmente antinipponiche, cioè contro l'espansione dell'Impero del Sol Levante arcipelagato — non solo non si è tenuto « a rispettosa distanza », ma ha conquistato quella base e tutti i più importanti porti ed aeroporti del mari del Sud. La marcia continua con forza centrifuga crescente e con due direttrici essenziali ben chiare fin d'ora: una freccia va verso l'India a traverso la Birmania, un'altra verso l'Australia a traverso Giava.

Il segreto di queste fulminee vittorie? Voi lo sapete. Il dominio del mare e dell'aria,

il dominio del mare è stato possibile sopra tutto merce l'intervento di un'aviazione che aveva, in partenza, la supremazia numerica, qualitativa e morale.

LA SETTIMANA ESTERA

Finalmente anche la radio di Londra ha ammesso che i progressi giapponesi in Asia Orientale sono principalmente da attribuire alla loro superiorità aerea. Il commentatore ufficiale britannico ha anche affermato che una delle maggiori debolezze della R. A. F. è la dispersione delle sue forze mentre uno dei maggiori vantaggi delle aviazioni dell'Asse è quello di poter operare per « linee interne ». Lo stesso commentatore ha aggiunto testualmente: « A noi occorre moltissimo tempo per inviare una squadra aerea da un settore all'altro, e spesso capita che quando si è cominciato a provvedere in questo senso e alcuni trasferimenti sono già avvenuti, gli stessi reparti debbono es-

sero precipitosamente richiamati al punto di partenza. Inoltre il frangimento delle forze aeree indebolisce la protezione dei convogli scortati ».

Senonché la stessa radio britannica, dopo queste confessioni, ha creduto di poter ristabilire l'equilibrio delle forze annunciando con solennità che il Primo Ministro Churchill ha pilotato magistralmente il « Clipper » durante il volo di ritorno dagli Stati Uniti. Anzi, se vi interessano i particolari di questa eccezionale impresa aviatoria, vi diremo che « Churchill ha virato per ben due volte mentre l'aeroplano volava alla velocità di 300 chilometri l'ora ». Non solo, ma « durante il tratto dalle Bermuda a Plymouth, Churchill ha pilotato l'idrovolante « Queen Mary » dopo una piccola colazione mentre l'apparecchio volava ad alta quota sull'Atlantico ».

Se siete sinceri e non avete proprio un preconcetto contro Churchill, dovete convenire che il fatto di aver consumato una piccola colazione per mettersi dopo vicino al primo pilota a reggere i timoni, rimarrà memorabile negli annali dell'aviazione e nella storia dell'ardimento umano.

Alessandria-Marsa Matruh: andata sola

La linea ferroviaria Alessandria-Marsa Matruh, spina dorsale dei rifornimenti britannici, è continuamente sottoposta al bombardamento dei nostri apparecchi e sempre controllata dalla nostra ricognizione. Dall'aeroporto di Bengasi, una squadriglia di Picchiatori parte su segnalazione di un ricognitore. L'alba non ha ancora schiarito il cielo e la foschia mattutina sembra favorevole all'avversario per poter compiere indisturbato i suoi movimenti. Ma il lungo convoglio non sfugge ai nostri: l'uno dietro l'altro, in cater strettissima, gli apparecchi affondano nella luce ancora incerta contro la teoria dei vagoni carichi di materiale bellico. I macchinisti hanno fermato il treno per evitare guai peggiori e saltano giù cercando di salvarsi mentre la prima bomba coglie nel segno.

Altre ne cadranno e nuove esplosioni squasseranno il convoglio. Questa volta il treno non farà ritorno ad Alessandria.





...si attacca all'arma e spara calmo e preciso...

prende in pieno un «Gloster» che precipita e si infila nel mare. Un attimo di perplessità e degli altri due caccia togliosi che cessano di sparare. Un attimo di destrezza del tenente Vert, per scomparire del tutto in una densissima e larga nube. I due cacciatori ne perdono le tracce, non inseguono più. La battaglia è finita.

Che fa ora il tenente Vert? Ritorna alla base, per riferire sullo scorcio avvenuto nel cielo?

No, egli fa un'altra cosa. Si accerta prima che la ferita riportata dall'armiere è leggera e senza conseguenze, che Airmò ha solo sul rotondo viso il sanguigno volto di una pallottola di striscio, che l'ossatura dell'apparecchio, nonostante qualche piccolo danno, regge ancora al volo.

Messo in chiaro tutto ciò, il tenente Vert ritorna con il suo «Alcione» nella zona d'aprigo sorvolata. Si tratta di menare a termine la missione di cui è stato incaricato. Bisogna perlustrare in quel mare. Al Comando di base urge sapere che cosa accade in quel mare e non più ciò che può accadere nel cielo. La consegna è di vedere e riferire.

Airmò ha ottenuto una licenza. Al suo ritorno il tenente Vert lo squadra bene in volto e gli dice:

— Vedi, Airmò, ora tu sei davvero il soldato che io volevo vedere. Non sei più il ragazzo di qualche anno fa. Il tuo viso è sempre simpatico e tondo, ma non è più la faccia di luna piena che tanto mi sorprese. E te lo dissi, ti ricordi? Ora sul tuo viso di ragazzo c'è l'immutabile segno di una profonda emozione, profonda e c'è una cicatrice. Pallottola di striscio, va bene, ma anche le pallottole di striscio lasciano una traccia indelebile e bella. Ed il tuo viso come va, e sempre quieto e tranquillo?

— Sempre, signor tenente. Non ve l'avevo io promesso?

m. Ianeri

FACCIA DI LUNA PIENA

— Tu! Sei proprio tu, Airmò?
 — Proprio io, signor tenente! Anzi qualche dubbio? Vi sembra così trasformato?
 — No, non sei cambiato in nulla. Ed è in ciò che sta la mia sorpresa. Mi aspettavo, rivedendoti, una faccia mutata e non quella di luna piena dello stesso ragazzo di un anno fa. Questa guerra silenziosa, a bordo degli Alcioni, durante la quale tu ti comporti da eccellente marconista non ti ha dato finora

il tenente Vert. — d'accordo nella rigorosa consegna di «vedere e riferire», d'accordo perché tu serbi sempre il fascino di luna piena, perché i battiti del tuo cuore e del tuo polso siano sempre tranquilli e quieti, come quando ci si trattiene nei dolci tepori del focolare domestico. Me lo prometti?
 — La mia parola, signor tenente.

Passa soltanto un giorno e perviene un ordine di partenza per il detto tenente Vert. Questi rinvola dalla base mediterranea, portando con sé il marconista Airmò.

«L'Alcione» prende rapidamente quota, poi si abbassa, vira, va nella direzione di Marsa Matrux. Mare liscio e solitario, a perdita di vista. Uniformità, nient'altro che uniformità. Occhi di falco sono a bordo del ricognitore italiano, ma non scorgono sulla immensa superficie nessun puntolino sospetto. Nessunissimo. «L'Alcione» è però paziente e tenace. Che mirabolante virtù, quella di saper aspettare! E l'altra virtù di saper gronzolare fra le nubi bisogna pur conterla. Sembra che «Alcione» giochi ad ascendere ed a scivolare le scale di fantastici castelli, fatti di drume, di cirri, di nuvolette ora rade e bianchicce e a bordi dorati ed ora fitte d'un grigio piombo che i raggi dello sbiadito sole invernale non riescono ad attraversare.

Naviga fra le nuvole il ricognitore, ma tutto l'equipaggio guarda fisso al mare, nell'attesa che affiorino i puntolini del convoglio. Prontissimo è Airmò vicino alla sua trasmittente. Calmo e tranquillo. Fra poco riceverà l'ordine, il biglietto del tenente che dovrà radiotelegrafare. E arriveranno gli aersiluranti che sgomineranno, frantumeranno il nemico. Ed il tenente Vert, con un'ardita manovra, giovandosi delle nebbie cortine, ritornerà sicuramente alla base. Un po' di riposo, quattro chiacchiere ed una tazzina di caffè. E poi ancora pronti per una successiva crociera. La faccia di luna piena di Airmò è atteggiata a sorriso, il sorriso dell'anima soddisfazione e del pregustato lieto rientro... E non è forse bella questa ricognizione che ottiene pacatamente il massimo effetto col minimo degli sforzi?

Airmò ha appena appena formulato questo ultimo pensiero, che avviene l'inaspettato. L'assetto di tre «Gloster-Gliatiers», di fianco, sbucati da una nuvola densa, si presentano come tre furie, sparano simultaneamente.

«L'Alcione» prende un'impennata e guadagna in quota. Vira alla brava e si immerge in una nuvola. Ne fuoriesce dopo pochi secondi; i nemici sono ora alle sue spalle. Ancora pochi attimi ed il ricognitore muta posizione. Si alza, si volta, vira a destra, vira a sinistra, i caccia sparano sparano, ma il bersaglio è mobilissimo, diventa ossesso, diventa frenetico.

L'accanita sparatoria è necessariamente confusa, disordinata, non coglie l'Alcione, il quale risponde come meglio non potrebbe. Il fuoco delle mitragliatrici d'ambò le parti si inercia a quattrocento, trecento metri. Un proiettile riesce a colpire un braccio dell'armiere del ricognitore, la mitragliatrice si ferma. Un momento soltanto, poiché Airmò scosse il cerniera, si attacca all'arma e spara calmo e preciso, così preciso che riguarda il momento perduto. Una sua raffica

vanzamento sarà maggiore, e quindi risulterà minore la velocità sulla traiettoria.

Supponiamo che un apparecchio parta dal punto A (fig. 30), tenendo sulla traiettoria l'assetto di massima efficienza; percorrerà la traiettoria AB, giungendo, dopo un certo intervallo di tempo, nel punto B. Quindi l'apparecchio, partendo ancora da A, tenga sulla traiettoria l'assetto per il quale è massimo il valore di $\frac{Cp}{Cr}$;

l'inclinazione della traiettoria, essendo minore l'efficienza corrispondente a questo assetto, sarà maggiormente inclinata sull'orizzontale, ma la velocità sulla traiettoria sarà diminuita, essendo aumentata la resistenza; nello stesso intervallo di tempo considerato nel primo caso, il percorso sarà ad esempio AC. Le perdite di quota, nello stesso tempo, sono date dai segmenti verticali AB' ed AC', dei quali il secondo è minore del primo; ne risulta che la velocità verticale di discesa è minima nel secondo caso.

E' questa proprietà che occorre sfruttare nei veleggiatori, quando si voglia ottenere il massimo di durata, ottenendo anche lo scopo di poter sfruttare correnti ascendenti di minore velocità verticale. Infatti se un veleggiatore ha velocità verticale di discesa di m. 1 al secondo, entrando in una corrente ascendente di velocità verticale uguale, manterrà la stessa quota; se il veleggiatore ha velocità verticale di discesa di m. 0,70 al secondo, con la stessa corrente ascendente guadagnerà metri 0,30 di quota al secondo, ed inversamente sarà sufficiente, per il mantenimento di quota, una corrente ascendente di minore velocità, cioè di m. 0,70 al secondo.

