

# L'AVVOLGIONE

Abbon. anno L. 7 - Sostenitore L. 100  
Onorario L. 500 - Un numero cent. 30

quindicinale di aeronautica per i giovani

Direz. Amm. e Pubblicità: Roma  
Viale dell'Università, Telef. 45 317



# sviluppi del "volo silenzioso"

**A**l precedenti articoli ci sembra aver dato un'idea sufficientemente chiara sul volo a vela in generale, sui diversi sistemi di lancio e sui metodi di insegnamento.

Sarà ora necessario trattare, sia pure molto seriamente, un

tenere lo sviluppo del volo a vela di alta classe.

Per eseguire i voli nelle nubi occorre però addestrarsi prima nel volo alla cieca per affrontare poi con sicurezza la prova.

Il volo alla cieca è quello effettuato senza visibilità esterna (per esempio tra nubi assai dense) con il solo ausilio degli stru-

struzione dei piloti di velivoli senza motore.

Nell'allenamento per il volo acrobatico il velivolo a vela presenta notevoli vantaggi rispetto a quello a motore, vantaggi determinati principalmente dalla minore velocità di caduta e dalla più bassa quota di caduta conseguenti all'uscita dalle singole figure del volo acrobatico.

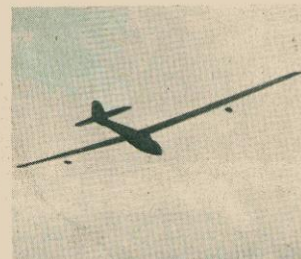
Da una quota di 1000 metri un apparecchio senza motore può effettuare un completo programma acrobatico senza grande difficoltà. Occorre però non esporre l'apparecchio a sforzi eccessivi e effettuare ogni manovra con cautela, per non perdere il dominio dell'apparecchio e il senso della posizione nello spazio.

Se l'utilità del volo a vela è contestata perchè esso non può essere utilizzato in combattimenti aerei, deve rilevarsi che serve non solamente alla formazione preparatoria degli aviatori, ma serve soprattutto al loro selezionamento.

Ed è per questo che necessita l'addestramento d'alta classe per il valore altissimo che possiede come formatore di eccellenti aviatori.

Chiuderemo questo articolo

parlando dei primati. Ve ne sono di tre generi: di distanza in linea retta, di altezza e di durata in volo. Sono stati raggiunti in linea retta 220 chilometri



In pieno volo

di percorso; in altezza si sono raggiunti 2589 metri di quota, e sono state compiute senza scalo 36 ore e 35 minuti di volo veleggiato.

Con apparecchio biposto e passeggero a bordo è stata percorsa la distanza di 36 chilometri e sono state compiute 9 ore e 21 minuti di volo.

Queste cifre luminosamente dimostrano la perfezione raggiunta dalle macchine e l'abilità e l'addestramento dei piloti.

**G. d. N.**



Un volo fra le nubi, al tramonto

altro argomento che ha una grandissima importanza: quello relativo ai primati, al volo a vela fra le nubi e acrobatico.

I tipi di velivoli semplici e di basso costo adoperati finora per estendere il più possibile la pratica del volo a vela tra la gioventù non potevano essere impiegati che per le normali esercitazioni.

Per la pratica invece dei lunghi voli, del volo tra le nubi, sopra le nubi e del volo acrobatico era necessaria la realizzazione di un apparecchio con doti aerodinamiche superiori.

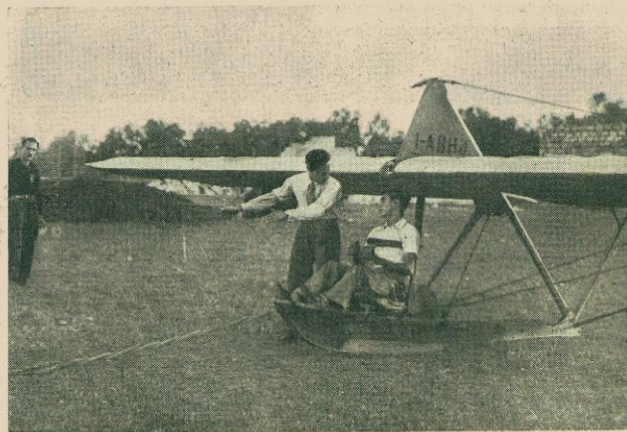
Infatti sono state costruite macchine più solide con perfette doti di sicurezza e di manovrabilità.

