

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



UN * CURTIS P 40 * SOTTO IL TIRO DI UNA NOSTRA SAETTA.

Direttore: GASTONE MARTINI

Anno XI

N. 52

28 dicembre 1941-XX

Direzione e Redazione
Piazza del Popolo 18 - Roma

EDITO DALL'

UFFICIO
EDITORIALE
AERONAUTICO

dipendente del

Ministero dell'Aeronautica

Decreto Min. 371 del 28-8-1940-XVIII

Amministrazione

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

ABBONAMENTI

Annuale L. 25; Semestrale L. 14
un numero connessi 60
numeri arretrati ad asterisco il doppio

PUBBLICITÀ

Per i contratti pubblicitari rivolgersi alla
Unione Pubblicità Italiana

Palazzo della Borsa 3-15 - Milano

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

Altre pubblicazioni edito

LE VIE DELL'ARIA

Abbonamento annuo L. 12,50
Estero il doppio

L'ALA D'ITALIA

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

ALI DI GUERRA

Un numero lire 1 - Abbonamento
annuo L. 20. Estero il doppio.RIVISTA DI DIRITTO
AERONAUTICOUn fascicolo costa otto lire. Abbona-
mento annuo L. 24. Estero il doppioRIVISTA DI METEOROLOGIA
AERONAUTICAUn fascicolo costa otto lire. Abbona-
mento annuo L. 24. Estero il doppioRIVISTA DI MEDICINA
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. 3,50I numeri arretrati di tutti i periodici
costano il doppio del prezzo normale.

CROWACHETTE

NAPOLI

Il 23 novembre una quindicina di aeromodelisti napoletani si sono portati con i loro modelli sull'altura dei Camaldoli. Il tempo non faceva sperare molto, ma l'entusiasmo dei giovani napoletani non li faceva desistere dall'effettuare i lanci. Si vedevano presto dei buoni voli superiori ai due minuti ed alcuni modelli atterravano assai lontano. Il veleggiatore di Canestrelli, reduce da Treviso, segnava tre minuti e gli secondi, ma ancora una volta coglieva la vittoria Messina, il cui modello, dopo essersi mantenuto per due minuti in quota sul punto di lancio, si allontanava e scompariva alto tra le nubi.

La classifica è stata la seguente:
1. Messina Luigi, 7'23"; 2. Canestrelli Antonio, 3'31"; 3. Trevisan Pimio, 2'53"; 4. Maestrale Sergio, 2'23".

Ottime doti di volo dimostravano i veleggiatori di Messina e Canestrelli, ambedue con ala rettangolare arrotondata all'estremità, fusoliere e raccordi bene affinati e grossi impennaggi. Buoni anche i modelli di Trevisan e Maestrale: buoni diciamo come concezione ma non come rifinitura e solidità dell'insieme. Anche per gli altri va notato lo studio poco accurato degli attacchi. Interessante uno dei tutt'avia in gara al quale però occorreva forse un po' di diedro; l'altro invece aveva troppo diedro e troppo poca deriva verticale. Deprecabile il sistema adottato da alcuni di ricavare la fusoliera da una tavoletta di legno o compensato; l'esperienza li ha puniti facendo apprendere a loro spese i difetti di un tale ripiego. Abbiamo voluto rilevare questi difetti perché vanno eliminati assolutamente; l'aeromodellismo napoletano, vittorioso in campo nazionale, non può più passare sopra a queste cose.

LA SPEZIA

Anche a La Spezia sembra che si cominci a fare qualche cosa, o per lo meno c'è qualcosa in programma per il 1942. Abbiamo avuto notizia infatti della «scoperta» di un pendio di circa cento o centoventi metri in riva al fiume Magra, che è stato già sperimentato lo scorso mese con ottimi risultati. L'istruttore Ternelli infatti, con assoluta assenza di termiche, ha ottenuto 5' e 10" con una copia del progetto di Luciano Castiglioni.

Gli aeromodellisti spezzini non hanno però alcuna ragione per restarsene al buio e lamentarsi poi che non si parla mai di loro. E gli istruttori della scuola si sono incaricati di svegliarli!

SALERNO

A conclusione del II Corso di Aeromodellismo, svoltosi in Salerno per iniziativa del Comando Federale GIL, Sezione Leva dell'Aviazione e della locale Sede della Ruqa, domenica 30 novembre hanno avuto luogo gli esami per il rilascio dell'attestato di aeromodellista.

Le prove di centraggio e di lancio dei modelli si sono svolte sul campo del R. Aeroporto «Gen. Martucci» di Montecorvino Rovella per gentile concessione del Comandante Colonnello Di Carlo.

La Commissione esaminatrice composta

Aeromodellismo
all'estero

dal Presidente della Ruqa di Salerno, Maggiore R. Aer. Gaetano Nunziante; dal rappresentante del Comando Federale GIL, Maggiore R. Aer. Arturo Gioseffi, e dal delegato per l'aeromodellismo G. F. Libertino Eugenio (Cronometrista All. Serg. Pilota Taverna Silvio), ha proposto per il rilascio dell'attestato di aeromodellista alla Sede Centrale della

Sono un appassionato lettore de «L'Aquilone», che ammira con interesse sempre crescente, dato il suo contenuto immensamente istruttivo per noi giovani. Soldato dell'aria azzurra anche per merito vostro, seguo con passione tutte le lezioni di aeromodellismo su di esso impartite, perché mi tornano di utilità e istruzione.
Av. sc. RAFFAELE BOCCHINFUSO

Ruqa di Roma, i seguenti allievi, classificati con i controsegnati tempi di volo:

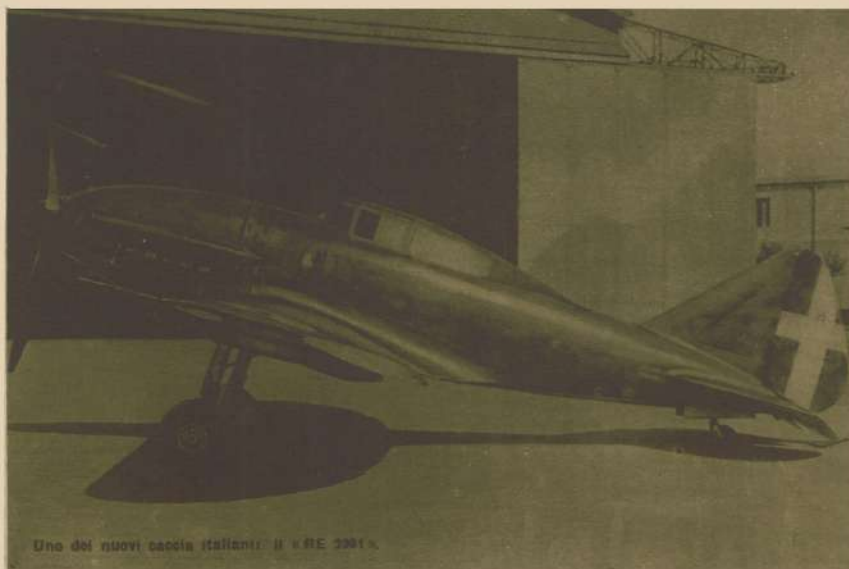
- 1) Cammarota Alfonso di Giuseppe, 1'15";
- 2) Ontola Marino di Luigi, 1'40";
- 3) De Crescenzo Antonio di Giacomo, 48";
- 4) Fabrice Vincenzo di Umberto, 1'06".

Il decollo immediato senza rullaggio di tanti modelli ad elastico trova una esauriente spiegazione nei risultati ottenuti dalle esperienze effettuate dall'ing. Stetopile Pichot presso l'Istituto di Aerotecnica di Saint Cyr, sulla determinazione delle reazioni aerodinamiche presentate da un'ala posta nel soffio di una corrente d'aria prodotta da un'elica a punto fisso. Tali esperienze che avevano per scopo di stabilire la possibilità, sotto determinate condizioni, di consentire ad un aeroplano vero e proprio di decollare sul posto, furono condotte su eliche ed ali di forma usuale, misurando le reazioni aerodinamiche alle differenti incidenze alari rispetto all'asse della corrente di deflusso provocata dall'elica per angoli da 12° a 40°.

Gli esperimenti dimostrarono praticamente che le caratteristiche aerodinamiche di una ala posta nel soffio di un'elica migliorano sensibilmente con l'aumentare del diametro di quest'ultima e con un minor passo. Queste reazioni sono quindi in grado di modificare in modo sensibile le condizioni di decollo in una proporzione tanto più grande quanto più l'ala viene influenzata dal soffio dell'elica. La portanza e la resistenza generata dal soffio d'elica sull'ala insieme alla trazione del propulsore darebbero luogo ad una forza aerodinamica risultante notevolmente inclinata verso l'alto; questo fatto genera appunto la possibilità di ridurre od anche annullare il rullaggio. Esperienze in proposito furono (secondo «Les Ailes» n. 924) inoltre condotte anche in America da Crouch e Bolas.

Un motorino per modelli che senza dubbio è tra i più minuscoli finora costruiti è quello del francese M. Guéron. Si tratta di un monocilindrico di 16 mm. di alesaggio per 14 millimetri di corsa e che pesa solamente 70 grammi complessivi. Il carburante è in alluminio fuso in conchiglia, il cilindro in acciaio smiduro; tutti i pezzi sono finemente rifiniti e lubrificati. A pieno regime sviluppa 7.000 giri al minuto.

gi. effe.



Uno dei nuovi caccia italiani: il RE 2001.

Fuori di CASA

Cosa succede nel Pacifico? No, questa volta non è il titolo di un film avventuroso girato ad Hollywood. È la domanda che tutti gli americani si sono rivolti, guardando non più lo schermo di tela, ma il grande quadrante della storia, dopo le prime tremende mazzate loro vibrata dai giapponesi.

Nel Pacifico è accaduto semplicemente questo: giocando la partita diplomatica con il Giappone i dirigenti degli Stati Uniti credevano di avere attaccato la casseruola alla coda del gatto. Come poi sia andata a finire la faccenda non c'è bisogno che lo stia qui a ripetere. Il gatto ha perduto la pazienza e si è avventato agli occhi dei monellacci yankees che ora stanno strillando come scimmie.

Eppure, erano tanto sicuri della loro forza, gli americani! Il loro Presidente stava dirigendo la grande sinfonia bellica sbracciandosi dal podio della Casa Bianca. Ed i suoi violini di spalla della propaganda lo seguivano alla perfezione coprendo il contraltano dei tromboni antinterventisti. E' soltanto di ieri, per esempio, un'ennesima riaffermazione della strombazzata superproduzione aeronautica. Il Presidente della Camera di Commercio Aeronautica, John Jonnet, ha dichiarato nell'ultima riunione annuale della Camera che « si ha ragione di credere » che la produzione annuale di 50.000 aeroplani sarà raggiunta nell'anno prossimo. La produzione attuale sarebbe di 20.000 aeroplani l'anno. Jonnet ha aggiunto che i costruttori americani stanno attualmente procedendo alle prove di 40 nuovi prototipi militari. Un altro papavero, il

maggior generale Arnold, capo delle forze aeree dell'esercito degli Stati Uniti, ha dichiarato recentemente in un discorso dell'Accademia militare che più di 700 apparecchi da combattimento modernissimi erano pronti ad operare fuori del Continente nordamericano. Arnold ha soggiunto che l'aviazione dell'esercito possiede 2500 aeroplani militari, malgrado le forniture ai Paesi amici, ed inoltre ha annunciato che l'industria aeronautica americana sta costruendo in serie un nuovo tipo di caccia monomotore, simile allo « Spitfire » e al « Messerschmitt », che potrebbe raggiungere una quota di 5.000 metri.