(2) Geometricamente si ottiene, dalla figura 29, che il rapporto fra le velocità Xx e Vy è uguale al valore di E , come si è visto nella nota (1) nei riguardi di Cr e di Cp . Si ha quindi:

$$1) \quad \frac{Xx}{Vy} = E$$

essendo l'angolo p in realtà molto piccolo, potremo considerare $Xx = V$ con sufficiente approssimazione, ottenendo il valore della velocità verticale di discesa:

$$2) \quad Vy = Vx \times \frac{1}{E} = V \times \frac{1}{E}$$

e sostituendo a V il valore che possiamo ricavare dalla formula 1) del Cap. I, sostituendo a P il peso Q :

$$3) \quad V = \sqrt{\frac{Q}{S} \times \frac{1}{Cp \times d}}$$

si ottiene

$$4) \quad Vy = \sqrt{\frac{Q}{S} \times \frac{1}{Cp \times d} \times \frac{1}{E}}$$

Divisione dei regimi

Osservando il diagramma di un profilo, si nota che, a partire dall'assetto corrispondente alla portanza nulla fino all'assetto di portanza massima, la resistenza va crescendo continuamente; la velocità sufficiente alla sustentazione va quindi diminuendo. Questo tratto della polare è chiamato regime diritto avanti veloce. Soppassata la portanza massima, la velocità diminuisce ancora, poiché la resistenza continua ad aumentare; si ha così il campo del regime diritto avanti lento, che si estende fino all'assetto per il quale la portanza si annulla di nuovo. Per assetti di por-

NOZIONI elementari di AERODINAMICA

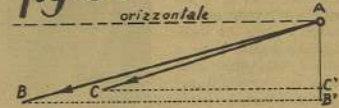
A parità di carico alare, e trascurando le variazioni della densità dell'aria d dovute alle differenze di quota, il minimo valore Vy si ha quando sia massimo il valore di $E \times \frac{Cp}{Cr}$.

Sostituendo ad E il valore noto $\frac{Cp}{Cr}$, si ottiene

$$14) \quad E \times \sqrt{\frac{Cp}{Cr}} = \sqrt{\frac{Cp^2}{Cr^2}}$$

Occorrerà quindi determinare l'assetto per il quale risulti massimo il valore dato da quest'ultima formula.

fig. 30 orizzontale



E' questo un secondo assetto caratteristico, per il quale si ottiene la minima velocità verticale di discesa, pur essendo l'inclinazione della traiettoria, sull'orizzontale, maggiore di quella ottenuta con l'assetto di massima efficienza. L'apparente contraddizione si spiega facilmente: infatti l'assetto per il quale è massimo il valore 14) corrisponde ad una incidenza maggiore di quella dell'assetto di massima efficienza; ne risulta che la resistenza all'a-

ANCHE se lo sai...

«VIETATO FUMARE»
 A bordo degli aeroplani di linea questo avvertimento campeggia di fronte ai passeggeri. E se un passeggero distratto fa per salire a bordo con la sigaretta in bocca subito il personale di servizio lo avverte della proibizione. Ma perché non si può fumare a bordo degli aeroplani, dal momento che in treno, in auto, si può fumare? Si tratta di qualcosa di molto più grave che i soli motivi igienici.
 Già comprendete che negli scompartimenti chiusi degli aeroplani (date le grandi velocità di volo non è possibile pensare a finestre da aprirsi per cambiare l'aria) se i passeggeri si mettessero a fumare in breve atmosfera risulterebbe così preme del fumo che molti si sentirebbero male. La ragione principale è tuttavia questa, che data la vicinanza del carburante il pericolo di un incendio in volo è grave.
 E' accaduto, a bordo di aeroplani non di linea, che i piloti nell'accendere la sigaretta causarono lo scoppio del velivolo. Nell'interno dell'aeroplano talvolta si formano vapori di benzina che possono costituire una miscela esplosiva. Basta allora una scintilla per causare una esplosione che, come facilmente immaginate, significa la distruzione del velivolo.
 Le compagnie di navigazione aerea, allo scopo di accontentare anche i passeggeri accaniti fumatori, hanno tuttavia renicizzato, a bordo dei grossi velivoli per lunghi percorsi, salette riservate per fumatori, naturalmente isolate in modo perfetto dal punto di vista del fuoco. Spesse pareti, ignifughe le dividono dal resto del velivolo e in esse i fumatori possono tranquillamente abbandonarsi al piacere preferito, mentre centinaia di metri sotto ad essi sfilano le alte cime delle montagne, le popolose pianure o l'azzurra superficie del mare
 nessuna profonda emozione, ti ha fatto serbare intiera la tua calma, non ti ha scalfito né i nervi e né i muscoli, permettendoti di compiere interamente il tuo dovere. Sei rimasto un fanciullone, lo so, ma guerriero di sei, non dubitarne. Puoi essere contento — Sì che sono contento. Ed ancora più contento perché sono insieme con voi. Voi come pilota ed io come modestissimo eretti.
 — Ed allora siamo d'accordo — concludete



anza negativa, si ha la possibilità del volo rovescio: infatti la portanza è diretta dal dorso al ventre, e per ottenere la sustentazione sarà necessario arrovesciare l'apparecchio. Gli assetti compresi fra quello di portanza nulla e quello di portanza minima, costituiscono il regime rovescio avanti veloce; diminuendo ancora l'incidenza, dalla portanza minima all'assetto per il quale la portanza si annulla ancora, si ha il regime rovescio avanti lento.

Oltre questi quattro regimi si hanno anche i seguenti: diritto indietro lento, diritto indietro veloce, rovescio indietro veloce, rovescio indietro lento.

Praticamente, sia per la particolare possibilità d'azione della coda sia per la possibilità di centramento e per la stabilità, si considera essere utilizzabili soltanto il primo, piccola parte del secondo, e piccola parte del terzo regime.

(Continua) **GIORGIO BACCHELLI**

GARE

NAPOLI

Domenica 1. febbraio si è disputata ai Camaldoli una gara in pendio. Sono intervenuti, oltre ai napoletani, anche un gruppo di aeromodellisti di Benevento, che, sebbene nuovi a tal genere di gare, si sono piazzati abbastanza bene: in tutto 28 concorrenti con oltre 30 modelli.

La giornata piuttosto calma e senza vento non ha permesso di fare del vero e proprio pendio: e i modelli hanno dovuto sfruttare solo qualche termica e la quota elevata. I lanci hanno avuto inizio verso mezzogiorno.

Fin dal principio la gara si è rivelata molto combattuta, con continui cambiamenti del primo in classifica. Le scritte scassature, i soliti faticosi recuperi; ed ecco uno dei due modelli del bravo Turturiello portarsi al primo posto con 3'05". Ma dalla giornata si può aspettare senz'altro di più. Infatti, un grosso cumulo si va formando quasi sulla verticale del punto di lancio, segno sicuro di ascendenza. Proprio nel momento più propizio lancia il piccolo Di Luggo, allievo del corso iniziale, che è al suo primo modello I.M. V. 14, progettato dal delegato Massimo Vaglio. Il modello è stabile e ben centrato, e immediatamente comincia a saccare un quarto d'ora, a salire spirando, tanto che il cronometrista deve munirsi di un binocolo per poterlo seguire. Intanto però la ascendenza è finita; e il modello inizia un lunghissimo volo piano, to in direzione del mare. Per un po' riprende quota, poi ridiscende ancora, finché scompare alla vista in distanza. Sono passati esattamente 36'47" dall'istante del lancio.

È stata in complesso una gara animata e interessante. Anche dal punto di vista tecnico si è notato un grande progresso nella costruzione e rifinitura dei modelli. Particolari congruazioni a Massimo Vaglio, oltre che per la vittoria del suo allievo, per la buona riuscita della gara da lui organizzata e diretta. Molto gradita è stata la visita fattaci dal celebre volovellista cap. Mantelli, che si è vivamente interessato ai modelli e ha seguito alcune fasi della gara. Ecco la classifica dei primi dieci:

1. Di Luggo, 36'47";
2. Canestrelli Pio, 7'33";
3. Canestrelli Antonio, 7'30";
4. Messina Luigi, 5'35";
5. La Rocca, 3'28";
6. Turturiello, 3'05";
7. Stefanelli, 2'25";
8. Del Prete, 2'10";
9. La Rovere Luigi, 2';
10. Maestrale, 1'55".

ASTI

Art. 1. — La Reale Unione Nazionale Aeronautica Sede Provinciale di Asti « U. S. Bellini » indice per il giorno 1. marzo alle ore 14 una gara per modelli veleggiatori che si disputerà sul campo di aviazione « Enrico Cammarota » con la formula « dividi l'incasso ».

Art. 2. — Possono iscriversi tutti gli aeromodellisti della provincia di Asti iscritti, o no ai corsi di aeromodellismo e alla R. U. N. A.

Art. 3. — La tassa di iscrizione è fissata a L. 5 per modello.

Art. 4. — Le iscrizioni e la tassa dovranno pervenire alla R.U.N.A. Sede Provinciale d'Asti Piazza Alfieri 1, non oltre le ore 12 del giorno 1. marzo.

Art. 5. — I modelli, all'atto della presentazione alla giuria, dovranno essere muniti del numero di gara.

Art. 6. — I modelli dovranno essere di apertura non inferiore ai cm. 70 e non superiori ai m. 3.50.

Art. 7. — Il numero dei lanci è illimitato. I lanci inferiori ai 15 secondi non verranno conteggiati. I lanci verranno eseguiti con cavo inestensibile della lunghezza massima di m. 100 con corsa non superiore ai m. 75.

Art. 8. — I tempi verranno conteggiati dal momento dello sgancio del cavo al ritorno al suolo, urto contro osta-

colo e scomparsa alla vista del cronometrista.

Art. 9. — Per le classifiche si farà l'addizione dei tempi validi dividendoli per il numero di esiti.

Art. 10. — Premi: 1. Premio: Metà della somma incassata e premio della R.U.N.A.; 2. Premio: due terzi della metà della somma incassata e premio R.U.N.A.; 3. Premio: un terzo della metà della somma incassata e premio R.U.N.A. A tutti i concorrenti un premio della R.U.N.A.

Art. 11. — La giuria sarà composta: Presidente R.U.N.A.; Segretario R.U.N.A.; Cronometrista.

Art. 12. — Qualsiasi reclamo dovrà essere presentato alla sede non oltre un'ora oltre la promulgazione delle classifiche accompagnata da L. 5 che saranno restituite in caso di reclamo fondato. Chiunque intralcerà il proseguimento della gara o si terrà indisclinato sarà punito con allontanamento dal campo.

CRONACHE

PESCARA

Ugo d'Incecco e Antonio Alfieri invitano tutti gli aeromodellisti pesaresi a trovarsi domenica primo marzo al ritrovo degli studenti presso il Cinegì. Una copia de « L'Aquilone » per riconoscimento Saranno discussi importanti problemi per l'attività aeromodellistica 1942.

CESENA

Anche il sogno degli aeromodellisti cesenati è diventato realtà: abbiamo notizia infatti che a Cesena si è recentemente aperta una scuola di aeromodellismo avente per istruttore il maresciallo Pagliani del Collegio Aeronautico « Bruno Mussolini » di For-

Piccolo Dizionario AERONAUTICO

AEROCHEMICA — Offesa con gas tossici mediante l'impiego del mezzo aereo; difesa contro la guerra aeronautica.

AERODIAFANOMETRO — Apparecchio per ottenere la misura della trasparenza dell'atmosfera.

AERODINAMICA — Scienza che comprende lo studio e lo sfruttamento del moto dell'aria e delle forze in movimento nell'aria.

AERODROMO — Superficie di terra o d'acqua per l'arrivo o la partenza degli aeromobili con installazioni fisse (capannoni, ecc.) e servizi sussidiari (rifornimenti, riparazioni, segnalazioni, manutenzione, ecc.). Vedi: *aeroporto, aerocampo, base*, che costituiscono il generico « aerodromo » andato in disuso.

AEROFARO — Impianto ottico luminoso per la segnalazione notturna sui campi di aviazione. L'aerofaro può avere installazioni fisse e mobili. Quando l'aerofaro serve al riconoscimento del campo si dice *aerofaro di riconoscimento*; quando serve alle segnalazioni della rotta agli apparecchi in arrivo o in partenza, si dice *aerofaro di rotta*.

AEROCARTOGRAFO — Apparecchio mediante il quale si esegue la sostituzione aerofotogrammetrica (v.), cioè quell'insieme di operazioni per cui dalla fotografia si perviene alla carta topografica.

Il. La scuola ha sede presso l'Istituto Industriale Ivo Olivetti ed accoglie già numerosi allievi i quali, ansiosi di cimentarsi in gara, stanno già da tempo saggiando le località più favorevoli ai lanci e vanno a caccia di pendii. Tale caccia sembra sia stata particolarmente fruttuosa perché sono stati registrati vari tempi intorno agli 8 minuti. Quanto prima sarà indetto un primo grande raduno.

MONTAGNANA

Per iniziativa del bravo aeromodellista Guido Da Soghe, anche a Montagnana, un paesello della provincia di Padova, sorgerà tra breve una scuola di aeromodellismo. Il Comando Federale della G.I.L., convalidato dalla R.U.N.A., provvederà per l'impianto e l'allestimento della scuola.

Da Soghe ha intanto pensato al reclutamento degli istruttori: dieci bravi giovani, pieni di entusiasmo come lui sono ora pronti a impartire le prime nozioni d'aeromodellismo ai novizi che, ci auguriamo vivamente, non si faranno desiderare. Per oltre un mese un locale della G.I.L. che diverrà presto un piccolo cantiere aeronautico, ha funzionato da scuola in cui Da Soghe ha impartito lezioni teoriche ai futuri istruttori.



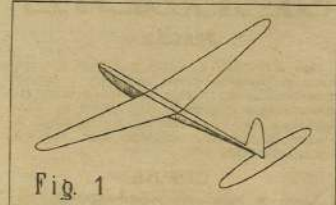
il bombardiere scende a bassa quota per mitragliare le colonne nemiche.

4 ERRORI

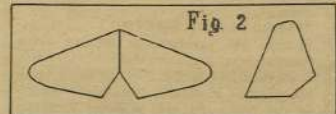
(Continuazione del numero precedente)

Abbiamo visto nell'articolo precedente quali nocive conseguenze comporti il piazzamento del piano orizzontale in posizione più avanzata rispetto alla normale 'bordo d'uscita piano orizzontale in corrispondenza all'estremità posteriore della fusoliera).

In base al ragionamento fatto, si può dire che è conveniente invece piazzare il piano orizzontale quanto più è possibile oltre l'estremità posteriore della fusoliera e in questo caso gli impennaggi si presenteranno come in figura 1.

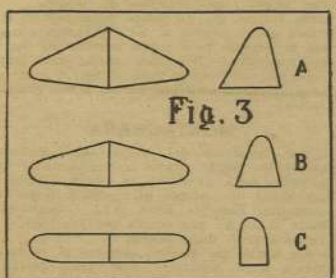


Fatto il punto per quanto riguarda la relativa posizione degli impennaggi, ci resta da parlare brevemente sulla migliore forma che essi devono avere. Diciamo anzitutto che gli impennaggi raffigurati in fig. 2 non sono adatti agli aeromodelli perché, oltre ad implicare una maggiore difficoltà costruttiva, presentano una maggiore resistenza all'avanzamento e quindi rendono meno. Una tale forma è usata, per necessità, negli apparecchi veri onde le appendici mobili degli impennaggi (timone di direzione e timoni di profondità), possano ruotare, obbedendo ai comandi senza scontrarsi fra loro, cosa questa che pregiudicherebbe la manovra e provocherebbe la caduta dell'aereo. Nei modelli volanti queste appendici mobili non vi sono e manca perciò l'unico motivo che rende necessaria l'adozione della forma suddetta.

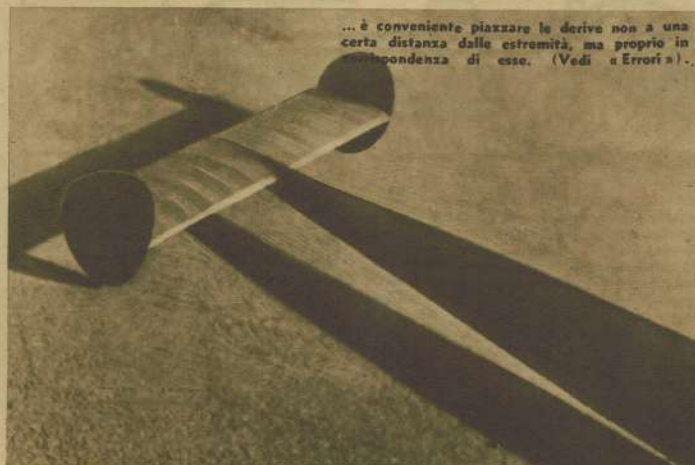


Impennaggi razionali per aeromodelli sono rappresentati in fig. 3.

Giova notare che mentre in passato si aveva la tendenza a disegnare impennaggi come quelli di cui alla lettera A) della predetta figura, la tendenza odierna dei migliori costruttori è quella indicata alle lettere B) e C). Ciò non è dovuto a un capriccio, ma al ragionamento. Infatti è ovvio che in vicinanza della fusoliera i flutti d'aria non percuotono in modo uniforme e con la massima intensità l'impennaggio perché vi sono sempre dei vortici e delle turbolenze dovute alla presenza della fusoliera stessa. Perciò è dannoso avere la massima parte della superficie dell'impennaggio in vicinanza di essa, come nel caso degli impennaggi indicati in figura A. A tale riguardo la migliore utilizzazione della superficie si ottiene con un impennaggio a pianta rettangolare con estremità ellittiche o, meglio ancora, con un impennaggio completamente rettangolare (allungamento 5 o 6) e con doppia deriva. Si ottiene così una naturale mi-



gliore disposizione del C.S.L. oltre ad ottenere un migliore rendimento del piano orizzontale. Giova anche notare che è conveniente piazzare le derive non a una certa distanza dalle estremità, ma proprio in corrispondenza di esse (vedi foto). In



tale caso avremo il massimo rendimento possibile.

Tenete nel massimo conto tutti i suggerimenti dati in questa serie di articoli e non avrete a pentirvene: ricordatevi che è meglio far bene seguendo il suggerimento di uno più esperto piuttosto che far male di testa propria.

C. TIONE

Festa DELL'AEROMODELLISTA

Antonello Antonelli, Pescara. — Il bordo d'attacco è quello anteriore rispetto al moto, cioè quello che per primo viene investito dall'aria. Il bordo d'entrata è la stessa cosa. Il bordo d'uscita invece è il bordo posteriore. La corda alare è la distanza fra questi due bordi, o, in altre parole, è la larghezza (profondità) dell'ala. Le finanze della fusoliera sono in genere due. Di esse si parla nella costruzione a traliccio nella quale appunto le due fiancate sono costruite direttamente sul disegno della vista di fianco della fusoliera. Le due fiancate vengono poi collegate per mezzo di listelli che completano la tralicciatura. Nella costruzione normale abbiamo invece le ordinate che servono a definire la sezione, la forma della fusoliera. Esse sono collegate fra loro dai longheroni che da un minimo di 3 per le fusoliere triangolari possono essere anche più di dieci per fusoliere ovali o poligonali. Il profilo Clark X si trova sul nuovo *Costruttore di aeromodelli* che presto uscirà e che ti consiglio perché veramente utile.

Franco Caselli, Lucca. — Il tuo tipo di carrello retrattile è troppo complicato e troppo pesante. Occorre qualcosa di più semplice e leggero. Mi spiace, ma la sentenza è stata: «costino!».

Carlo Babbì, Cesena. — Ricevuto disegno e descrizione che, a suo tempo, verranno pubblicati.

Romano Tazzini, S. Giovanni alla Vena. — Ti ho fatto rispondere per lettera, come era tuo desiderio.

Agostino Diana, Chiavari. — Il tuo modello, simile nelle linee generali a quello di Babbì che vedrai pubblicato in qualcuno dei prossimi numeri, ha il centro di superficie laterale troppo arretrato rispetto al baricentro. Ciò porta scarsa stabilità in virata. Prova a portare l'ala più indietro in modo che il suo centro di pressione cada al 33 per cento di lunghezza della fusoliera e riduci anche un poco la superficie dell'impennaggio verticale. Vedrai che i risultati di volo del tuo modello saranno migliori. Non posso passare per la pubblicazione.

I-ALBE

Questo aeromodello veleggiatore di medie dimensioni, ha sempre mostrato spiccate doti di stabilità e di volo planato. Con questo modello, i cui voli sono sempre stati superiori al minuto, vinsi le eliminazioni per il Concorso Nazionale con 3' e al detto Concorso mi classificai primo nella gara in pendio col tempo di 6'38" (scomparendo poi alla vista). Tutto sommato perciò il modello è ben riuscito e si presta tanto per il lancio in pianura che in pendio.

La costruzione abbastanza semplice è interamente realizzata con materiali nazionali e facili a trovarsi in commercio, tuttavia con una costruzione accurata si potrà ottenere un carico alare di 16 gr. per decimetro quadrato senza subire svantaggi nella robustezza.

Il profilo dell'ala è il Gottinga 549 calettato a +2° e all'estremità il NACA M3 a 0°.

L'ala è formata da 30 centine in compensato da mm. 1 ben alleggerite eccetto quelle d'attacco in compensato da mm. 1.5 e da un longherone a C formato da due listelli da mm. 2 x 2 uniti da una linguetta di tranciato da mm. 0.5.

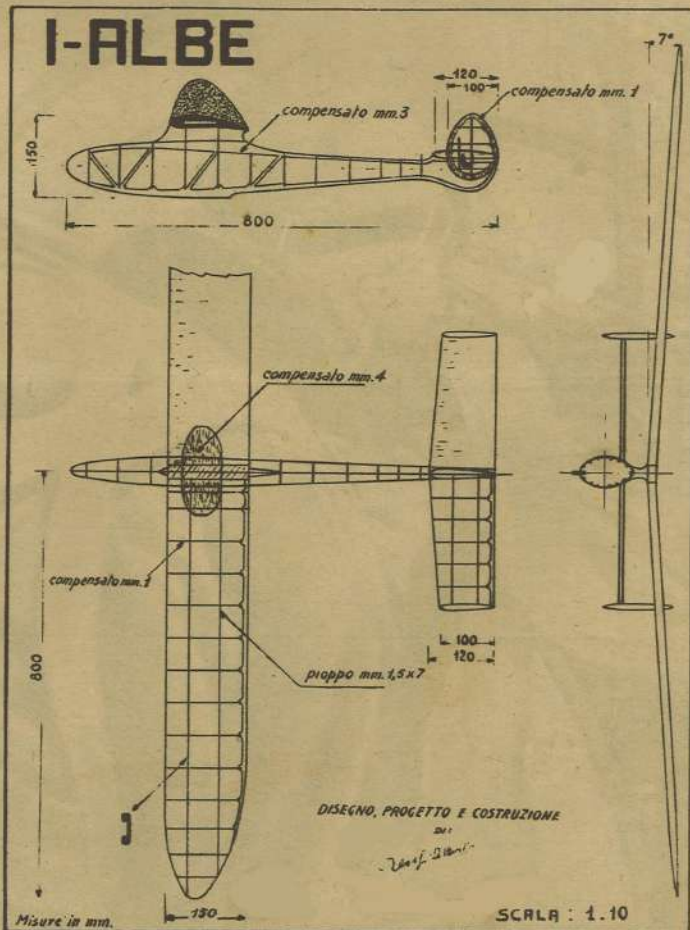
L'attacco ala-fusoliera è a baionette orizzontali in compensato da mm. 4, ma possono benissimo essere sostituite con due baionette verticali in alluminio da mm. 1.5.