Ed ecco infine le famose « armi segrete americane ». Ci hanno difatti raccontato di avere scoperto due nuovi superesplosivi che dovrebbero rivoluzionare la tecnica balistica. Il primo tipo di esplosivo si chiamerebbe « Rex » ed il secondo « Pentolite ». Sono questi gli ultimi colpi di grancassa sparati da quegli stessi guerrieri americani che hanno fatto « La grande parata », prima che sulle loro basi avanzate del Pacifico si abbattesse « il grande uragano di fuoco », come ha detto il Presidente Roosevelt. Per ora il migliore esplosivo è quello usato dai piloti giapponesi che si sono schiacciati con tutto il loro apparecchio sulle fiancate delle corazzate nemiche per mandarle a fondo. E poi vedremo se nella Pentolite americana bolle davvero qualcosa.

Sul fronte libico gli inglesi stanno provando tutti i loro tipi di aerei. Secondo le stesse fonti britanniche laggiù verrebbero impiegati i caccia « Tomahawks », i « Mark 3 Hurricane » e i « Beaufort », che sono armati di quattro cannoni e di 6 mitragliatrici. Tra i bombardieri si hanno i « Ma-



L'Eco. Fougier visita gli aviatori feriti

ryland », le famose « Fortezze volanti », i « Wellington » e i « Blenheim ». La R.A.F. dispone anche di formazioni corazzate proprie, incaricate di scioriare e proteggere le colonne dei rifornimenti ai vari aeroporti.

Quanta scelta per i nostri piloti. Se le ali degli aeroplani abbattuti potessero conservarsi come quelle delle farfalle acchiappate, sarebbe emozionante per i nostri piloti vedere le ali ingiallite di un « Tomahawks » tra le pagine de L'Aquilone 1941 rilegate in pelle ed oro.

Ecco il giudizio degli inglesi sul comportamento del caccia americano « Aircobra » impiegato per la prima volta sulla Manica. Anzitutto l'aeroplano è stato soggetto a importanti modifiche, cosicché il peso è salito da 2720 a 3400 kg., e l'armamento dell'« Aircobra I » usato dalla R.A.F. consiste in un cannone da 20 mm. che spara attraverso il mozzo dell'elica, in due mitragliatrici sincrona da 12,7 e 4 mitragliatrici alari da 7,6 mm. Nessuna traccia dunque dei famosi cannoni da 37 mm. i quali all'atto pratico avevano denunciato una eccessiva lentezza di fuoco: 85 colpi al minuto primo. In secondo luogo l'aumento del peso ha diminuito notevolmente la quota di tangenza che avrebbe un reale valore come aeroplano da caccia soltanto a quote non troppo alte. Ma c'è di più: la velocità massima dell'aeroplano è risultata inferiore dell'11 per 100 al calcolo originario americano, scendendo a circa 550 km./ora. Inoltre gli inglesi hanno lamentato che il posto di pilotaggio è sufficiente soltanto per piloti di bassa statura e che la visibilità anteriore è scarsa. Il carrello triciclo, infine, non avrebbe dato buona prova nei terreni non troppo levigati degli aeroporti di guerra.

Il prode rinnegato generale De Gaulle si è finalmente accorto che le vittorie tedesche sono dovute ai carri armati e all'aviazione. Egli ha calcolato che per vincere la Germania bisognerebbe poter disporre di 100.000 carri armati, di 100.000 aeroplani e di 50 milioni di tonnellate di navi da guerra.

Se De Gaulle avesse semplicemente detto che la Germania non potrà mai essere vinta si sarebbe risparmiato la fatica di un calcolo simile ed avrebbe dato un'illusione di meno a quei poverini che ancora lo seguono nel suo triste vagabondaggio.

Come è noto l'aviazione giapponese non è autonoma, ma è suddivisa in forze aeree dell'esercito e forze aeree della marina. A Tokio ha sede il Quartier Generale delle Forze Aeree militari e il Deposito dei rifornimenti. Il centro di ricerche aeronautiche, tanto per l'aviazione civile che per quella militare, dipende dall'Università di

Tokio ed ha sede a Komabe, vicino alla capitale. In Giappone esistono sette scuole di addestramento per i piloti dell'esercito e della marina, e i principali aeroporti si trovano a Aino, Akenobara, Hamamatsu, Heijo, Heitogai, Kagamigahara, Keiji, Kumagaga, Oesaka, Tachiarai, Tachikawa, Tokozawa, Shimoshiza, Uyeda e Yekkaichi. Anche la marina giapponese possiede nove navi portaerei, quasi tutte modernissime: la « Hoshio », la « Akagi », la « Karga », la « Ruyjo », la « Soryu », la « Kamoi », la « Notoro » e la « Chitose ».

Le ultime tre sono equipaggiate con soli idrovolanti e sono munite di catapulte per il lancio.

LA SETTIMANA ESTERA

Per l'« Evening Standard » il duello tra il « mostro alato » ed il « mostro a cinghia » costituisce l'attrattiva n. 1 di questa guerra. Pure di natura così differente, difatti, il carro armato e l'aeroplano si affrontano e si distruggono con ammirabile gusto. Ambedue sono bersagli equivalenti, sensibili ed insensibili nello stesso tempo, l'uno per la velocità e l'altro per la sua brutalità, ma tutti e due però hanno il tallone di Achille nelle parti meccaniche ancora troppo esposte. Il giornale inglese crede che attualmente il carro armato disputi il primo posto al velivolo, e per conseguenza chiede alle autorità competenti di sviluppare una nuova categoria di aerei di maggiore potenza di fuoco e maggiore raggio di azione, capaci di « sbucciare » i pachidermi con intensi mitragliamenti a volo radente.

Alla legge dei ricorsi storici non sfugge neanche l'aeroplano che sembrava invece essersi fatto una storia per conto suo. Ecco difatti le armature medievali tornare a splendere nelle giostre eroiche, oggi però disputate nel cielo. L'ispettore dell'Arma aerea americana ha dichiarato che tutti i piloti e i mitraglieri degli aeroplani da bombardamento saranno protetti con una corazzatura blindata. Tali corazze, costruite con un acciaio reso particolarmente duro, avrebbero un peso di 50 chilogrammi e proteggerebbero la parte posteriore del pilota dal ginocchio fin sopra la testa, garantendolo dal fuoco delle mitragliatrici. È inutile che i passatisti si treghino le mani nel leggere questa notizia: che tanto l'olio bollente gettato dall'aeroplano non lo vedranno mai! Con questi prezzi!

Il progetto americano « Northrop » dell'ala volante contempla la costruzione di un bi-motore ad ala di grosso spessore, a treccia, di profondità molto decrescente e con le estremità che piegano fortemente verso il basso. Nella parte media dell'ala sono sistemati i due motori e l'armamento così come il posto di pilotaggio. Il carrello è retrattile naturalmente, e la sola ruota di coda rimane fissa. È da notare che numerosi altri tipi sperimentali di « ali volanti » sono stati già ideati, ma non così integralmente come nel caso della « Northrop » che consiste veramente in una sola ala. Non è detto però che al successo teorico del progetto debba seguire quello pratico.

Decollo in Marmarica



Volo a vela in SVIZZERA

Il primo settembre 1939 tutta l'attività aerea civile della Svizzera veniva ridotta ed il volo a vela doveva interrompere la sua attività. Poco dopo per interessamento dell'Aero Club Svizzero si concedeva una ripresa parziale del volo a vela per permettere l'allenamento dei piloti di aliante e per formare di nuovi. Tutte le scuole di volo ve-



Una formazione navale britannica è stata avvistata.



Gli aerosturanti si lanciano all'attacco

Gli campi di volo a vela siano numerosi. Essi sono: Agno, Berna, Belpmoos, Biel, Birrfeld e Kessenberg, Bielenbach, Breitfeld, Frauenfeld, Geuf e Arzlen, Gland, Goffersberg



La portatrice si difende: alcuni colpi cadono in acqua dinanzi ai nostri apparecchi

nivano messe sotto la sorveglianza del Comando delle Truppe di Aviazione e della D. C. A.

In questi due anni circa di attività a poco a poco varie scuole si sono riperte e l'entusiasmo della gioventù svizzera e la costanza dei dirigenti il volo a vela uniti alla raccolta di fondi mediante l'ammirevole sezione della Pro-Aero hanno fatto sì che a tutt'og-

Grenchen, Hasenberg, Losanna, La Chau-de-Fonds, Oltenberg, Olten, Planeyse, Solothurn, Schaffhausen, Zug-Kollermühle, Wetzikon e Schanis, Zurigo-Almend, Zurigo-Albis, Seefeldgläger Plims.

I gruppi di volo sono invece complessivamente 34.



La corazzata «Barham» fotografata da un nostro aereo durante l'attacco

giudica il volo veleggiato con deboli correnti ascensionali.

L'attività invece sul ghiaccio è praticata ed un esempio lo abbiamo dal Gruppo Luganese il quale sul lago gelato di Muzzano fa compiere ai suoi allievi dei magnifici atterraggi sulla superficie gelata.

Diamo ora qualche dato intorno all'attività volostica del 1940.

Gruppi funzionanti numero 26. Totale degli allievi numero 458. Apparecchi utilizzati per istruzione e allenamento numero 48.

Brevetti conseguiti: attestato «A» n. 48; attestato «B» n. 22; brevetto «C» n. 4.

Nell'anno 1941 sino a tutto luglio i risultati sono i seguenti:
Lanci eseguiti n. 7973. Ore di volo a vela n. 419. Brevetti e attestati di volo n. 127.

Per quanto riguarda i fondi impiegati per il volo a vela (sussidi della Fondazione Svizzera Pro-Aero essi furono i seguenti):

Anno 1938 fr. svizzeri 46.799, anno 1939 fr. svizzeri 61.055; anno 1940 fr. svizzeri 5.692.

Attualmente si sta studiando la possibilità di creare un «Centro permanente di Volo a Vela» in una regione svizzera allo scopo di migliorare l'attività volostica.

GIORGIO CURIEL

Nozioni elementari di aerodinamica

(Continuazione vedi num. precedente)

Geometricamente, occorre distinguere le quantità relative all'ala superiore da quelle relative all'ala inferiore. Alle prime agguinceremo il simbolo s , alle seconde il simbolo i (superficie dell'ala superiore; S_s ; corda dell'ala inferiore: l_i ecc.).