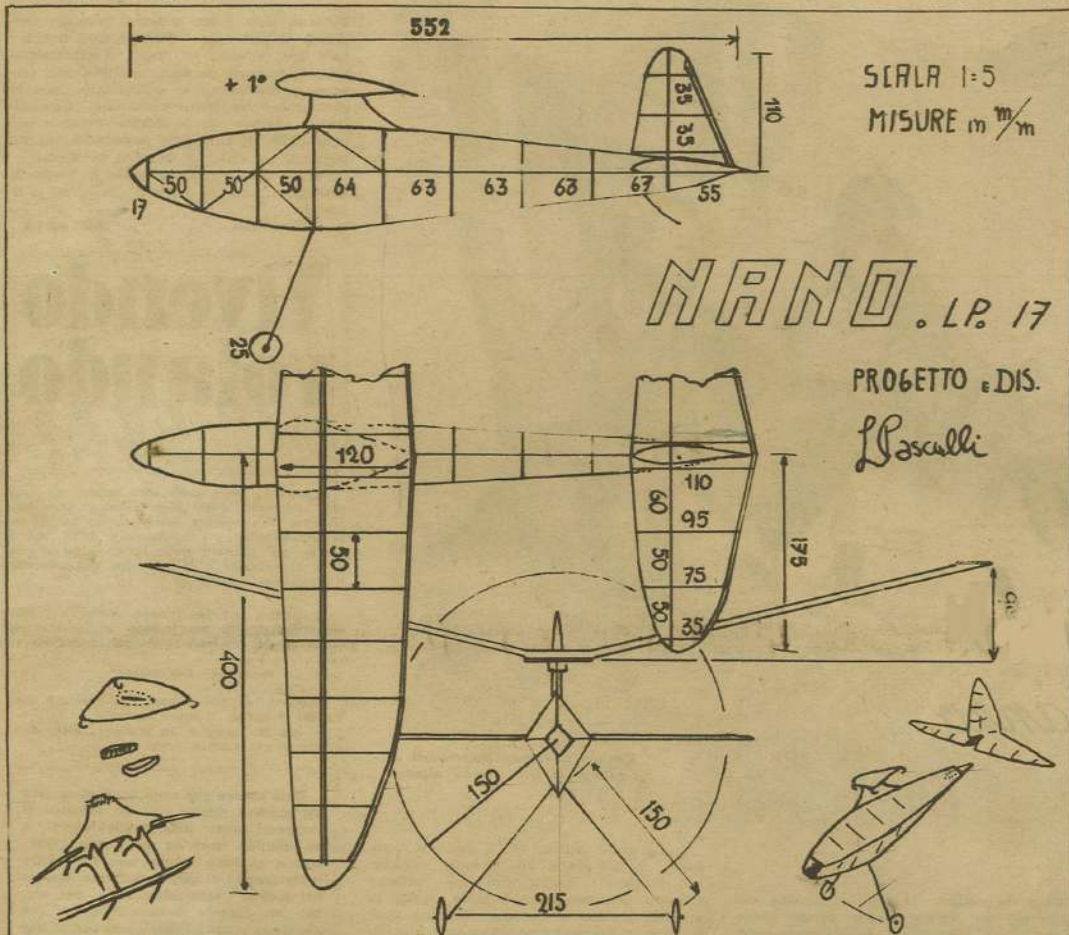
La fusoliera, montata su spina dorsale in compensato da mm. 3, è di sezione ellittica simmetrica ad estremità appuntite ed è formata da 12 ordinate in compensato da mm. .5 e da 16 tondini da mm. 2.

Lo stabilizzatore è fissato alla fusoliera a mezzo di una baionetta verticale in compensato da mm. 2; il profilo adottato è il Saint Cyr 58 calettato a 0°; e le due ferrive fissate alle estremità il Saint Cyr 171.

Le ali e i timoni sono rivestiti con carta verniciata con emallite e niro, mentre la fusoliera è interamente ricoperta in seta, tesa con emallite e verniciata con Celpen.

ALESSI ALBERTO
Via Bredina, 2 - Cremona.





qualsiasi, sia pure debole, ascendenza.

Caratteristiche:

- Apertura alare cm. 80
- Lunghezza cm. 55,2
- Superficie alare dm. 9,64
- Peso totale gr. 170.

L'ala è costruita interamente in pioppo. longherone in listello 2x6 rastremato alle estremità non affiorante superiormente, centine (Göttinga 549 trasformato all'estremità in biconvesso asimmetrico) in tranciato di mm. 1, bordo d'entrata in tondino da 2, bordo d'uscita in listello triangolare 2x7. Lo stabilizzatore (Clark Y) è di costruzione analoga a quella dell'ala eccetto nel longherone che è formato da un listello di pioppo in 2x3.

La fusoliera formata da ordinate in compensato da mm. 1 (eccetto la prima e l'ultima e le due dove è incastrata la cresta che sono in compensato da mm. 1,5) è tenuta assieme da 4 tondini da mm. 2. Sulla cresta (mm. 1,5 di betulla) va fissata mediante incollatura e sovrapposizione laterale dei due pezzetti di pioppo la piastrina cuoio, riforme (comp. mm. 1,5) coi tre gancetti chiaramente visibili nel disegno sulla quale si adatterà l'ala mediante elastici. La fusoliera, opportunamente controventata, ricoperta in pergamena leggera e verniciata due volte con l'emallite si è dimostrata resistentissima ad ogni sforzo (torsione, flessione, ecc.).

Il carrello unito alla quarta ordinata vi è legato con refe spalmato di collante ed è formato da filo di acciaio di mm. 1,5.

Le ruote sono del solito tipo di forma lenticolare. L'ala ed i timoni vanno ricoperti in carta Movo e verniciati con emallite.

Il gruppo moto propulsore è formato da una matassa di 12 fili 1x3 montata a treccia lunga cm. 65, di una elica monopala ripiegabile, diametro cm. 30, munita di un comune dispositivo tenditore. Per il contraggio deve essere messo del peso a prua, l'ala posta a 1 grado, i timoni a 0. Procedete come al solito e buona fortuna.

LUCIANO PASCULLI
Corso Littorio 2 - Milano

Festa DELL'AEROMODELLISTA

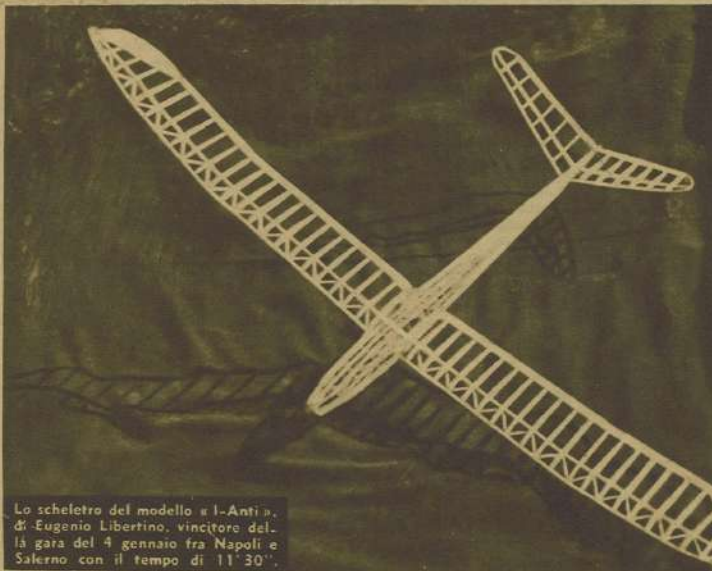
NANO LP 17

Il «Nano LP 17» è un piccolo modello ad elastico di forme discretamente ortodosse, che ha dato risultati ottimi dimostrando qualità di buon arrampicatore e caratteristiche elevate di veleggiamento.

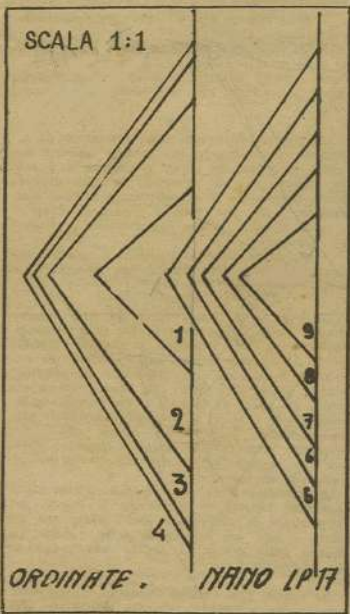
Questo modello ha compiuto anche voli superiori ai 2', essendo sensibilissimo a



Gli spessini Ternelli, Verini, Castiglioni e Ciampinelli a caccia di termiche.



Lo scheletro del modello «I-Anfi» di Eugenio Libertino, vincitore della gara del 4 gennaio fra Napoli e Salerno con il tempo di 11'30".



Marcello Carriero, Monteroni — Le tue idee in genere sono pazzesche ma alquanto. Quella poi dei profili accoppiati, l'uno sotto l'altro è ineffabile. Non capisci che se il dorso dell'uno combacia col ventre dell'altro si ottiene un nuovo profilo che non avrà più né le caratteristiche dell'uno, né quelle dell'altro? Se poi vi è un certo spazio la resistenza all'avanzamento sarà ancora maggiore. Quanto poi all'idea della fusoliera alta come il profilo si capisce che avendo minore sezione avrà anche meno resistenza all'avanzamento di una fusoliera simile ma più alta. Però essa non avrà superficie laterale sufficiente a dare stabilità in virata al modello, né avrebbe l'altezza necessaria per contenere la matassa motrice. L'affare di una matassa lunga e una corta è l'unica buona idea che però all'estero è stata da tempo prospettata; in pratica non ha dimostrato di attecchire per le difficoltà di una realizzazione semplice e leggera. L'elica più adatta, sempre una bipala, andrebbe trovata sperimentalmente. Ti consiglio di comprare il nuovo «Costruttore di Aeromodelli» che uscirà prossimamente sul quale, oltre alle tabelle dei migliori profili per modelli volanti, troverai tutto ciò che può interessare circa la loro costruzione e progettazione.

Antonio Archi, Cesena — Il tuo modello non è brutto, ma non presenta alcunché di direzionale che ne giustifichi la pubblicazione. Ricordati poi che se mandi i disegni di qualche altro tuo modello, essi siano corredati di tutte le misure.

Franco Del Zanna, Poggibonsi — In un disegno di aeromodello ben progettato il C. P. dell'ala trovai a circa il 33 per cento della lunghezza della fusoliera a partire dal muso. (Il C.P. dell'ala trovai a circa un terzo della sua coda a partire dal bordo d'attacco). Il C.G. deve trovarsi sulla stessa verticale del C.P. perché il modello sia equilibrato. In pratica si procede così: fissata l'ala al punto stabilito nel progetto si sostiene il modello piazzando due dita, oppure due sostegni sotto due centine a circa un terzo della corda alare in corrispondenza cioè del C.P., approssimativamente. Si nota se il modello pende di muso e di coda e si toglie o si aggiunge zavorra rispettivamente fino ad ottenere l'equilibrio. Questo è un primo centraggio approssimativo che va poi ritoccato con alcune prove di volo. Quanto al C.S.L. esso deve trovarsi poco dietro il C.G. ma la sua posizione non è facile a verificarsi sul progetto. In pratica si costruisce l'impennaggio verticale di superficie circa 1/10 di quella alare, superficie che si riduce se durante le prove di volo si nota che il modello stenta a rimettersi in posizione diritta e tende, quando è inclinato sul fianco, a virare sensibilmente.

Marcello Temperini, Roma. — Per quanto desideri sapere passa alla Scuola di via R. Bonghi il sabato dalle 17 alle 18.30 vi troverai Tione.

Tiburon non è un autobus romano, e perciò, se può senza inconveniente trasportare tre persone su tratti relativamente lunghi, quattro persone, quand'anche riuscisse a contenerle e a sollevarle, non le porterebbe per cento chilometri. Una distanza ridicola, qui in Africa. Pensate che ogni chilo di carne di passeggero in più significa un chilo di benzina in meno.

Panfin sbuffò ripetutamente in segno di malumore: ma di botto il suo viso s'illuminò:

(Continua).

ANTARES

Vivendo volando

che male ti fa?

A Baracca un pittore fece vedere un quadro intitolato: « Battaglia aerea » una cosa paurosa. E l'aviatore osservò un po' la tela, commentava: « Mi dispiace dirlo, ma il giorno del giudizio come faranno gli aviatori a riconoscere i diversi tipi d'apparecchi, e ripigliarsi il loro? ».

Al tempo che De Pinedo compiva i suoi straordinari voli nel mondo, un giornalista lo interrogò: « Come fate a gli chiedere « a riconoscere i paesi? ».

— Li riconosco dal colore.
— Che? —
— Ecco, la Cina è gialla, la Persia è rossa, l'India è verde, il mare azzurro.
— Ah, no, sentite. In India ci sono stato e non è per niente verde.

Devi sapere che sono un seminarista (ti sembra strano che un chierico si interessi tanto d'aeromodellismo?) e da quando sono in seminario (1938) fino a qualche tempo, non ho potuto interessarmi di aeromodellismo. Ma un bel giorno, veramente bello per me, con un numero della rivista per me più bella, « L'Aquilone », mi portai dal mio Sig. Rettore, per sentire un po' se era possibile tenerla.

Potrai bene comprendere quale fosse la mia contentezza quando mi disse di « sì ». Da quel giorno acquistai tutti i numeri e li lessi sempre, con grande avidità, dalla prima all'ultima pagina.

Anche i miei compagni lo leggono ma... con meno interessamento. A loro piace più la « Festa », la rivista letteraria. Per me invece « L'Aquilone » è, per così dire, il « non plus ultra » e non credo di dire un'esagerazione.

Durante le vacanze natalizie, che per somma intercessione potei trascorrere in famiglia, rilegai tutta l'annata 1941. La rilegai io stesso e sulla copertina attaccai una bella pittura di Giogno in azione di bombardamento, disegno di AGI.

GIUSEPPE CANTONI
Seminario S. Agostino, Pano

— E lo vi dico che è verde. Scommettiamo un pranzo.

— Sì. E De Pinedo mostrata una carta di volo al giornalista gli fece vedere che i paesi erano orribri segnati sulla mappa come li vedeva lui; e l'India era proprio verde.

Un pittore futurista ebbe l'incarico da un signore di dipingere un grande quadro con molti aeroplani in corsa. Il pittore non aveva troppe idee, e presentò la tela dipinta tutta d'azzurro. Il committente rimase sbalordito: « Ma che roba è questa » chiese.

— E' il cielo, prima che arrivino e passino gli aeroplani.

— Va bene, però lo pagherò il quadro soltanto quando arriveranno gli aeroplani al traguardo.

Una notte si trovarono a dormire casualmente nella stessa camera tre notci aviatori: De Pinedo, De Bernardi e Donati. Mentre tutti dormivano, entrò nella stanza un uomo, e svegliatosi De Bernardi lo scambiò per il cameriere. Visto che costui aveva già preso gli abiti di Donati e De Pinedo e di mentecava i suoi, lo chiamò indietro: « Eh, dimenticate i miei vestiti » disse.

— Oh, scusate, — rispose l'uomo —. Grazie... — e presi gli abiti che l'aviatore gli porgeva, se ne andò.

Al mattino i tre assai cercano i loro abiti, suonano perché il cameriere li porti: ma solo allora si accorgono che l'uomo era un ladro e non un impiegato delle pulizie. La mania della divisa in ordine aveva giocato De Bernardi.

Al tempo che Chavez compiva i suoi voli, egli capitò a Torino per una esibizione. Re-

Il Segreto

romanzo

(Continuazione dai numeri precedenti)

Il degno uomo aveva pronunciato enfaticamente la parola « qualcuno » e ciò non mancò di scuotere l'animo esacerbato del cavaliere. Dei dubbi però gli rimanevano.

— Non vedo a che potrebbe giovare a voi e a me svolgerle delle ricerche con indicazioni insufficienti.

— Quello che è insufficiente oggi potrebbe diventare sufficiente domani — rispose in modo sibillino Garrone.

— Che cosa intendete dire?

Veramente, Garrone, non aveva inteso di dire altro che una frase sonora per ottenere un certo effetto.

— Son ben io — rispose asciutto, dandosi arie molto misteriose.

— Avevete forse qualche speranza di venire a conoscenza della parte del segreto posseduta da Verna?

— Speranza? — ripeté sdegnosamente Garrone, che nel frattempo aveva improvvisato un suo piano. — Chiamatela probabilità, se non addirittura certezza.

— E come? — chiese il cavaliere, tutto ardente di curiosità.

Garrone aprì la bocca per rispondere, ma la richiuse. Un passo affrettato era risuonato pel sentiero e di fra la vegetazione foltilissima, era apparsa la svelta figura del barone Rusiano di Valtetra.

— Cavaliere estmio! — esclamò andandogli incontro a braccia tese. — Come avete avuto ragione a dire il fatto suo a quell'ososo individuo. Almeno in segno di gratitudine verso chi gli aveva salvato la vita avrebbe potuto parlare. Desideravo farvi le mie più calorose congratulazioni ed offrirvi i miei disinteressati servizi — e guardò di sfuggita, e non senza sospetto, Garrone, quasi per domandargli che cosa avesse combinato in sua assenza e per invitarlo a non escluderlo dal botino di cui il suo esperto naso sentiva vagamente l'odore.

Garrone lo accolse col più espansivo dei suoi sorrisi.

— Vi manda il cielo, caro barone! — disse. — Per quel che mi accingeva a spiegare al cavaliere, il vostro intervento è indispensabile. Andiamo però a sederci sotto quell'albero. Di là vedremo in tempo gli eventuali disturbatori.

Quando si furono accomodati all'ombra di una strana pianta isolata, tutta a fiori color fiamma, che cresceva discosto dal sentiero, Garrone prese a dire:

— Seguitemi bene, cavaliere, e non mi interrompete. Le vostre osservazioni me le

farete da ultimo. Dunque: io parto dal principio che Verna, al pari di me, abbia ricevuto le indicazioni di cui è in possesso da qualche altro. Infatti, né io né lui abbiamo mai personalmente visto l'oro se non quest'oro già da un pezzo non sarebbe più nel luogo dove si trova.

— Evidentemente! — assenti Panfin, convintissimo.

— Tiriamo avanti. E da pensare che colui il quale ha fornito le notizie a me e quello che le ha fornite a Verna siano la stessa persona?

Panfin guardò Garrone perplesso. In quanto a Valtetra lo fissava cercando d'intuire dove voleva arrivare, allo scopo di secondarlo.

— No, assolutamente no — esclamò Garrone. — Per quale ragione, altrimenti, avrebbe questo informatore, fornito indicazioni parziali?

— Mah! Forse per farsi pagare a un prezzo maggiore il resto delle notizie al momento opportuno — arrischiò Panfin.

— Questo sarebbe verosimile. — interloqui Valtetra — se l'informatore accompagnasse di persona il cercatore d'oro, ma dal momento che questo non è, si troverebbe nella materiale impossibilità d'esercitare il suo ricatto.

— Bravo barone! — approvò Garrone. — M'avevete tolto la risposta di bocca. Dunque, si tratta di due persone ben distinte, in possesso, ciascuna di una parte della verità.

— Ma, santo cielo. — interruppe il cavaliere — se questi a loro volta hanno ricevuto le rivelazioni da altri due, a furia di indicazioni parziali non si sa dove andiamo a finire. E' possibile che non ci sia, all'origine di tutto questo, qualcuno che sapesse la verità completa? E, se esiste, perché l'avrebbe poi spezzettata e distribuita un po' a uno un po' a un altro?

Garrone non trovò immediatamente risposta ad un'obiezione così sensata, ma Valtetra volò in suo soccorso.

— Ma la ragione ci può esser benissimo e, se ci può essere, sicuramente c'è. Una fra le tante potrebbe esser quella di un padre il quale, morendo, non vuole che i figli si separino. E allora che fa? Lascia in eredità il suo segreto diviso in frammenti, di modo che, per trovare il tesoro, i figlioli debbano andare insieme sul posto e divider d'amore e d'accordo, aiutandosi invece di ostacolarsi.

— Capisco — fece Panfin, persuaso.

Guardò a lungo, meditando, e i due comparì i quali servavano un contegno molto grave poi, dopo aver sobriamente gesticolato in silenzio, soggiunse:

Quando si furono accomodati all'ombra di una strana pianta...

— La cosa, per lo meno, sembra vero simile, e può darsi che abbiate ragione.

— Ragione? Ragionissima! — esclamò enfatico Garrone, che intuiva vinta la partita. — Non ci rimane che una cosa da fare, metterci immediatamente alla ricerca di questo sconosciuto, per ricavarne quante più notizie si può. Anzi, cercheremo addirittura di portarvelo qua.

— Un momento, un momento! — s'inalberò il cavaliere. — Fate le cose mollo alla svelta, voi altri, e con troppa disinvoltura. Andiamo... Facciamo... E lo che ci sto a fare? Che cosa conto? Sentiamo: secondo voi chi dovrebbe andare?

— Ma, naturalmente, il barone ed io — dichiarò tranquillamente Garrone.

— E bravi! E piantereste me, solo, in mezzo a questi selvaggi: a fianco a quel cannibale di Verna... No, no: o vengo anch'io o niente!

— Cavaliere! — esclamò con virtuoso sdegno il nobile signore di Valtetra, — Cavaliere, tornate in voi! E vorreste abbandonare in mezzo a questa fosca giungla quella squisita fanciulla della vostra figliola?

— Che c'entra? Portiamo lei pure, si intende.

— Ma, mio buon Panfin, — riprese con aria di angelica pazienza il barone — mi sembra che non vi rendiate conto di una cosa, di una piccola cosa...

— E quale sarebbe questa piccola cosa? — domandò il cavaliere, rifacendo dispettosamente il verso dell'altro.

— Questa, il mio *Tiburon* è certo un vigoroso apparecchio, un glorioso gladiatore dell'aria...

— Stupendo! — esclamò a mezza voce, ammirato, Garrone.

— Che cosa ci trovate di stupendo? — s'irritò Panfin.

— Quell'espressione: « il gladiatore dell'aria ». E' un titolo mirabile per un libro che un giorno o l'altro scriverò. Il mio sistema è quello di trovare un titolo adatto: il libro, poi, viene da sé.

— E voi interrompete una discussione seria per raccontarci quisquiglie del genere? — sbottò il cavaliere. — Ma sapete che siete...

— Signori, signori... — intervenne Valtetra. — Vi ringrazio del vostro apprezzamento, signor Garrone, ma non posso dar torto completo al cavaliere nel suo desiderio di restare in argomento. Dicevo, dunque, che il mio monoplano è sicuramente forte e resistente, ma non dovette, mio buon Panfin, scambiarlo per un omnibus o una corriera. Se fosse un autobus romano, si potrebbe ancora, dopo avervi stivato trecento persone, esortarle senza eccessiva sfrontatezza, col rituale: « Avanti, signori, c'è posto! ». Ma purtroppo il

catosi un giorno dal barbiere si mise comodamente in poltrona perché voleva che gli tagliassero i capelli. «Mi dispiace» diceva il barbiere, «mi dispiace molto, ma i capelli non posso tagliarveli, ho cose più urgenti, ho cose più importanti da fare. Debo andare a Mirafiori, oggi c'è Chavez, voglio vederlo volare...»

«Oh, allora fate pure con comodo, sono io Chavez, e non potranno assolutamente volare, se non ci sono io...»

Uno dei fratelli Montgolfier venne invitato a dare una esibizione di volo davanti alla corte di Russia. La Zarina chiese il prezzo dell'esperienza, e di fronte alla enorme somma che gli si richiese, esclama turbatissima:

«Ma questa somma non la pago nemmeno ai miei marescialli...»

«Maestà — rispose Montgolfier: — non vi resta che far volare i vostri marescialli...»

Forlania aveva terminato un apparecchio da pionieri collaborando con un amico ingegnere. Qualcuno gli domandò: «Che ha fatto l'altro, nel lavoro?»

«Niente, è semplicissimo, niente...»

«E quando hai collaborato coi tuoi allievi, invece, loro che facevano?»

«Il doppio, semplicemente il doppio...»

Due o tre anni fa, in Spagna, il noto Enrico Mellie decoratissimo da svariate medaglie d'argento, si trovò in comitiva con un domatore di leoni, e nel corso della cena che fecero insieme, l'aviatore promise che la sera dopo avrebbe pranzato coi leoni. Il circo, per l'inattesa novità dello spettacolo, era gremito, tutti gli aviatori legionari si può dire che fossero convenuti dalla Spagna nazionale per assistere al banchetto.