Inoltre, essendo necessario determinare la distanza d fra le ali, si traccia una retta che passi per punti corrispondenti delle corde A e B, generalmente ad $1/3$ dal bordo d'attacco: la proiezione di AB sulla retta BC normale alla corda superiore è la distanza d ; l'angolo α , formato dalla AB con la normale BC, si chiama scalamiento (fig. 19).

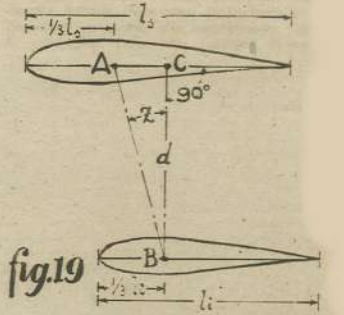


fig. 19

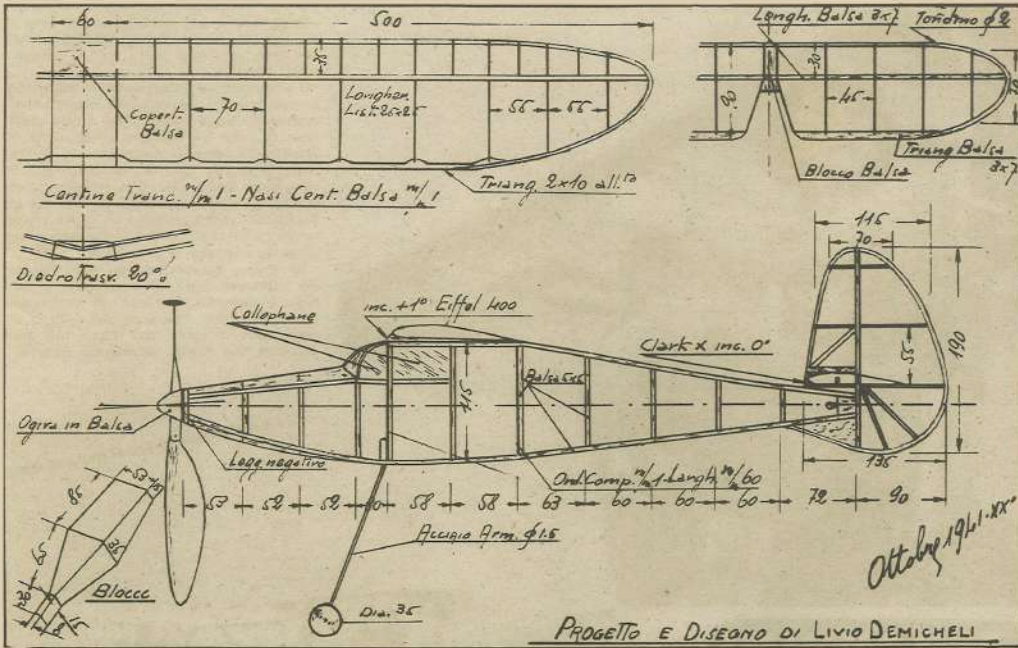
Lo spostamento della corrente d'aria dovuto ad una delle ali produce una variazione della corrente che investe l'altra ala: perciò ha una grandissima importanza il rapporto d/l , specialmente nel caso che le due ali abbiano corda uguale ($l_s = l_i = l$), che l'apertura sia uguale ($\alpha = \alpha_i$) e che lo scalamiento sia nullo ($\alpha = 0$).

Per poter eseguire un paragone, si è convenuto di definire il monoplano equivalente, il monoplano cioè di uguale profilo, e di superficie uguale alla superficie totale del biplano.

L'esperienza ha dato il risultato che per avere la stessa efficienza del monoplano equivalente di allungamento ϵ , il biplano deve avere allungamento, per ogni ala, di valore prossimo a 10.

Nel caso invece che si abbia uno scalamiento, positivo o negativo, occorre considerare il rapporto fra la distanza e la corda media aritmetica l (intendendo con l il valore medio fra la corda superiore e la corda inferiore) per poter determinare la ripartizione della portanza fra l'ala superiore e l'ala inferiore. A parità di profilo delle due ali, si ottiene il rapporto fra i valori di C_p per l'ala superiore e per quella inferiore.

L'esperienza ha dato il risultato che per $d/l = 1$ si ha lo stesso coefficiente di portanza, per le due ali, se lo scalamiento è negativo di valore 12° (ala inferiore spostata indietro), per qualunque dimensione dell'ala inferiore, purché di allungamento uguale a quello dell'ala superiore.



NIBBIO

Il Nibbio è un modello studiato appositamente per voli in pendio ed in pianura. Nelle prove ha già dato ottimi risultati, e per la sua facilità di costruzione è molto adatto per quegli aeromodellisti che superato il corso iniziale si accingono a costruzioni di modelli più perfezionati e di maggior rendimento.

Progettato secondo le formole della F.A.I. è presentabile in gare in cui vige il relativo Regolamento.

Caratteristiche principali:
Apertura alare m. 2,20; lunghezza m. 1,19; superficie alare dmq. 43,5; peso totale gr. 800; carico alare gr/dmq. 18,4; rapporto di discesa m/sec. 0,42.

L'ala. — Il profilo adottato è il Mo-sca 495 con incidenza di 1°5', con alle estremità il N.A.C.A. M 6 a 0°. Il centro di pressione cade al 35 per cento della corda; ed il dietro trasversale è del 16 per cento. Le cerniere sono di compensato da 1 mm. (o tranciato di pino da mm. 1,5) alleggerite e montate su quattro robusti longheroni di pino da 3x7. Il bordo d'entrata e d'uscita sono anch'essi ricavati da listelli

Il modello "DELI 35"

Questo modello assai semplice da costruire, fu da me progettato nel 1940 e partecipò a numerose gare sempre classificandosi ottimamente.

Fu terzo con l'56" alla Gara Interprovinciale Genovese del 1940, primo con l'213" alle Eliminatorie Genovesi 1940, primo con l'250" alla Gara Romana del 15/6 u. s., quarto con l'59"2/5 a Trento; primo con l'208" alle Eliminatorie 1941; nono al VII Concorso Nazionale dove fu seguito per l'243" e poi non fu più ritrovato; ricostruito partecipò alla gara di Treviso dove si classificò con l'218".

Come si vede il tempo medio di volo «documentato» si aggira sempre sui 2 minuti primi.

Premetto che sull'originale feci parecchio uso di Balsa, il quale peraltro può essere vantaggiosamente sostituito con «Piscola» od «Agave», oppure con normali listelli di tiglio di conveniente sezione.

CARATTERISTICHE

Apertura alare	m/m. 1060
Corda Max.	» 120
Corda Min.	» 80
Superf. alare	dmq. 11
Profilo alare «Eiffel 400»	
Apertura imp. orizz.	m/m. 460
Corda Max. Imp. or.	» 90
Corda Min. Imp. or.	» 70

Superficie Imp. or dmq. 3,60
Peso totale gr. 180
Carico per dm.2 » 16

CENNI SULLA COSTRUZIONE

Ogni semiala è composta di n. 8 cerniere in tranciato di pino da m/m. 1 e di n. 7 nasi di cerniera in balsa da m/m. 1; longherone in due listelli di tiglio di m/m. 2,5x2,5, bordo d'entrata in tondino di pino da m/m. 2 di diametro, bordo d'uscita in listello triang. di m/m. 2x10 alleggerito, Profilo «Eiffel 400» calettato con incidenza +1°. La prima e l'ultima cerniera hanno il ventre piano. La fusoliera è costruita a traliccio. Dopo aver costruito le due fiancate separate, si uniscono per mezzo di due ordiate di comp. da m/m. 1. Poi si curvano incollando la prima ordinata circolare (diam. m/m. 30) ed il trave di coda. Quando la colla si è asciugata si incollano i traversini di collegamento prendendo le misure direttamente sulla fusoliera già abbozzata. Sopra e sotto il muso della fusoliera e fino alla cabina, copertura in balsa da m/m. 1 oppure impiallacciatura di pino da 5/10.

L'elica, monopala di diametro cm. 36 e di passo di cm. 40, è costruita in cirmolo e molto alleggerita; non ha tenditore poiché mi sono convinto che non è poi ec-

cessivamente utile per modelli di piccole dimensioni; bisogna però fare attenzione di montare la matassa leggermente rilasciata fra i ganci per evitare inconvenienti al termine della scarica, quando l'elica si ribalta.

La potenza è fornita da 20 fili di nastro di gomma di m/m. 1x3 avvolto a treccia.

Il carrello va fissato all'apposito blocchetto con un semplice innesto a forcilla. Ruote in cirmolo e di sezione lenticolare.

Copertura del modello in carta vergata, tesa e verniciata con nitrocellulosa colorata.

Per il centramento basterà spostare l'ala fino ad ottenere una planata regolare.

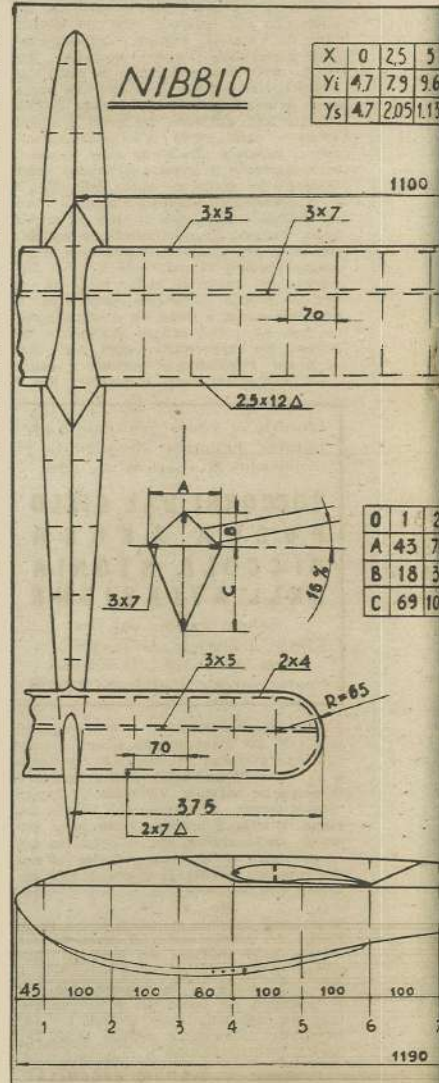
L'ala va unita alla fusoliera con legatura di elastico ed il piano orizzontale viene incastrato, leggermente forzato, nell'apposito alloggiamento praticato sul timone di direzione.

Questo modello, come si può rilevare dai resoconti dalle gare, si è dimostrato molto stabile, magnifico arrampicatore ed in possesso di una ottima planata.

Se ben costruito non mancherà certo di dare anche delle belle soddisfazioni.