Dopo bevuti alcuni bicchieri di liquore, Mellie entra nella gabbia, si guarda attorno e rimane sorpreso, diciamo, dalla vista di dodici leoni che vagano attorno alla tavola imbandita. «Mettetevi a sedere» gli dice dalle sbarre il domatore, e mangiate...»

«Ma che volete che mangi...» risponde l'aviatore — «Ormai ne ho perduto la voglia...»

«Mettetevi a sedere e cenate... I leoni sono abituati a vedere sedere e mangiare: se non cenate voi, cenano i leoni!»

E Mellie siede, e mangia, e beve lo scampagna sul tavolo. Esce rinfanciato dalla gabbia salutato da vivi applausi.

«Bene, bravo» gli dicono gli amici. E uno poi l'interroga: «E' la prima volta che entri nella gabbia dei leoni?»

«La prima? Oh no, è l'ultima...»

Storia DELL'AEROMODELLISTA

Luciano Troja, Torino. — Per la lista dei materiali occorrenti per il T.E. 41, come per altre spiegazioni puoi rivolgerti al costruttore Elvio Tosaroni di cui, ad ogni buon fine, ti ripeto l'indirizzo attuale: Comando Dicat - Reggio Emilia.

Tariaglia Corrado, Apuania. — L'auto-pilota realizzato per mezzo di girascopi e pendoli è stato tentato da alcuni, ma con scarso successo. L'indirizzo di Giorgio Verini te lo darà lui stesso.

Giulio Gariboldi, Terracina. — L'impiego del compensato da tre millimetri per la fusoliera di un veleggiatore scuola è subordinato alle dimensioni del modello stesso. Se non ti riesce trovare compensato da mm. 1 o 1,5 usa tranciato di pino degli stessi spessori senza trarfare le ordinate. In mancanza anche di questo legno usa il compensato da mm. 3 di pino trarforando al massimo possibile tutte le ordinate meno le prime due o tre anteriori.

Per l'ala si può fare come tu dici, cioè centine a due strati da 0,5 millimetri e trarforate in luogo di centine piene in tranciato da mm. 1 e due listelli 2x2 al posto di uno 2x4. Per quanto riguarda la ricopertura del bordo d'attacco, quella in impiallacciatura da mm. 0,3 è assai più resistente. Quanto alla carta da lucido non hai che da rivolgerti ad un qualsiasi cartolaio che te ne potrà vendere quanta ne vuoi: è un tipo di carta assai conosciuto. Gli iper-sostentatori sono dispositivi di vario tipo il cui scopo è assicurare il sostentamento dell'apparecchio cui sono applicati, a una velocità minore di quella normale. La loro azione è comandata dal pilota che se ne serve specialmente oltre che per l'atterraggio anche per il decollo. Per il motore ad aria compressa scrivi ad Aeromodelli e Accessori - Via Riva Reno, 118-A - Bologna.

Giulio Marazzi, Como. — Le norme F.A.I. sono pubblicate su di un fascioletto edito a cura della Reale Unione Nazionale Aeronautica, Piazza del Popolo, 18, Roma. Il Costruttore uscirà ai primi di marzo, immancabilmente. Le foto mandate direttamente alla redazione del giornale.

Mario Brindi, Pisa. — Manda pure disegni e fotografie, se sarà il caso, pubblicheremo. Quanto al motore, consiglio anche a te il nuovo Costruttore di aeromodelli che uscirà fra breve.

Luigi Caprioglio, Torino. — Per quanto buono, il tuo è sempre un metodo grafico e perciò impreciso. Quanto poi alla significazione del suo impiego, niente di più errato. Guai ad aggiungere errore ad errore; approssimazione ad approssimazione. Per ottenere i migliori risultati bisogna partire da un disegno scrupolosamente esatto del profilo. Gli errori di lavorazione potranno poi falsarlo, ma solo in misura minima. Se parti da un disegno non esatto sa solo il cielo dove vai a finire.

GIAR.

S e io dovessi raccontare queste memorie per filo e per segno, prima di tutto non ci riuscirei, ed in secondo luogo vi annovererei con un Indegno zibaldone, dal quale gli avvenimenti più salienti non emergerebbero nella loro giusta luce. D'altronde qualche anello di connessione fra gli aneddoti più importanti, che dovrebbero fornirvi per distillazione il sugo della nostra vita d'Accademia, bisogna pure che lo concateni. Pertanto vi dirò, per cominciare, come qualmente mi venne regalata una breve vacanza precavata, seguita da un baldanzoso e gioioso rientro per intraprendere quindi un bellissimo viaggio d'istruzione.

Questo viaggio fu incominciato a Livorno in treno ed attraverso le principali città marittime ed industriali dell'Italia occidentale fino a Milano, dove due poderose «pentatole» ci attendevano per trasportarci lungo l'arco della catena alpina, allo scopo di farci considerare il più da vicino possibile i nostri confini naturali, le prerogative strategiche di essi, nonché le vicende recenti sui campi di battaglia della teste cospicua Grande Guerra.

In Val di Rienza ciascuna pentatola ebbe il suo nome tutelare. Sulla prima salì «Romagnante», asinello di legno variopinto, e sulla seconda «Longobardo», elefante pure di legno ed anch'esso variopinto. I nomi furono loro imposti durante una festa tenuta in un salone dello Albergo Europa a Cortina d'Ampezzo, presente notevole folla di gentili sesso e numerose bottiglie di spumante. Naturalmente la banda del Corso,

spicente al lago di Garda. Il Comandante ci ricevette sul portale del giardino, biancheggiando in una candida divisa fuori ordinanza di Generale d'Aviazione. Questa divisa consisteva in una giacca bianca quasi alla sahariana, in un paio di calzoncini per equitazione pure bianchi, sui quali si alzavano rigidamente fino al ginocchio magnifici stivaloni gialli. La camicia abbagliante, con il colletto al kalklore e la cravatta nera, completavano la vestizione. In capo niente, neppure i capelli, poiché il Poeta risultava già completamente calvo. Egli era fortemente animato, fors'anche emozionato per il fatto di essere in mezzo a tanta gioventù permeata della stessa fede ch'egli ancora teneva desta come una fiamma.

Il primo abitatore del Vittoriale che ci venne da lui presentato fu un S. Francesco di legno, che presiedeva le scelte condotti ai sottostanti giardini. La statua era della grandezza naturale e portava alla cintura un vero pugnale di acciaio colà postogli dallo stesso Poeta. Il quale volle spiegarci il perché di questa barocca trasformazione, dicendoci che, sebbene troppo tardi, egli aveva dato al Santo un'arma che in vita gli avrebbe certamente meglio servito ad aiutare la sua parola di convincimento, più di ogni altra cosa che gli fosse stata in quel tempo offerta. Ciò rispondeva non tanto all'animo battagliero di S. Francesco, quanto a quello del Poeta che probabilmente avrebbe fatto il salto in quella maniera. Ma questo non fu che il principio. Scendendo per le scale, l'osante ci condusse fino ad un ponte di legno gettato ad attraversare una foce. Le particolarità di questo passaggio obbligato erano due: la prima era che per

transitare occorreva pagare il pedaggio di una lira nella mano stessa del Comandante che ce ne impediva l'ingresso e l'altra che i parapetti del ponte erano costellati di magnifiche, gigantesche e ramificatissime corna. Passando oltre, arrivammo al luogo dove era posta l'intera prua della gloriosa nave «Puglia». Faticci scendere sul carabino del bastimento, il Comandante salì sul ponte di comando e commemorò con alate e vibranti parole, nonché con una dozzina di colpi di cannone, la ricorrenza delle sue gesta come aviatore nell'impresa di Cattaro.

Terminata l'eroica, il Poeta ci attrasse in una specie di chiostro, dove elargì a ciascuno di noi un dono, variante da una bottiglietta di profumo a piccole statuette del S. Francesco guerriero. La visita si chiuse con un fatidico grido adottato dal Comandante, per la rivendicazione dell'italianità di Spalato. Dopo averci descritto da dove nasceva il grido di «Eia, eia, alala!», ci fece giurare di vivere per la riconquista della Dalmazia, eccitando il nostro coro per l'«Eia, eia, Spalato!». Questo grido fu per molto tempo il nostro verbo di guerra, unitamente al motto «Cum penis cor» daciato dallo stesso Comandante.

A distanza di qualche mese io stesso dovevo ritornare al Vittoriale, per consegnare al Comandante uno spadino d'onore.

A Trieste ebbe termine il giro d'istruzione e da qui iniziò la nostra lunga vera vacanza estiva. Debo dire che, dopo una ventina di giorni di mare e di monti, ciascuno di noi ardeva di ritrovarsi con i compagni, tanto più che il nostro secondo anno di Accademia avrebbe dovuto trascorrere in una sede tutta per noi, ricavata nel maestoso Palazzo dei Vanvitelli, a Caserta.

Caserta! Quanti ricordi mi fa sovente questo nome! Ne avrei tanti da riempire cento e cento di queste pagine. Ma mi limiterò a quelli più piccanti, cercando di favorirvi con voi come il nonno con i suoi nipotini.

(Continua)

MARIO SALVADORI

Le Memorie ACCADEMISTA

di un

della quale facevo parte come esperto suonatore di nacchere automatiche, poté prodursi nei migliori pezzi della stagione ed ottenere i più sperticati consensi che fossero mai stati attribuiti.

Non vi racconterò tutti quegli episodi che di solito avvengono quando trentasei giovanotti, con lo spadino appeso al fianco sinistro, se ne vanno in libera uscita in luoghi di villeggiatura in piena efficienza estiva. Va da sé che molte ragazze furono minacciate di corte stretta e che svariate avventure e disavventure si susseguirono per quelle molte centinaia di chilometri ruotati e scarpinati in cima alle montagne.

Ardue lotte e singolar tenzoni a verbi ed a diverbi, scappatelle notturne ed amicizie di strafarò, scarpe rotte e piante doloranti, pediluvii, effluvi, sogni, pranzi, scherzi, lazzi e sollazzi; ecco il nostro viaggio.

Una volta, poi, fummo ad un capello per essere presi a fucilate dalle guardie di frontiera jugoslave. Eravamo in cima al monte Forno, nei pressi di Tarvisio, ed avevamo appena terminato di ascoltare il nostro insegnante di arte militare, che c'illustrava l'importanza di quel caposaldo, sul quale venivano a congiungersi, come ad un vertice, i tre confini dell'Italia, dell'Austria e della Jugoslavia; quando, dato il «rompete le sighe», un magnifico e verdissimo prato in discesa attrasse le nostre gambe, desiderose di agitarsi. La corsa divenne a rotta di collo e l'impeto fu tale che i nostri freni inhibitori

Non c'è proprio niente da dire, è il migliore giornale di tutta l'Italia; più lo leggo (e sono già tre anni che lo faccio) più mi convinco che è un giornale superiore a tutti gli altri che sono per la gioventù. Forse lo trovo il più bello perché sono tanto appassionato di aviazione (almeno così dicono i miei parenti) ma, ad ogni modo, anche loro hanno dovuto ammettere che ha un vero e proprio valore.

ENZO MARIO BRUNO
Via Roberto, 44 - Bordighera
16 giugno 1941-XIX.

non riuscirono a fermarci ai piedi del colle, là dove appunto transitava la linea del confine. I gendarmi jugoslavi, nel vedere quella valanga che precipitava per la china, fram mista ad urla selvagge ed a luccichii di baionette (baionette sfoderate evidentemente per giuoco e sotto l'impulso di giovanili baldanza), si ritirarono alquanto ed appostatisi dietro alcuni alberi d'alto fusto, puntarono i fucili e certamente giurarono di sbattere la linea di demarcazione. Per fortuna ci fu chi si accorse del pericolo gridandoci da dietro di fermarci per non cacciar male. La cosa non mancò di stuzzicarci l'appetito e fu presto dimenticata con poderosi antipasti, arrosti e vini.