LIVIO DEMICHELÌ

Via Tiro a Segno, 33-3 - Genova Rivarolo



Il palermitano Elio Bellanca presenta lo scheletro del G.F. 6.

di pioppo e rispettivamente delle dimensioni 3x5 e 2,5x12.

L'ala è interamente rivestita in carta velina, tesa e verniciata con comune vernice trasparente. Il blocco centrale che raccorda con la fusoliera, per maggior robustezza viene ricoperto con impiallacciatura di pioppo da 0,5 mm. o altro materiale adatto.

Fusoliera. — Le ordinate vengono ricavate tutte da compensato di pioppo o betulla da mm. 2 e montate su quattro listelli da 3x7. Il pattino di atterraggio è di legno compensato da mm. 3 incastrato alle centine e collegato con il listello inferiore con incollatura di circa 50 mm. La fusoliera è interamente rivestita in tela tesa e verniciata.

Fanno parte della fusoliera i piani di coda che sono ad essa solidali. Il piano di quota ed il piano verticale hanno il profilo biconvesso simmetrico (per il piano di quota il calciamento è di 0°).

Un unico longherone posto sul ventre è poggiato sulla parete posteriore della ordinata n. 11. Le centine dei piani sono di compensato (o tranciato) da 1 mm. ricoperti come l'ala in carta velina.

Il Nibbio è stato da me progettato e

Vi faccio i complimenti, estensibili anche a tutta la redazione, per «L'Aquilone», che diventa ogni più interessante e più bello malgrado il limitato numero di pagine.

ARMANDO VERCELLI
Via Bertola, 37 - Torino

costruito appositamente per l'applicazione di un comando automatico con bussola per i voli in pendio, ed in uno dei prossimi numeri mi auguro di poter dare (per gli aeromodellisti più anziani) i particolari costruttivi di questo comando da applicare al modello.

MARIO RODRIGO
Via Casa Mario, 19 - Roma.



Roberto Bonvicini mette a punto il B. R. 30

IL VELEGGIATORE "BR30"

Il modello B. R. 30 da me costruito è studio e pratica di parecchi anni di aeromodellista.

Dopo svariati tipi di modelli mi sono convinto che, costruendone uno di media apertura, con una corda media e poco allungamento è l'unica cosa perché il modello riesca perfetto.

Esso ha una apertura di cm. 270 con una corda media di cm. 25 nella parte rettangolare ed una corda media di cm. 18 nella parte trapezoidale. Una superficie alare di dmq. 61 e 80. La centina adoperata è l'M.9 leggermente modificata all'estremità.

Questa centina non mi ha permesso di usare il solito sistema di longheroni ed ho dovuto adottare il sistema a cassetta, piazzandone uno al 25 per cento, spessore massimo della centina. Per il bordo d'attacco ho adoperato un listello di taglio da mm. 2x3 ed il bordo d'uscita, pure di taglio da mm. 3x12; la parte arrotondata dell'ala l'ho fatta di compensato di betulla da mm. 3 opportunamente sagomata ed alleggerita.

L'attacco alla fusoliera non l'ho fatto con i soliti sistemi ma bensì per mezzo di spinottini. Tali spinottini fissati sul

breve raccordo della fusoliera-ala, servono per dare l'incidenza all'ala stessa.

Il diedro viene dato da due montanti a V fissati tanto alla fusoliera, e alla 4. centina dell'ala, con bulloncini da 3 millimetri di diametro affioranti, sul dorso della centina stessa. Per completare l'aderenza e la robustezza dell'attacco, ci sono un paio di elastici tesi che, passando internamente al raccordo, s'attaccano a due ganci fissati nelle prime due centine dell'ala. La lunghezza degli spinotti è di centimetri uno per quello al 15 per cento; e di cm. 0,5 per quello al 60 per cento. Con questo sistema si guadagna in peso e robustezza ed all'eventuale urto contro uno ostacolo ha le stesse mansioni dell'attacco a semicerchio.

La fusoliera è composta di 14 ordinate in compensato: da otto listelli di taglio da mm. 4 per cento. Essa ha una lunghezza di cm. 130.

Il montaggio della fusoliera è facilissimo, ho adoperato il sistema normale.

Il timone di direzione è fisso alla fusoliera e ad un terzo della sua altezza ha uno spacco in modo da poter infilare il timone di profondità, il quale sotto le prime due centine ha quattro ganci che servono per il fissaggio alla fusoliera con elastici.

Il profilo adoperato per ambedue i timoni è il «Saint Cyr 58».

Il profilo adoperato è ottimo e quindi non c'è bisogno di cambiarlo. La superficie del timone di profondità è di decimetri quadrati 13,30.

Costruito il modello, provarlo con calma assoluta di vento e quando ne siete ben certi che sia centrato, tirarlo con poco cavo in modo da assicurarsi bene il suo assetto di volo.

Se il modello è ben costruito deve dare risultati soddisfacenti e positivi.

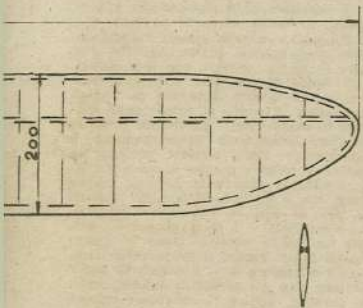
Questo modello in una serie di lanci mi ha dato come tempo medio 4' sfruttando abilmente tutte le minime ascendenze.

Il materiale usato è tutto compensato da m. 1 tranne il pattino centrale, le prime due centine dell'ala ed i listelli che sono di taglio. Tutto ciò l'ho ricoperto con carta pergamena normale verniciata con nitrocellulosa spruzzata.

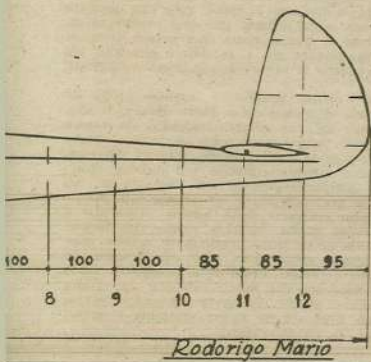
Se la suddetta descrizione non fosse sufficiente per la costruzione del modello, scrivetemi specificando ciò che vi è difficile comprendere.

Aviere aiuto motorista **BONVICINI ROBERTO** - Sez. 278. Squadriglia aerosiluranti - Aeroporto 515, Posta Militare 3500.

MOSCA 495										
5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
39	11.8	13.9	14.5	14	12.9	11.1	8.77	6.05	3.09	0.03
15	0.18	0.006	0.53	1.23	1.88	2.36	2.59	2.41	1.59	0.00

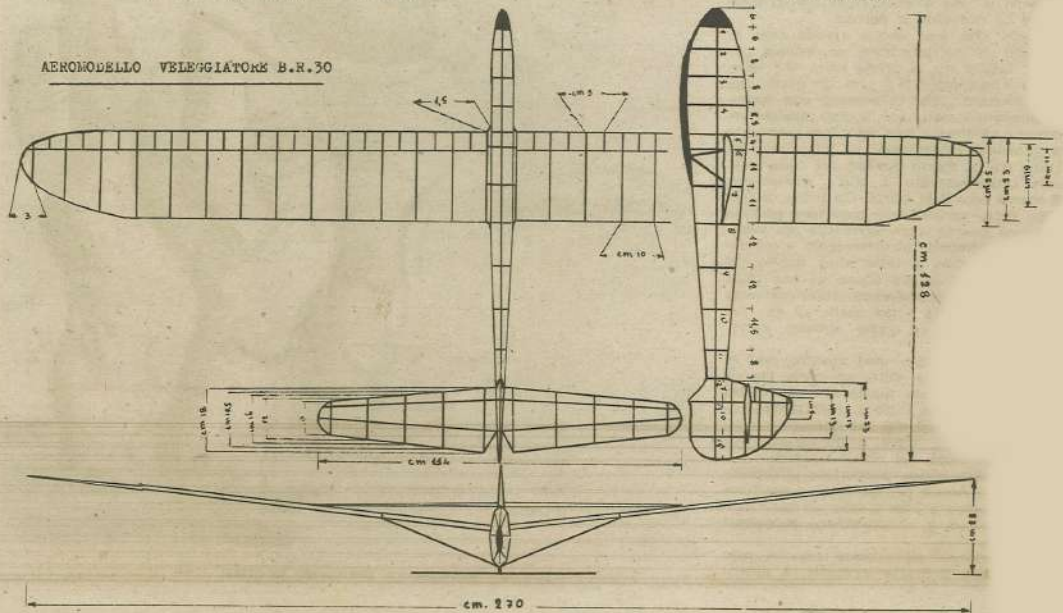


3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
86	92	96	94	86	76	63	47	34	18
39	40.5	39	34	29	24	19	14	9.5	2.10
118	118	111	88	70.5	59	51	44	38	37



Rodorigo Mario

AEROMODELLO VELEGGIATORE B. R. 30



Le memorie di un ACCADEMISTA

(Continuazione dei numeri precedenti)

VIII

Volare! Ecco il nostro sogno. Distaccare il peso della materia dalla terra che frena ogni slancio dello spirito e spaziare nell'azzurro cielo con l'illusione di poter fare parte anche noi dell'infinito!

L'annuncio della grande prova produsse su di noi un effetto indescrivibile.

Non credo che quella notte molti potessero dormire, non tanto per l'incognito cui si andava incontro, quanto per la gioia immensa che ci coglieva alla gola. Nella camerata non si udiva neanche il più sommesso bisbiglio, com'era solito nelle altre serate, ma nessuno dormiva. Ciascuno assaporava col proprio cuore l'impetuosa grandezza del domani.

Alle sette la prima sezione, della quale facevo parte, prese posto a bordo di una grossa autovettura, al volante della quale si pose lo stesso Direttore del Corso che con mani sicure ed abili ci fece gustare una volata fino all'Aeroporto di S. Giusto nei pressi di Pisa.

Il sole si era levato da poco quando noi facemmo il nostro primo ingresso nel grande campo di aviazione. Ci furono distribuite le combinazioni di volo, i caschi, gli occhiali ed i guanti. Sembrava proprio che non si trattasse di un volo di ambientamento per quei goffi pinguini che non stavano più nella propria pelle dalla contentezza; pareva invece che si stesse preparando una spedizione per una delle più famose traversate aviatorie.

Un ufficiale del campo ci disse che sarebbe stato necessario attendere il ritorno del Comandante dell'Aeroporto che si trovava in volo con uno dei più terribili aeroplani di quel tempo: l'«A. 304», cioè un Ansaldo che aveva già la sagoma di vecchio fin da quando si era data la briga di nascere. Aspettammo guardando in aria, in una gara di chi avrebbe fatto prima a scorgere il velivolo sulle nostre teste.

Intanto ci stavano riempiendo ben bene di raccomandazioni e di istruzioni.

Ciascuno di noi avrebbe preso il posto dell'osservatore, avrebbe dovuto tenere i piedi così, le mani così, non toccare questo, non toccare quello, guardare di qui, guardare di là. Ripetemmo mentalmente tutta la serie di grandi cose che avremmo dovuto fare.

Ad un tratto ecco un aeroplano. L'aeroplano. Era quello del maggiore che comandava il campo. Planava disponendosi all'atterraggio contro di noi. Si librava ad una ventina di metri in fondo al campo; poi, non so come, bruscamente toccò terra e si rovesciò in una solenne capottata in mezzo ad un nuvolone di polvere.

Credo che una doccia fredda non ci avrebbe potuto procurare un brivido più forte. Quella era la prima volta che vedevamo «nell'ambiente» uno di quegli uccelli meccanici che ci avevano così formidabilmente attratti con la loro subdola seduzione. Avevamo fino ad allora annusato le probabili esagerazioni in tutto quel pericolo che si diceva dovesse per forza gustare continuamente il pilota d'aviazione. E invece ecco lì la verità. Un pilota di vecchia data, un ufficiale superiore provato a chissà quante altre avventure era venuto semplicemente all'atterraggio e pante! aveva messo la testa sotto. Subito, un altro nuvolone si era alzato su una pista laterale e la necroforiera autoambulanza si era precipitata verso quelle ali che nel capovolgimento ci erano apparse gigantesche.

Va da sé che per quel mattino non se ne fece più niente. Oltre ad essere l'epoca in cui un velivolo incidentato in mezzo al campo fermava tutto il traffico aereo fino al termine del suo interminabile e faticoso ricupero, c'era evidentemente alquanto emozione nei nostri riguardi.

Il maggiore venne trasportato all'ospedale (dove ci rimase per tre mesi) e noi fummo trasportati a Pisa a bere un caffè rinfancitore ed a sgranocchiare succulenti pasticci.

Ci lasciarono dimenticare per un paio di settimane il brutto incidente. A dire il

vero a noi erano bastate quarantotto ore. Giudicando poi di essere in grado di farci ritentare la prova senza abusare della nostra sovraccitata e motivata, ci condussero questa volta all'Istituto di Livorno dove spirava un'aria, come dire?, più signorile, forse per merito del compitissimo Comandante di quella Squadriglia, il quale non ci fece dire né ai né bai mettendoci

a disposizione un paio di grossi pesci alati, i Macchi 18, e ci scaraventò per aria ad uno ad uno, con buona pace dello scafo dei suoi idrovolanti che a forza di picchiare panciate sull'acqua si decisero pigramente a cambiar mestiere abbandonando quello del pesce per quell'altro più lieve dell'uccello.

Debo confessare che al momento preciso in cui cessai di udire quell'orribile contraccolpo nella schiena non fui ben certo di essere in volo od almeno di starci sicuro e tranquillo.

Mi parve di udire un'impressionante silenzio, quello che certamente precorre di poco le grandi catastrofi, ivi compresa quella finale: la morte.

Poi i miei occhi videro che le cose del mondo diventavano piccole e che il mare, dapprima increspato da onde fuggenti e fumanti, appariva come una grande tavola sulla quale fosse distesa una tovaglia di seta azzurra.

Non seppi distinguere dapprima il confine fra mare e cielo, né la differenza dei loro colori, né capii che cosa facessero quelle vele rosse e gialle e bianche che trasportavano per l'aere miseri bragozzi restii a navigare.

Ero anche bagnato dagli spruzzi causati dalle scuffie prese nel decollo, i quali andavano via via asciugandosi sui miei panni abbandonando brillanti croste di salmastro. E mi bruciavano gli occhi perché avevo dovuto togliere gli occhiali, attraverso i quali ormai non si vedeva gran che, e sentivo di piangere col vento. Ma mi pareva che, anche se non ci fosse stato il vento ed il sale, si sarebbero deposte lo stesso sulle mie pupille lacrime di pianto: ma di gioia.

Quel quarto d'ora fu certamente troppo breve. Né posso dire che fosse stato brutto.

Rividi presto le cose e gli uomini nelle loro normali forme e colori, rombai su due

tetti rossi e presi acqua nell'adatto specchio del porto. Il vecchio M. 18 si afflosciò stanco dalla fatica di avermi portato tanto in alto.

Così cedetti il posto ad un altro campione.

Molto differenti furono le sensazioni che provai nel primo volo fatto su un A. 304 a Pisa qualche giorno dopo.

La capottata del maggiore era stata ormai definitivamente dimenticata. Montato a bordo con la rituale procedura, dopo essermi fatto legare come un salame d'assi al pilota che ero pronto. Quegli scatenò alcune centinaia di cavalli e cominciò a dar colpi disordinati sul prato riscaldo, battendo la coda con una rabbia da aratro su una terra refrattaria.

Vidi sotto a me sassi e sterpi che si confidavano in una successione di quadri senza fine e sempre più rapida, quindi sentii nettamente che mi stavo librando nell'aria per la magica virtù racchiusa in una di quelle formule dell'aerodinamica che tanti grattacapi dovevano darmi qualche anno più tardi.

Fu un bellissimo volo. Faceva un freddo da cani. C'era uno spruzzo di neve sui monti, perché correva il mese di gennaio. Quella terra, che conoscevo a fondo per avervi passato gran parte della mia vita durante le vacanze, mi apparve con una fisionomia nuova, anche più ridente e con un orizzonte così vasto come non avevo mai veduto. Forse furono quegli orizzonti allargati dalla potenza del volo a fare scaturire nel mio animo e nella mia mente sensazioni e pensieri che sono concessi soltanto agli iniziati.

Confesso che planando per venire all'atterraggio mi aggrappai saldamente per non rischiare di abbandonare l'aeroplano prima del tempo o tanto meno di non essere proiettato fuori qualora il pilota, contro la sua stessa volontà, fosse stato costretto a ripetere il gesto del suo comandante che ancora non aveva potuto levarsi le bende dalla testa fracassata.

Mi meravigliai invece della dolcezza nella presa di contatto con la terra. Mi venne allora il curioso pensiero, che in seguito si venne meglio formulando e specificando, che la terra doveva essere un poco come una madre verso la quale si torna sempre dopo le digressioni che ci astraggono dalla vita.

Il terzo volo che mi fu concesso di gustare in quella tornata di tempo lo feci a bordo di un dirigibile, il P. M., che alzava davanti ad una grossa rimessa sull'auto-dromo di Pontedera. Di quei bestioni ce n'erano una decina dislocati un po' dappertutto lungo la penisola. In verità erano

cose bellissime a vedersi quando passavano a bassa quota sulle città che si oscuravano come al trascorrere di una nube. La loro mole grandiosa faceva pensare a qualcosa di mosruoso che non avrebbe mai potuto raggiungere i vertici della bellezza come fu invece concesso all'aeroplano.

Qui vollero dei disastri clamorosi come quello dell'Akron e quello dell'Italia, e dei cervelli illuminati perché si considerassero inutili, soprattutto ai fini bellici, queste mastodontiche navi che costavano un occhio della testa, che assorbivano tanta gente e che erano alla mercé del più piccolo temporale che il buon Dio volesse mandarci.

Col P. M. feci un viaggietto da Pontedera a Pisa, a Viareggio, a Livorno, ammirando intensamente le bellezze della riviera, con l'orgoglio di aver potuto manovrare il timone di profondità per una decina di minuti; ma rientrando poi a vedere dipinto sul viso di tutti il mio stesso pensiero: «Speriamo che uscendo dall'Accademia non mi mandino a fare il dirigibilista; che diavolo! sono venuto in Aeronautica per volare sull'aeroplano e non per andare a spasso con queste palle oblunghe gonfie e tronfie come certi pescicani del dopoguerra!».

Le sensazioni del volo si spensero ben presto. Infatti dopo queste prime prove di orientamento dovemmo diventare piloti abilissimi dei nostri banchi di scuola, ma in fatto di aeroplani non ne potemmo scorgere neppure la coda da lontano.

La voglia del volo dovette restarci nel gorgo per quasi due anni, fino a quando non fummo comandati a frequentare il Corso di Osservazione Aerea a Centocelle di Roma nell'estate del 1927.

Ma questa è storia che verrà su questa carta a suo tempo e vi frammoscherò anche il racconto di alcune meravigliose marachelle che riuscimmo a combinare durante quei tre mesi straordinari.

(Continua).

MARIO SALVADORI

BOTTEGA DELLE NOVITÀ

Le prove di collaudo del nuovo caccia britannico «Hawker Typhoon», di cui si è tanto parlato in campo nemico per scopi propagandistici, sono risultate del tutto negative. L'apparecchio avrebbe denunciato delle oscillazioni di impennaggio così violente che anche la fusoliera ne è stata scossa e il rivestimento di stoffa in parte lacerato.

Il «Typhoon» doveva essere proprio distrutto quel giorno, poiché neanche l'atterraggio fu buono. Difatti, con una capottata, ha finito di sfasciarsi completamente.

Forse, anche questo incidente gli inglesi lo metteranno in conto ai poveri russi. Come, non lo sapete che i furbiissimi britannici con la loro proverbiale Scherlokholmska e spregiudicatezza sono arrivati persino ad aumentare le proprie perdite aeree negli attacchi contro la Germania, per far vedere ai sovietici che si davano da fare per aiutarli e che più di così ci «avrebbero rimesso quanto è vero Dio»? A molti potrebbe essere sfuggito un fatto recente. Dopo le azioni aeree della R.A.F. contro il Reich nella notte del 7 all'8 novembre u. s. il bollettino inglese dichiarò che 37 aeroplani inglesi erano andati perduti, mentre il bollettino tedesco annunciava la distruzione di soli 27 aeroplani britannici. Cosa aveva spinto gli inglesi, così facili a dimezzare le proprie perdite, ad aumentare questa volta di quasi un terzo? Evidentemente essi volevano atteggiarsi a vittime per far credere ai russi che gli sforzi britannici per venire loro in aiuto erano formidabili e pieni di sacrifici.

La stampa tedesca smascherò immediatamente la manovra britannica, dichiarando che i tedeschi non volevano regali da nessuno; e gli inglesi corsero immediatamente ai ripari, maldestramente dichiarando che gran parte degli aeroplani erano andati perduti per le condizioni atmosferiche avverse e non per azioni nemiche.

Un vecchio proverbio dice che gli stupidi sono sempre fortunati. E gli inglesi hanno avuto la fortuna di poter dire una seconda stupida bugia. Chissà che cosa avrebbero inventato se quella notte non avesse piovuto! Probabilmente che si sarebbero scontrati tra loro perché la luna piena li aveva abbagliati.

La «bomba grappolo» sarebbe quella inventata dall'americano Jacob Baker di Cleveland. Egli ha difatti costruito un nuovo ordigno bellico costituito da una bomba principale di medio calibro, intorno alla quale sono sistemate bombe più piccole, cosicché complessivamente ha l'aspetto di un grosso grappolo d'uva. Le bombe più piccole possono staccarsi dalla bomba principale a qualsiasi quota regolata prima del lancio.