Non così presto potemmo invece dimenticare un avvenimento che si incise nei nostri animi ben più profondamente. Intanto parlare della visita fatta al Comandante D'Annunzio nel suo Vittoriale, pro-



... nel veder quella valanga che precipitava...



si possa costruire senza bisogno di permessi... Un aeromodellista buseste mi scrive una lettera a matita e non ha il coraggio di firmarsi con nome e cognome come fanno gli altri lettori del giornale...

LA PENNA AL SEGRETARIO

Dino Battaglia X, Y - I tuoi disegni pur presentando delle buone qualità (m'e piaciuta specialmente la scena dei porto malesi) non sono tali da poter essere pubblicati. Ma non devi scoraggiarti perché hai delle possibilità pittoriche che dovresti coltivare...

Cari amici, la notizia che sto per darvi non è davvero delle più divertenti. Però voi la accoglierete a piè fermo, senza battere ciglio. Dal prossimo numero anche noi dovrete ridurre il numero delle pagine...



Questa dovrebbe essere una specie di finestra dalla quale i lettori si affacciano per dire la loro in fatto di spirito; e poi scampiano. Un po' come i barattini - i pupi, come dicono a Napoli - ai giardini pubblici, che s'affacciano alla piccola ri-balta, salutano con un grande inchino, lanciano un frizzo, prendono una legnata in testa e cascano giù.

Ogni singolo autore risponderà dell'originalità della battuta, sarà cioè responsabile di eventuali piagi. Le vignette o le battute pubblicate saranno compensate con un minimo di lire 10 e con un massimo di lire 20, a seconda che siano accompagnate, o no, da un disegno (si preferiscono disegni semplici, a grafico, cioè senza chiaroscuri).



Dovevamo immaginare che il primo ad appioppare una vignetta umoristica doveva essere Mario Tallarida! Appena vista la finestra aperta, il nostro intrepido umoristello si è buttato in piechata dall'altezza del suo ingegno e ci ha mollato addosso rotoli di umorismo che egli definisce «esplosivo» con un aggettivo non tanto abusato quanto l'aggettivo sostantivato. Ma ecco in battuta: «Ma quante volte ti devo ripetere che la leva di partenza è quella di destra, mentre quella degli sportelloni delle bombe è quella di sinistra?»...

Noi accetteremo il sacrificio ulteriore giacché si tratta proprio di un sacrificio, anche se piccolo rispetto ai sacrifici che compiono i nostri soldati in guerra con animo sereno.

Vuoi dire che noi del giornale cercheremo di fare di necessità virtù. Cercheremo, cioè, di far contenere al giornale di 8 pagine quanto conteneva il giornale di 12. Ci riusciranno? Forse sì. Comunque, elimineremo via via le cose meno interessanti e le sostituiranno con cose di interesse vivissimo e comune a tutti.

Giovanni Anselmini, Ferrara - Il libro che fa per te è il «Costruttore di aeromodelli» che verrà messo in vendita ai primi di marzo. Nel prossimo numero de L'Aquilone comparirà il prezzo di questo libro e tutte le informazioni relative al numero delle pagine, al numero dei capitoli, dei disegni, eccetera, eccetera. Un'altra volta, quando scrivi aggiungi alla firma l'indirizzo. Capito, pulcino mio?

Franco Piccoli, Milano - Ho mandato la tua lettera al nostro collaboratore Giovanni Fabbri, il quale a mezzo mio ti risponde quanto segue: «Mi piace la tua chiarezza nell'esporre le idee e ti rispondo più pure per ordine. Motori Diesel per Aeromodelli. Effettivamente si tratta di Semidiesel come tu avevi pensato, con arroventamento preventivo della testa del cilindro, la denominazione Diesel è del resto generica e comprende diverse varianti di cui appunto fa parte anche il Semidiesel. Indubbiamente sarebbe molto interessante che tu potessi costruire un motorino del genere, cosa che potresti tentare se, come dici tu, ti senti in grado di superare le difficoltà di costruzione. Se ti interessa avere un'idea più precisa di come sono fatti, come linee generali, i due tipi svizzeri descritti succintamente nella rubrica «Aeromodellismo all'estero» puoi chiedere il catalogo direttamente al venditore del quale ti dà qui di seguito l'indirizzo: O. Hoppier Optiker und technische Spielwaren Bahnhofstrasse 42 Zurich. Photorelati Kilowatt. Interessante indubbiamente quest descrittivo che ti ringrazio di avermi descritto... pur conoscendolo già. Attualmente non è pensabile trovarlo in commercio e bisognerebbe costruirlo. Ma come esso può essere effettivamente utile, per esempio nella costruzione di un direzionale a bussola per far tenere una direzione costante verso un dato punto cardinale ad un modello, più complicata sarebbe invece la sua adozione per un eventuale telecomando. Infatti occorrerebbe creare uno strumento ottico che potesse trasmettere con grande intensità luminosa i segnali a telecomando piazzato sul modello ad una distanza maggiore di quella attualmente ottenibile in fatto di trasmissioni di segnali a cellule fotoelettriche, distanza che non supera approssimativamente i 1.500 metri. Inoltre un siffatto telecomando sarebbe poi distribuito dalla luce diurna e dalle variazioni stesse di luce, che il modello nel completo evolverebbe incontrerebbe. Tutto questo a parte l'enorme costo dei dispositivi di trasmissione (norme naturalmente per la media degli aeromodellisti). Meglio in questo ultimo caso affidarsi ad un vero «Radio-comando» che speriamo a guerra vinta

Per il disegno del pittore Tricheco, maestro celebrato del pennello e della matita, Zio Falcone si è permesso di roddizzare le gambe ad una battuta di Franco Bellelli. Ecco cosa ne è saltato fuori: - Ehi, Bill! Un aereo con la croce nera ci sta mitragliando e uno con la croce bianca ci sta inseguendo... - Non temere, Dick: verrà anche il terzo con la croce rossa...



G. L. Della Torre pregandolo di mandarmi sollecitamente molte puntate intorno al «San'Ambrogio», così riempiremo tutto il giornale dell'unica roba che interessa questo ineffabile nostro caro lettore. Giuseppe B'anchi Agropoli - Alle informazioni di carattere tecnico che chiedi, risponde Giarella. Benvenuto nella famiglia dell'«Aquilone». Scrivi quando vuoi. Aquilotto Aternino, Pineta di Pescara - Sta bene: attende l'elenco chilometrico dei nuovi abbonati. Aeromodellista Pescarese - Presso il Cinegl' avrà luogo domenica 1. marzo una riunione di costruttori di aeromodelli. Gaetano Franchini, Bari - Ti ringrazio dei dati che ricambio. Hai ragione in linea di massima. Il guaio è che le pagine del giornale verranno ancora ridotte... Cerchero, ad ogni modo, di farci stare il più possibile e di eliminare gli argomenti poco importanti. Ciao.

stato d'aiuto e di incitamento per raggiungere il tuo sogno è stato per noi tutti di grande soddisfazione. Noi lavoriamo per questo e quando ci accorgiamo di non lavorare inutilmente facciamo salti alti così. La tua foto verrà pubblicata. Agi ha già detto di sì, ma non so quando. Auguri! Ivano Pietralunga, R. Emilia - Grazie dei saluti che ricambiamo cordialmente. Emilio Gallottini, Ferrara - Zio Falcone, presso cui ho chiesto per te clemenza, ti perdona del lungo silenzio e mi incarica di dirti di mandare un'altra volta tempestivamente le notizie relative alla attività aerodellistica ferrarese, il nostro giornale è il vostro. Tutto quello che avviene in ogni città d'Italia ci interessa e vi interessa. Ogni aeromodellista fa per tanto cosa ottima quando ci invia articoli, recensioni, fotografie, capito? Per la questione di Crivello l'hai azzeccato. Guido da Soghe, Montagnana - Caro Guido la tua bella lettera ci ha fatto a noi

tutti tanto gaocere. Ragazzi così pieni di vita e di entusiasmo ci porrebbero un po' dappertutto. La notizia della tua attività verrà messa sul giornale perché merita di essere segnalata. A te e ai tuoi camerati un bravo di cuore da parte di tutti noi. Se lo credi interessante perché non ci mandi un articolo su quel tale costruttore di motorini della tua opera ed i suoi risultati? Meglio se con fotografie o disegni. Se verrà pubblicato sarà ricompensato. Ciao Guido e sempre in gamba!

Vincenzo Dinelli, Iacova - Vincenzino bello, non so che dirti, né per l'una, né per l'altra cosa. Ho in questi giorni visto l'ultima bozza del «Costruttore» che è una cosa veramente bella. Aspetta e spera. Giuseppe Cantoni, Fano - Ho passato la tua richiesta all'ufficio amministrativo che farà come crede meglio. Spero che sarai contento in ogni modo.

Renato Mancini, Pola - Anche per la tua richiesta ho interessato l'ufficio competente. Sta' tranquillo. Otello Dregoni, Roma - Che diavolo vuoi dire? Cosa intendi per «modelli stuocati»? E perché non sei passato in redazione per spiegarti meglio? Tutte le mattine fino alle 14.45 c'è qualcuno e spesso anche nel pomeriggio. Potresti anche telefonare.

Carmelo Morabito, R. Calabria - Il tuo biglietto è alquanto sbilenco, comunque spero di contentarti; l'iscrizione alla R.U.N.A. costa L. 15.30; l'abbonamento a «L'Aquilone» per i soci della R.U.N.A. 10 lire. I distintivi della R.U.N.A. lire 3.10 l'uno e quelli dell'«Aquilone» lire 2. L'abbonamento all'«Aquilone» può avere inizio da qualsiasi momento. Ti ho fatto inviare il catalogo delle tabelle costruite. Soddisfatto?

Gino Piccoli Rovereto - Per la foto non so: spero bene comunque; per avere una copia del libro «L'Aviazione negli scritti e nella parola del Duce» basta che tu invii lire 12.60 a mezzo conto corrente postale 1-24718.

Bruno Comunetto, Varese - Caro Bruno, i tuoi disegni noi vanno per noi. Pazienza, no? La R.U.N.A. di Varese ha sede nel Palazzo Littorio. Un vivo elogio per la tua attività propagandistica e non dire di averci fatto perdere del tempo. Non si perde mai il tempo facendo quattro chiacchiere con i nostri ragazzi. Ti pare? Auguri per te e per i tuoi sette seguaci.

Lamberto Landi, Milano - Mi dispiace per te, mio caro, ma quello che ci hai inviato

Per il grande interesse desto in ogni categoria di lettori, alcuni numeri della prima serie di «Aviazione per tutti», sono già esauriti. Rimane ancora di disponibile un piccolo quantitativo dei seguenti fascicoli al prezzo di lire una ciascuno: 1. - STRATOSFERA. 2. - IL FUOCO DAL CIELO. 3. - ALLARME. 4. - SOCCORSI DAL CIELO. 5. - POSTA AEREA. 10. - PICCOLA STORIA DELL'AVIAZIONE. ed una piccola rimanenza di volumetti al prezzo di L. 3 ognuno, nei quali sono raccolti i fascicoli: VOLI D'ALTA QUOTA. IL BOMBARDAMENTO AEREO. L'OFFESA AEREA. PERCHE' L'AEROPLANO VOLA.

è proprio brutto. I colori sono sporchi, mancano di trasparenza, di luci; non esiste neppure il plastico, né senso di spazio. L'apparecchio nipponico sembra poggiato su quelli che dovrebbero essere i capannoni. Tutto è opaco e terroso. Ti manca completamente la tecnica del colore. Lascia andare la pittura e pensa ad altro.

Gastone Zanetti, Caserta - Caro amico, il tuo articolo sul «S. Rocco» è comparso sul numero 6 e molto prima lo sarebbe stato se ti fossi deciso a mandarci indietro, stampate come ti indicavo, le fotografie che lo illustravano e che erano decisamente belle. Poiché la carta su cui erano stampate non si prestava alla riproduzione te le restituisco con lettera pregandoti di farcele avere di ritorno non appena possibile. Poiché nulla è arrivato, non so che dirti.