Nulla si sa sulla praticità di questa nuova bomba. Se si pensa però alla fortuna che ebbero i famosi «cessini di Molotof» tanto strombazzati dai russi durante la prima «eroica» guerra contro la Finlandia nell'inverno 1939, c'è da essere alquanto riservati prima di entusiasmarci.



Aspettammo guardando in aria.

Il segreto

romanzo

-VIII

Verna fu molto deluso del risultato delle indagini. Egli si era portato alla Missione per indicazione di Garrone, e subito dopo la spiegazione avuta coi due fidanzati, era andato a interrogare una suora vecchissima la quale aveva ricordato ancora il passaggio di Teresa Verna, sua cognata, e del figlio, avvenuto molti anni prima. La suora riferì che i due si trovavano in uno stato di terribile abbattimento per effetto della recente tragedia e della lunga marcia attraverso le foreste. Disse che li avevano trattenuti un paio di settimane alla Missione, ma che poi, nonostante i consigli in contrario, i due erano ripartiti, rivestiti alla meglio e con una scorta di viveri, verso il più vicino porto, di dove volevano imbarcarsi per l'Italia. Un servo della Missione, tale M'Bogo, si era offerto di accompagnarli fino a Libreville, per un cammino facile e relativamente breve. Poi, non s'era saputo più niente di nessuno. Di certo non v'era che questo: la piccola carovana non era mai arrivata a Libreville.

Poiché Verna appariva molto contristato dall'insufficienza di notizie, la suora aveva fatto chiamare un vecchio negro, certo Bingi, che da tempo immemorabile era il giardiniere capo della Missione. Bingi disse che ricordava la donna bianca e il suo ragazzo, e assicurò che lui non nutriva alcun timore sulla loro sorte come su quella del suo vecchio amico M'Bogo. Disse che con tutta probabilità i tre erano stati fermati dai Bangha, tribù molto primitiva ma non feroce che viveva in una ansa del fiume Ivindo. Questa tribù aveva l'abitudine di trattenerne tutti gli stranieri di passaggio, che considerava come portafortuna.

Le indicazioni fornite da Bingi sulla località e il modo di raggiungerla furono giudicate abbastanza chiare anche da Rossi, chiamato in un secondo momento a studiare la rotta da seguire.

— Ma non vorranno trattenerne anche voi? — domandò preoccupata la suora.
— E' un rischio che debbo e voglio affrontare — rispose gravemente Verna. — In quanto a voi, Rossi, potrete lasciarvi sul posto e venire a prendermi più tardi.

Il pilota scosse la testa e dichiarò:
— Ho liberamente accettato di venire con voi. Qualsiasi rischio fa parte degli incerti del mestiere. Non vi lascerò.

Verna guardò profondamente il giovane e tacque.

— Sia bene — rispose semplicemente, dopo una lunga pausa. — Partiremo non appena ci raggiunga la benzina. Quanto credete possa tardare?

— Secondo le assicurazioni perentorie che mi hanno dato, dopodomani l'auto-carro dovrebbe esser qui. Immagino che il cavalier Panfin chiederà una parte del carburante.

Verna ebbe un moto di contrarietà.
— Per me sarei anche disposto a lasciargliene metà. Ma quel seccatore è capace di mettersi immediatamente nella nostra scia e di non mollarci più.

— Farò in modo che ciò non avvenga — rispose sorridendo Rossi. — Basterà consegnargli la quantità che vorrete cedergli all'ultimo istante, quando già stiamo per decollare. Prima che facciano il pieno, provino il motore e decollino, noi saremo largamente fuori della portata del cavaliere.

— E se quello mette la prua nella direzione da noi presa, non c'è il caso che ci raggiunga? Se ben ricordo mi avete detto che il loro aeroplano è un po' più veloce del nostro.

— Di poco, commendatore, e poi avrò cura di seguirlo, durante la prima mezz'ora, una rotta diversa da quella vera. Basta anche di poco per disorientarli. Il cielo è grande.

I due ringraziarono e salutarono la suora, che per discrezione da qualche minuto s'era appartata, e uscirono.

Mentre Verna e Rossi stendevano il loro

felicità che forse è in nostro potere darvi. Vuole una rivelazione sugli scopi del viaggio di Verna? Ebbene accontentiamolo!
— Caro barone, — obiettò Garrone — a parte il fatto che mi mettereste in una situazione difficile riferendo al cavaliere quello che io, confidenzialmente, ho detto a voi sugli scopi.

— Che? — protestò Valtetra. — Alludete alle ricerche del nipote e della cognata? Ma non ci penso neppure a riportare una cosa simile a Panfin! Quel buon filisteo ha bisogno di una rivelazione drammatica, sensazionale. Uno scialbo affaruccio di famiglia gli causerebbe una profonda delusione, e forse lo deciderebbe a interrompere senz'altro il viaggio per fare ritorno in Italia. Cosa che voglio evitare perché questa crociera mi piace e mi conviene. Qui ci vuole qualcosa di grosso e di avventuroso. Lasciate fare a me e secondatemi!

Quando furono a portata di voce di Panfin, Valtetra gli rivolse la parola:

— Che v'è successo, cavaliere esimo? Mi sembrate molto nero.

Panfin alzò le spalle in modo eloquentissimo e fece per proseguire senza rispondere. Poi ci ripensò.

— Dite voi, barone: siete capace, col vostro traboccolo...

— Tiburon — corresse, piccato, Valtetra.

— Ma sì, Tiburon, o il diavolo che vi porti.

— Sempre nervosetto, il nostro cavaliere!

— Oh, insomma! Smettetela d'interrompermi. Dunque: siete capace, col vostro apparecchio di mettervi alle costole di quel dannato Verna, senza mollarlo nemmeno un minuto, e di seguirlo come un'ombra dovunque vada?

— Sicuro — rispose placidamente il ba-

rono. — Purché mi procuriate la benzina e l'olio e alla condizione che il commendatore non segua la rotta Nord.

— Siete ridicolo, mi pare, dal momento che proprio per effetto di questa superstizione abbiamo ritrovato l'aeroplano che avevamo perduto di vista.

— Già, — ribatte esasperato Panfin — ma l'avevamo perduto di vista precisamente a causa dei vostri pregiudizi.

— Non per volervi criticare, — intervenne Garrone — ma mi sembra che vi imbarchiate in una discussione difficile, come quella se è nato prima l'uovo o la gallina. Avete un sigaro, per caso?

Macchinalmente Panfin si frugò in tasca ed estrasse il portafoglio, che presentò aperto a Garrone.

— Potrete anche comprarli i vostri sigari, voi... — borbottò acido.

Garrone ebbe un gesto di nobilissimo sdegno, ma non restituì il sigaro.

— Ma cavaliere, — esclamò nauseato il barone — siete addirittura impossibile, oggi. Non solo offuscate la vostra fama di uomo abbastanza educato, ma facendo un affronto al signor Garrone, vi causate un danno reale e grave.

— Un danno? E che danno o beneficio mi può venire da questo signore?

— Lo sentite, Garrone, lo sentite? — disse compuntamente scuotendo il capo Valtetra.

— Lo sento, e come! — sospirò Garrone, sostenendo degnamente la sua parte, ma domandandosi qual'era il piano dell'astuto compagno. — Sarà meglio che andiamo. Non vale la pena di trattenerci.

E s'avviò, avvolto in una densa nube di fumo del sigaro di Panfin.

Il signor Garrone, — dichiarò enfaticamente Valtetra — è l'unica persona al mondo che possa aiutarvi nel fine che perseguite. Egli sa tutto sugli scopi del viaggio di Verna e sull'itinerario che seguirà. Per che cosa credete che il commendatore lo abbia preso o bordo a Brazzaville? Per zavorra, forse? E lui che ha praticamente la guida e la direzione della spedizione. E voi, scortese e tacagnone, gli rinfacciate un sigaro, un miserabile sigaro che si dà anche di mancia a un lustrascarpe! Peggio per voi; arrangiatevi da solo!

Maestosamente, mosse due o tre passi e, preso sotto il braccio Garrone, il quale cominciava a intuire lo scopo che il barone si proponeva, se lo trascinò via. Una leggera pressione della mano di Valtetra, fece capire a Garrone che il gioco conti-

nuava. Pel povero cavaliere fu come se una pesante cortina opaca gli cadesse dagli occhi. D'un balzo raggiunse i due.

— Signor Garrone — balbettò, tutto rosso e confuso — siate così buono da perdonarmi per la mia scontentezza di pochi anni. Davvero che non sapevo più quel che facessi. Spero che non mi serberete rancore e che fra noi si stabiliranno rapporti cordiali. Prendete: posso offrirvi un sigaro?

— Grazie, sto già fumando — rispose con sufficienza Garrone. — Non vedete?

— Vero, verissimo. Sussate. Il fatto è che da stamane non riesco più a commettere insieme due idee. Dunque, carissimo signore, senza essere indiscreto, posso chiedervi qualche notizia...

— Piano, cavaliere, piano — lo interruppe Valtetra, con un autorevole gesto della mano. — Son cose, queste, che vanno trattate con somma delicatezza.

— Con delicatezza eccezionale — confermò Garrone scuotendo gravemente il capo.

— Io stesso, che ho a cuore i vostri affari quanto e forse più di voi, cavaliere, già avevo cominciato ad accennare all'amico Garrone quello che tanto vi preme. E' vero o no?

— Verissimo.

— Ma Garrone, alla mia domanda di confidare; quel che sapeva sugli scopi del viaggio di Verna, si è mostrato abbottonato.

— Abbottonatissimo — confermò Garrone; il quale manifestava una evidente simpatia per superlativi.

— E allora? — chiede, deluso, Panfin.

— Abbottonato, ho detto, non irragionevole — riprese Valtetra. — Da uomo d'ono-

Egredo Sig. Martini,

condividio in tutto e per tutto le opinioni espresse nel vostro articolo comparso nel n. 48 di quest'anno; A mio parere vi è un solo giornale che merita di essere letto dai giovani in Italia: «L'Aquilone». Esso solo, oltre alla migliore presentazione, può dare ai giovani un indirizzo morale e patriottico. Chi legge «L'Aquilone» apprende tante cose utili ed istruttive, si fa una coscienza aviatoria e patriottica. In esso è documentato il valore dei nostri valorosi combattenti dell'aria, vi si trovano articoli che parlano per disteso dei problemi della guerra attuale. Disegni tracciati da mano maestra e curati in tutti i particolari danno ai giovani l'idea chiara e giusta degli aeroplani usati. L'aeromodellismo, poi, del quale «L'Aquilone» è l'antesignano, accende nei giovani la passione per i problemi tecnici e prepara gli aviatori di domani.

Mi sento in dovere di esprimere a voi e a tutti i collaboratori un plauso per l'opera altamente morale che compite.

RICCARDO POZZO

re. Garrone mi ha fatto osservare che, trovandosi al servizio di Verna, non può essere contemporaneamente al servizio vostro. E' chiaro?

— Nemo servet potest duobus dominis — sentenziò Garrone che aveva una passione per le citazioni, specie latine. — Nessuno può servir due padroni — si degnò di tradurre.

— Capirete benissimo che, quando si ricevono diecimila franchi per prestar la propria opera e tacere — proseguì il barone — solo motivi fortissimi potrebbero indurre uno a mutar opinione.

(Continua).

ANTARES

MOVO MODELLI VOLANTI
PARTI STACCATI
La più completa organizzazione italiana per l'Aeromodellismo
Catalogo illustrato inviando L. 2.50
MILANO - Via S. Spirito, n. 14
Telefono 70-866

Acquisto, se occasione, motorino a scoppio per aeromodello.

Dettagliare a:
SANTALOCE SILVIO
Via Tunisi, 3 - Roma



Bing disse che ricordava la donna bianca...

Cronache aneddotiche della guerra aerea

CAVALIERE ANTICO

Disteso nel lettuccio d'ospedale, da otto giorni il capitano Tor, non ha ancora pronunciato una parola. Eppure, nonostante abbia gli occhi chiusi, la fronte corrugata ed un lieve tremolio delle labbra indicano chiaramente che qualche cosa vorrebbe dirlo. Certo, che egli è dominato da un pensiero e che non ha la forza di esprimerlo. I medici stanno d'intorno a lui ansiosissimi e con poca speranza. Una vita appesa ad un filo. Una vita preziosa di un giovane ed eroico combattente, tanto degna di essere salvata.

Il capitano aviatore Tor, aveva avuto la gioia di compiere in pieno un attacco contro un sommergibile inglese in emersione, l'aveva affondato con un sicuro, ma era poi precipitato con il suo apparecchio in mare. Raccolto da una torpediniera, quasi dissanguato per una larga ferita al fianco. Al nono giorno di degenza, mentre penetra in corsia un augurioso raggio di sole, l'aviatore, battendo le palpebre, pronuncia queste parole:

— Sto assai male, lo so. Ma, ditemi, potrò io guarire e potrò ancora volare?
— Sì che guarirete e potrete ancora volare. Ve l'assicuriamo. Ora dovete fare soltanto la nanna. Dormite, dormite. E sarete più forte di prima. Volerete ancora.
E lui si persuade. Sorride. Si addormenta come un bimbo, con i pugni chiusi.

Parecchio tempo trascorre il capitano a dormire. Si avvicendano lunghi giorni e lunghe notti e quando finalmente può alzarsi, il medico è costretto a dire che benché guarito egli non è più idoneo al volo.
— Ma potrò combattere in altro modo — soggiunge subito lui — potrò scegliere un'altra arma, non è vero? Il mio occhio è buono, il polso è fermo!
— Senza dubbio. Siete ancora in gamba. Ed avviene in breve il passaggio di arma. Dall'aerocostituzionale, al sommergibile. Ecco che il capitano Tor, è al comando di un sommergibile. Intrepido e ferrigno comandante. Occhio di falco bene aperto sulle vastità dell'Atlantico, con una spic-

chetta. Il nemico insiste, non cessa per un istante di bersagliare, ma non riesce a manovrarla, poiché gli si oppone una manovra ardita sagacissima e sfuggente. Il bersaglio si muove a meraviglia. Gira, si rigira, zigzaggia. Si divincola, agile e pronto. I colpi dall'alto sollevano colonne di spuma d'intorno. Duello lungo ed ostinato, che non conclude a nulla. Il capitano Tor, spara e manovra. L'inglese perisce roteando, insegue e manda bombe. Botta e risposta che durano per ore.

Il capitano Tor, si è seccato. A qualunque costo vuol venire a capo. Ed allora dà ordine al radiotelegrafista di trasmettere al «Wellington» un messaggio: «La vostra caccia mi ha annoiato. Se proprio ci tenete a saperlo, ve lo dico esultante. La mia direzione è questa... (indicazione vera), la mia rotta è quest'altra... (indicazione vera). Buona fortuna!».

L'inglese non accusa nessuna ricevuta del messaggio. Persegue ad assaltare ed a sparare fuoco.

Ha egli rifiutato il cavalleresco invito alla singolar tenzone? Nessuno apprezzamento ha fatto del coraggioso ed eccezionale avversario? Chi sa!

Il cielo frattanto si oscura. Sul mare si vanno calando le cortine della sera. E la sparatoria ha una tregua. Ha forse il nemico esaurito tutte le bombe? Chi sa!

Ad un certo momento il «Wellington» descrive un largo cerchio di sopra al sommergibile e si allontana. E' un segno di saluto?

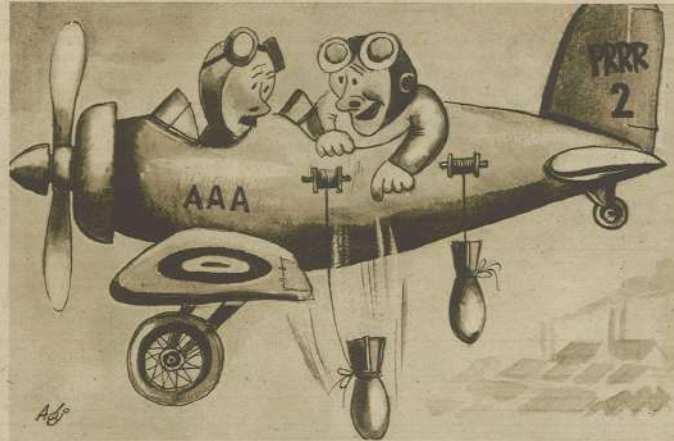
Voce del marconista:
— Comandante, l'inglese ha risposto!
Il capitano Tor, legge: «Vi siete meritato la vostra quasi salvezza. Buona fortuna a voi!».

POSTA Aerea

Questo è l'ultimo fascicolo del 1941. Si chiude con questo numero del giornale l'undicesimo anno di vita de L'Aquilone. Dal 1931 il vostro giornale, che nacque piccolo piccolo e usciva una volta al mese, ha fatto parecchia strada. Certo altra ne farà, brillante e onorata. Migliaia di ragazzi si «sono fatti» nella nostra grande famiglia: si può dire che non vi siano aviatori al di sotto dei trent'anni che non abbiano conosciuto, letto, amato L'Aquilone. L'Aquilone è stato sempre un amico. E lo sarà

Aeromodellista lucchese, non sei l'unica aeromodellista d'Italia. Ce ne sono delle altre, poche, ma ce ne sono. La più brava è Maria Umbra Bartoletti. Forse tu sei ancora più brava, ma io non ho ancora avuto modo di stabilirlo con prove alla mano. Ti ritorno la fotografia con la preghiera di eseguirne un'altra dello stesso modello. La foto che mi hai mandata è bella, ma è poco contrastata e perciò semo che riproducendola diventi ancora più grigia e piatta. Devo dire, ad ogni modo, che dalla

GLI AVARI SCOZZESI



Eh già, io ho adottato questo sistema; così quando non scoppiano si ritirano su ed è tutto di guadagnato!...

ancora, e meglio se possibile, nel prossimo anno e nei futuri.

Ed ora, ragazzi, mandiamo insieme a tutti i combattenti e particolarmente ai nostri camerati dell'Arma azzurra i migliori auguri.

Ringrazio tutti gli aeronipoti che mi hanno inviato auguri per il Natale.

Giancarlo Bernardini, Marina di Carrara. — Credo che il giornale ti sia già giunto. Del «Costruttore di Aeromodelli» si parlerà presto come di cosa fatta e passata. Un po' di pazienza ancora. Ciao.

Primo Aviere, Irea. — Il «Costruttore di Aeromodelli», quando verrà posto in vendita. Per il volo umano puoi rivolgerti al Comitato Centrale e leggere tutte le puntate comparse su L'Aquilone su tale argomento. Lodo le tue intenzioni di dedicare qualche ora all'istruzione dei giovani. Bisogna sempre amare i giovani e insegnar loro il bene, la lealtà, la generosità. Gli uomini sono spesso cattivi perché non hanno trovato nella loro vita un buono e onesto maestro (e per maestro non intendo un diplomato in pedagogia!).

Mario Piccato, Roma. — Circa le 24 lire per un'annata della Rivista Aeronautica ti devo dire che tu devi aver letto male. Non sono se Les ailes si pubblichi ancora. Io credo di no. Il greco antico lo si studia per farsi una base classica. Dunque è giusto studiarlo. Nella tua lettera non c'era nessun francobollo per la risposta. Puoi chiedere tutti i fascicoli di Aviazione per tutti dal 7 al 12 all'Ufficio Editoriale Aeronautico.

fotografia dell'ossatura mi sembra di capire che «ci sai fare», sempre, bene inteso, che si tratti di sola farina del tuo sacco.

E. M. Ramolini, Costellanza. — Grazie delle tue parole cortesi e degli auguri. Il prezzo del Costruttore di aeromodelli verrà comunicato in uno dei prossimi numeri de L'Aquilone dato che, per quanto una parte del libro sia già in macchina, non si conosce oggi come oggi, (ma lo si conoscerà domani...) il numero preciso delle pagine (vale a dire dei quartini tipografici) né il costo complessivo del milione di zinchi che occorrono per riprodurre i disegni. Ma non temere, che l'attesa sarà oramai breve. Questione, proprio, di una o due settimane al massimo: vedrai. Poi potrai inviare i soldi (che evidentemente ti bruciano le tasche!).

Canotta e Garattini, Milano. — Grazie grazie. E non dimenticate di far sapere a chi lo ignora che L'Aquilone è il giornale degli aeromodellisti di oggi e degli aviatori di domani.

Enzo Carlucci, Fasano. — Certo che ci saranno anche il prossimo anno le gare nazionali. Ci mancherebbe altro. Ti posso anzi dire che saranno grandiose: un vero grandioso campeggio con una grandiosa gara. Preparati. Circa l'aeroplano a reazione (nuovo vanto dell'ingegneria aeronautica italiana) ti dico che su L'Aquilone è già stato pubblicato un articolo che descrive il... descrivibile. (Ti sai che i nuovi tipi di aeroplano sono circondati più che mai dal segreto). Ricambio i saluti cordiali e ti prego di mostrare il tuo giornale a tutti i tuoi compagni che non lo conoscono e che leggono, invece, certa roba...

Il postino FOTOGRAFO

Mario Bocci, Pescara. — Non so se la foto tua e del tuo occhialuto amico sarà possibile pubblicarla perché non è proprio un capolavoro, sembra fatta dai fotografi ambulanti che girano sulle spiagge con macchinoni enormi, lenzuoli neri, bidoni di liquido e di acqua goccianti e che ti dicono: «Guardate qui, sorridente, fatto!». E' troppo contrastata ed i bianchi e i neri sono troppo crudi per il mio gusto: i piedi si perdono nell'ombra e l'ala superiore del modello si smarrisce nel cielo bianco come un secchio di calce. Ci vuole lo schermo giallo, caro mio. In ogni modo sperare non è male.