Antonio Ciano, Palermo - Zio Falcone ti ringrazia delle cose che dici per il nostro giornale, ma ti prega, la prossima volta, di dargli del tu. Ti ho fatto spedire le copie del giornale che hai richiesto. Contento? Alberto Mattioli, Pesaro - Tu sei una bella lenza, come si dice a Roma. Ci hai mandato quella cartolina perché si pubblichi quello che hai detto, vero? Ma noi d'ordine da fare ragazzino mio. In ogni modo, se sei stato sincero, grazie di cuore.

Luigi Volante, Milano - Per le inserzioni pubblicitarie sull'«Aquilone» rivolgti all'U.P.I. (Unione Pubblicità Italiana), Piazza degli Affari, Milano. Quinto Bertini, Rosignano Solway - Per il distintivo sarai già stato contentato; per il resto ti dirò che non è probabile, ma certo che migliorarsi le tue cognizioni e quindi ottenerci risultati migliori con il nuovo «Costruttore». A te, come agli altri, un po' di pazienza ancora.

Luigi Scari, Milano - Anche il tuo disegno è andato a finire nel cestino. Manca di forza e di decisione, il pastello non mi sembra, oltre tutto, il mezzo più adatto per rappresentare delle macchine e delle scene di guerra. E' troppo pastoso, sa di cipria e

di creme. Prova con l'acquarello o la tempera.

Salvino Paterna, Palermo — Caro Salvino, tu devi essere un bel tipo. Dici: «questo è un altro disegno che ti mando per metterlo nelle prime pagine colorate», e poi ci mandi un lavoro a semplice tratto di matita. E il colore dov'è? Ce lo dovremmo mettere noi? Non ti sembra un po' strano? A parte questo il disegno non mi sembra un gran che. Manca di vita. Non vedi come son fatte le nostre pagine colorate?

Michele Scotta, Savona — La sede della R.U.N.A. a Savona si trova in via Garibaldi, 1/1 ed il delegato si chiama Ugo Nocetti. Carlo Bulli, Mondaino — L'indirizzo della R.U.N.A. di Rimini è questo: Via Giordano Bruno, n. 10. Per i numeri mancanti ho informato l'amministrazione e, a parte, ti ho spedito una copia del nostro catalogo. Per il resto mettiti d'accordo con la R.U.N.A. di Rimini, Gio.

Paolo Leporati, Milano — A Roma dicono: ce sei o ce fai? Che, tradotto in italiano, vorrebbe dire: parli sul serio o scherzi? Dici d'essere da due anni abbonato al giornale ed ancora non sai che i «G. 50» sono monoplani? L'errore di stampa a cui accenni non credo ti abbia torizzato a dubitare della questione perché diverse volte sono state pubblicate fotografie e disegni di questo caccia. Comunque, il tuo dubbio è stato chiarito in gamma, vecchio mio!

Giorgio Morganti, Avenza Apuana — Fatto, ragazzo mio, tutto fatto! Ho elevato vibrato proteste a chi di dovere e vedrai che tutto filerà liscio come l'olio di buona memoria!

CRIVELLO II

LA SETTIMANA ESTERA

Il Maggiore Generale Carlo Spasola, nuovo Comandante delle Forze Aeree degli Stati Uniti, ha annunciato che in talune importanti zone è stata istituita l'unità di comando delle forze aeree, navali e terrestri. Così il Comando delle Hawaii è stato affidato alla Marina, quello della zona del Canale di Panama all'Aviazione, e quello della parte occidentale del Mare delle Antille, compreso Portorico, alla Marina.

Senonché, all'indomani di questo rimaneggiamento, dovuto alle esperienze nate dalla catastrofe delle Hawaii, l'opinione pubblica americana, che si era creduto di poter tranquillizzare in tal modo, si è trovata di fronte alla comparsa del sommergibile tedesco nelle acque orientali degli Stati Uniti e del Canada, dove hanno fatto strage di petroliere e navi da carico. Dato che il servizio dei pattugliamenti svolto dagli aeroplani e dai cacciatorpediniere non sembra ora più sufficiente, il Comando americano della Marina ha ordinato l'impiego di tutti i piccoli dirigibili, i cosiddetti «Blimp», esistenti a Lakehurst.

Ecco, dunque, il vecchio dirigibile che non vuol morire e che con tutta la sua pancetta aspira ancora a qualche servizio territoriale. La cosa potrebbe anche commuovere. A patto però che gli americani non ci vengano a ripetere che per le loro ali «il territorio degli Stati Uniti con i due Oceani ai lati sta diventando un'angusta prigione».

Meglio tardi che mai. Dopo aver ripetuto in cento discorsi che ormai l'organizzazione guerresca degli anglosassoni è pari se non superiore a quella dell'Asse i radiocommentatori americani se ne vengono fuori candidamente col dire che è stato iniziato ora un corso di addestramento per il personale aeronautico addetto agli aeroporti, che compendia di una cinquantina di sottosezioni il programma, elaborato sotto la direzione di Robert Hambrook, specialista in educazione aeronautica, è stato approvato dal Ministero della Guerra. Esso prevede l'insegnamento della teoria del volo, nozioni circa la combustione interna dei motori, i regolamenti delle aviazioni federali e locali, le proprietà del combustibile aeronautico e la viscosità degli olii, l'ingegneria e la meccanica aeronautica non sono contemplate tra le materie del programma.

Un altro sintomo della prossima offensiva degli americani è l'annuncio dato dal signor W. F. Howard, ingegnere civile delle ferrovie americane, il quale ha assicurato di avere inventato un'ala di un tipo che rivoluzionerebbe quelle già esistenti. Quest'ala permetterebbe una maggiore velocità di circa il 10 per cento ed una maggiore autonomia di circa il 25 per cento. E pensate un po' se quest'ala miracolosa dovesse essere montata nel nuovo quadrimotore da bombardamento «Sterling» che, secondo quanto affermano gli inglesi, potrebbe trasportare otto tonnellate di bombe, con una velocità massima di 480 Km. ora, e con un raggio d'azione di 3.200 chilometri.

Però, con tutto questo, la produzione dei motori rimane senza dubbio uno dei più difficili problemi dell'aviazione americana, e fino a poco tempo fa rappresentava una delle sue maggiori debolezze. E' quasi certo ormai che quasi tutta la nuova produzione sarà concentrata sui motori raffreddati ad aria, perché le esperienze belliche avrebbero dimostrato l'importanza dei bombardieri di grande autonomia e capaci di mantenersi a lungo ad alte quote. Ora, per questi apparecchi il motore raffreddato ad aria si fa preferire a causa della sua maggiore potenza e del suo migliore rendimento negli alti strati dell'atmosfera.

FILATELLA

Pirati e ribelli sui francobolli inglesi

(Continuazione vedi numero precedente)

Nel valore da 2 pence, bruno e verde, sono ritratti i due principali protagonisti della tragedia oceanica: il ferocissimo Luogotenente Bligh e la nave «Bounty», teatro delle sue poco piacevoli angherie; sul tutto campeggia graziosamente, in un'ovale, la effigie della Maestà Britannica di Giorgio VI. Nel francobollo da 3 pence, azzurro e verde grigio (grande ricchezza di colori in un dramma a., Josche tinte!) vi è la riproduzione della carta geografica con l'arcipelago delle Isole Pitcairn.

Il «Bounty» a vele spiegate fa bellissima mostra di sé nel valore da 6 pence grigio azzurro e bruno. Onore grande alla nave per le cui fortune vicende una nuova perla si è aggiunta alla Corona Britannica proprio nel 1940 alla vigilia cioè del tempo in cui altre perle si sarebbero staccate.

Chiudono la serie altri due francobolli: uno da 1 scellino grigio e violetto, con le sembianze del ribelle Fletcher Christian in un'ovale, alla... destra del Re Giorgio VI pur esso in altro ovale; l'isolotto di Pitcairn serve da sapiente congiunzione fra l'ultimo dei Windsor e il capo dei ribelli. L'ultimo da 2 scellini (si sa che gli inglesi non badano a spese) in cui nuovamente si vede Christian nell'atto di scoprire l'Isola (il fatto deve avere indubbiamente impressionato assai i cervelli anglosassoni...) e la costa di questa con ottime insenature, baie, porti adatti per imbarchi tipo Dunquerque, Creta e... Singapore.

(Continua)

NOTIZIARIO E RASSEGNA DELLE NOVITA'

LIBIA

I francobolli di posta aerea della Tripolitania, illustrati con le vedute della Basilica di Leptis Magna, e con l'arabo che fa impennare il cavallo dinanzi a un marabutto sacro, sono stati soprastampati recentemente con la leggenda:

Libia

I valori testé messi in circolazione sono i seguenti:

75 cent., azzurro
80 cent., violetto
1,20 lire, bruno

CROAZIA

Ad uso delle tasse postali è stata emessa in questi giorni una serie di cinque valori del tipo (non molto bello) che riproduciamo.

0,50 kuna, vinaccia
1 kuna, »
2 kuna, »
5 kuna, »
10 kuna, »

Sono inoltre usciti altri tre valori della serie pittorica ad uso della posta ordinaria:

8 kuna, rosso bruno (Moschea di Beg a Serajevo).
30 kuna, seppia (contadina del Strmito).
50 kuna, rosso (fortezza di Nehaj presso Segna).

DAHONEY

Ad uso delle tasse postali è stata emessa una serie di francobolli la cui vignetta stampa in rilievo riproduce la testa di un feticcio locale.

5 cent., nero
10 cent., carminio
15 cent., azzurro scuro
20 cent., verde
30 cent., arancione
50 cent., seppia
60 cent., verde scuro
1 fr., rosso
2 fr., ocra
3 fr., violetto scuro

IRAQ

Due vignette di nuovo tipo sono state utilizzate per una nuova serie di francobolli destinati alla posta ordinaria. Il leone di Babilonia e difatti raffigurato sui primi quattro valori da 8, 10, 15 e 20 fils; mentre su quelli da 25, 30, 40, 50 e 75 fils è riprodotta la celebre torre a spirale che sorge a Samarra.

MAURITIUS

MOVÒ PARTI STACCATE MODELLI VOLANTI

La più completa organizzazione italiana per l'aeromodellismo

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

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Fotocalco VECCHIONI & GUADAGNO
Roma - Via San Michele, 22 - Telefono 580-680

BALSITALIA

Vendita di balsital (Perola) grezza, in blocchi e tavolette (catalogo L. 0,50)
Via Vittorio Emanuele 76 - Catania

A. CASTELLANI

Via G. Grandi, 25 - CREMONA
Le migliori tavole costruttive italiane e straniere. Catalogo illustrato L. 2.

AEROMODELLO BALLILLA



Apertura alare cm 75
Intracciabile e smontabile
L. 900 - L. 1.100 in più per il trasporto
Vaglia a: PIETRO CHERIN C. P. 287 - TRIESTE



L'uovo di Colombo =
Come poter vincere almeno una volta sola? -
«Scappellato», da un francobollo grande grande,
installa un motor Alfa



AERONAUTICA MACCHI

SOCIETA ANONIMA PER AZIONI

VARESE



"AER", MACCHI C. 202 3

COMPAGNIA NAZ. AERONAUTICA

R. AEROPORTO DI ROMA



Apparecchio da turismo Cn. A. PM.

Caratteristiche:

Apertura alare m. 10,60
Lunghezza » 7,07
Altezza » 2,03

Peso a vuoto Kg. 360
Carico utile » 220
Velocità massima Km. 180
Velocità minima » 58
Salita a 1.000 m. » 6'30"
Consumo orario di benzina a 150 Km. » 11 lit. 15

Motore CNADN 60 HP

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



AEROPLANI DEI PAESI IN GUERRA: UNA FORTEZZA VOLANTE ATTACCATA DA TRE CACCIA NIPPONICI.