Giuseppe De Luise, Salerno. — Anche per te conta quello che ho detto all'amico Bocci. Uno schermo giallo avrebbe fatto di una brutta fotografia una cosa buona perché come inquadratura non c'è nulla da dire.

Topolino Azzurro, Vicenza. — Per quanto riguarda le fotografie ho parlato molto e chiaro, almeno credo, nel n. 38 di quest'anno. Non credi cioè sarebbe bene dare una lettera all'articolo Aeromodellismo e fotografia? Ti dirò che attualmente sono sprovvisto di fotografie da poterti inviare. Ti terrò presente e, caso mai, me ne dimenticassi. Scrivimi nuovamente.

Agi.

LA PENNA AL SEGRETARIO

Giuseppe De Luise, Scantiano. — Non so se il postino fotografo passerà la tua foto; il «Costruttore» uscirà dopo le feste natalizie ed il suo prezzo non è stato ancora stabilito.

Luciano Sorlini, Brescia. — Va bene per il catalogo; quello di Aviomirina non credo che sia pronto; prova a chiederlo dopo le feste. Giarella non ha indetto nessun concorso fotografico.

Giusto Russo, Campobasso. — Ho provveduto a farti inviare l'elenco delle tavole costruite nostre, indirizzi di ditte specializzate in aeromodellismo scotti; Aeromodelli e accessori, Via Riva Reno, 18, Bologna; Aviomirina, Via S. Basilio 50, Roma; Movo.

Giuseppe De Marco, Taranto. — La tua lettera, scritta in calligrafia impossibile su carta atrocemente bluastra ha fatto andare in bestia Zio Falcone che si è assolutamente rifiutato di leggerla e ha fatto venire il mal di testa a me, Beh, pazienza, passiamoci sopra, come disse quel conducente di un compressore stradale il quale aveva sfeso i pantaloni in terra per strarati. Per le informazioni relative alla RUNA ti dirò: non è possibile iscriversi alla sede centrale; puoi, se mai, rivolgerti a quella di Bari o ad un'altra sede provinciale. L'importo è fissato come segue: 8 lire per il battello e 15 lire per avanzati, giovani fascisti e guj. Per avere anche l'abbonamento a L'Aquilone occorre aggiungere 10 lire. Per frequentare un corso di volo a vela per il conseguimento dell'attestato B, poiché quello A non viene più rilasciato, è necessario che tu ti rivolga al tuo Comando Federale della GIL che tu appartenga ai preaeronautici e che tu abbia almeno la licenza media inferiore. Il corso è gratuito. Al Comando GIL potrai avere anche le altre informazioni che ti interessano.

Bruno Fabris, P. M. 3400. — Il catalogo ti è stato spedito, per il resto non so.

Ciogna di Catania. — Certo, puoi partecipare ai corsi per strarati. Per le informazioni relative alla RUNA ti dirò: non è possibile iscriversi alla sede centrale; puoi, se mai, rivolgerti a quella di Bari o ad un'altra sede provinciale. L'importo è fissato come segue: 8 lire per il battello e 15 lire per avanzati, giovani fascisti e guj. Per avere anche l'abbonamento a L'Aquilone occorre aggiungere 10 lire. Per frequentare un corso di volo a vela per il conseguimento dell'attestato B, poiché quello A non viene più rilasciato, è necessario che tu ti rivolga al tuo Comando Federale della GIL che tu appartenga ai preaeronautici e che tu abbia almeno la licenza media inferiore. Il corso è gratuito. Al Comando GIL potrai avere anche le altre informazioni che ti interessano.

Luciano Antonetti, Roma. — Ho passato la tua lettera all'autore del corso di Radiocomando il quale ti risponderà direttamente.

CRIVELLO II

IL "BOULTON PAUL DEFIANT", DI PAG. 12

Per controbilanciare la costruzione germanica di bimotori da caccia, la Gran Bretagna ha tentato la costruzione dei biposti monomotori da caccia, biposti che potessero realizzare l'agognata formula velocità-arrampata. A tale scopo è stato creato il «Boulton Paul Defiant». Questo è un apparecchio di costruzione interamente metallica con carrello e ruotina retrattili, equipaggiato con il solito classico motore «Merlin». In questo tipo però a metà del consueto iperbolico armamento fisso, fu sostituita una batteria di mitragliere da 20 mm in una torretta azionata elettricamente. Le linee di questo aereo sono comuni, col posto di pilotaggio molto sporgente e dotato perciò senza dubbio di discreta visibilità. La torretta è molto impacciata dalla carenatura, tanto che in certe versioni questa manca del tutto. Nell'impiego bellico il «Defiant» non è stato molto fortunato; attualmente è imbarcato sulle portaerei.

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO

Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580-680

Continua il successo di vendita del N. 8 di AVIAZIONE PER TUTTI

SOCCORSI DAL CIELO

Viene intanto posto in vendita anche il N. 9

POSTA AEREA

Chiedete questi fascicoli al vostro giornalaio o all'

Ufficio Editoriale Aeronautico
Piazza del Popolo, n. 18 - ROMA
Conto Corrente Postale N. 1.24718
Ogni volumetto costa UNA LIRA

Successivamente usciranno:

N. 10. Piccola storia dell'aviazione
N. 11. Aeroplani dei paesi in guerra (Italia)
N. 12. Aeroplani dei paesi in guerra (Germania)

Ogni volumetto una lira

Eseguite i vostri versamenti sul conto corrente postale N. 1.24718 Ufficio Editoriale Aeronautico - Piazza del Popolo, 18 - Roma.

cata predilezione a combattere in superficie, ad usare più il cannone che il siluro. La serie delle azioni si inizia presto e meglio non potrebbe andare. I combattimenti si susseguono, si svolgono e si concludono, a volte così come si prevedeva, a volte come non si aspettava.

Un esempio. Ore pomeridiane. Il sommergibile italiano è in emersione. Il comandante si trova sulla coffa su cui spumeggiano i flutti. Sta a guardare sull'orizzonte, quando dalla densa fittissima nuvolaglia piomba giù diritto e veloce un «Wellington». Non c'è che dire, il bombardiere inglese ha effettivamente sorpreso il nostro sommergibile e gli scaraventato addosso bombe su bombe.

Il capitano Tor, ha quel che voleva: un combattimento in superficie. E lo fronteggia con calma ed avvedutezza. Non si immerge affatto e risponde alle bombe con il reiterato fuoco delle mitragliatrici di tor-



**AEROPLANI
CAPRONI S.A.**

MILANO

**AEROPLANI
PREDAPPIO S. A.**

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

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



*Unica raccomandazione:
Fila, come se tu avessi un cubo di Alfasud!*



FIAT
MOTORI E AEROPLANI

S. A. FIAT - VIA MURA 510 - TORINO
S. A. AERONAUTICA D'ITALIA



PIAGGIO



NARDI
Aeroporto Forlanini - MILANO

NAVALMECCANICA

S. A. NAPOLI - Capitale Sociale L. 96.000.000

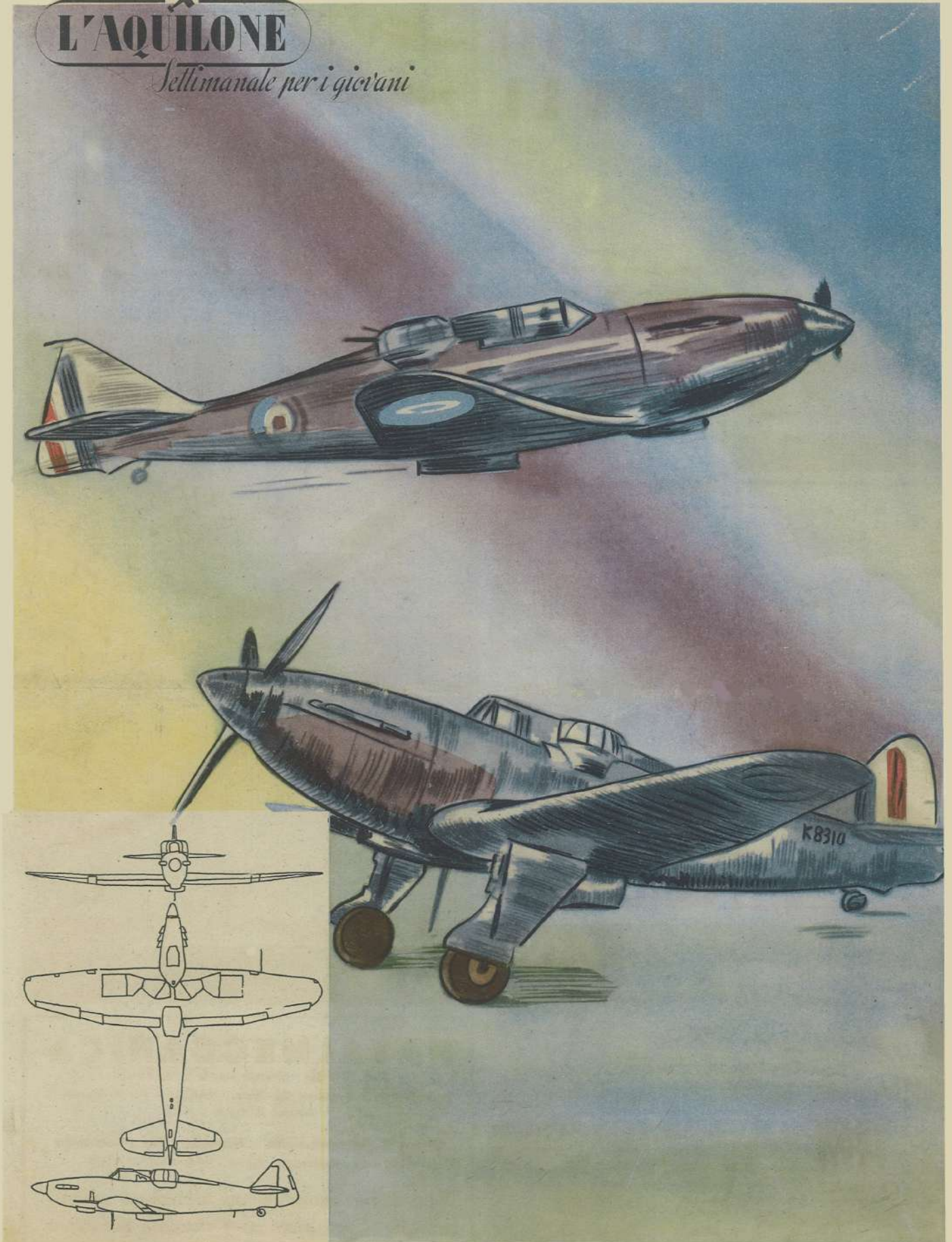
Sede Sociale e Direzione Generale - NAPOLI - Via D. Morelli, 7
Telefono 20-325 P. B. X.

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

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

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



AEROPLANI DEI PAESI IN GUERRA: SCHEMI E PROSPETTIVE DEL *PAUL DEFIENT* DELLA R.A.F.