Solamente così si è potuto ot-

tenere di bordo (altimetro, indicatore di sbandamento trasversale e longitudinale e indicatore di virata).

Coloro che hanno buona pratica del volo alla cieca e un buon allenamento possono sempre assai agevolmente cavarsela in caso di tempesta, quando non sia possibile evitarla. Certamente il volo a vela in mezzo alla burrasca rappresenta il massimo che possa affrontare la aviazione senza motore.

Sarebbe assai desiderabile che corsi sistematici di volo alla cieca venissero svolti regolarmente; però è assolutamente necessaria l'introduzione del volo acrobatico, il quale dovrebbe essere considerato come un elemento indispensabile dall'i-



Un lancio (Scuola di Volo a Vela di Bari)

# Il prodigioso volo di Blériot

Venticinque anni or sono, il 25 luglio 1909 una notizia stupefacente si spargeva per il mondo: un aviatore francese, Luigi Blériot,



Luigi Blériot

levatosi in volo da Calais aveva traversata la Manica e raggiunta la costa inglese in 37 minuti di volo, vincendo il premio messo in palio per quella impresa da Lord Norcliff.

La stessa notizia oggi, che siamo abituati a sentire parlare di aerei che sorvolano gli oceani a tempo di record, che raggiungono altezze iperboliche, che saettano lo spazio a velocità fantastiche, non solo non desterebbe alcuna meraviglia, ma lascerebbe completamente indifferenti.

Se ci riportiamo indietro negli anni, se dimentichiamo per un momento il superbo S. 55 X di Italo Balbo e fissiamo il nostro pensiero sull'apparecchio di Enrico Farman che nel 1908 vince il premio Armengaud perchè compie in volo degli otto su 12 miglia di percorso in 19 minuti, se pensiamo che Delagrange stupisce il mondo perchè, sempre nel 1908, per primo porta in volo a Torino un passeggero, ci possiamo rendere perfettamente conto dello stupore ammirato che possedette gli uomini

quando si seppe che la Manica era stata sorvolata da un aeroplano.

Luigi Blériot nacque a Cambrai il 1° luglio del 1872 e compì i suoi studi alla Scuola Centrale di Parigi, da dove uscì nel 1895. La carriera di questo che sarà poi un grande pioniere dell'aviazione, si iniziò con una invenzione che nulla aveva a che fare con la sua futura attività; infatti egli ideò e costruì una lampada ad acetilene per automobili. Soltanto nel 1900 Blériot si dedicò agli studi e alle esperienze aeronautiche.

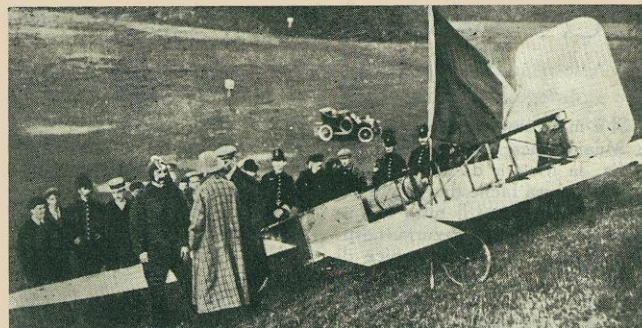
La prima sua invenzione in questo campo fu un aeroplano a forma di uccello con le ali mosse da un motore ad acido carbonico. L'apparecchio non rispondeva alla scopo e nel 1904 l'inventore si decise ad abbandonare questa sua prima creatura per realizzare dapprima un biplano, poi un apparecchio del tipo Langley a piani consecutivi che sviluppò e trasformò a tal punto, da ottenere un apparecchio con il quale gli fu possibile compiere eccellenti voli.



L'apparecchio di Blériot sulla Manica

Le esperienze e gli studi compiuti sull'apparecchio a piani consecutivi fecero nascere in Blériot l'idea del monoplano, idea che sviluppò e concretò nell'apparecchio che fece conquistare al suo

inventore la palma della vittoria, vittoria che non fu dovuta soltanto alla fortuna, ma che fu il risultato di un rigido e costante allenamento.



L'arrivo a Pons. Blériot alle prese con un giornalista

Nei due mesi che precedettero la prova, quasi ogni giorno Blériot si levò in volo per provare se stesso e la sua macchina. Dall'8 giugno cominciò a compiere siste-

Dieci minuti dopo la partenza, il monoplano è fuori vista dalla costa. Blériot è ora solo sul mare e si dirige verso l'Inghilterra affidandosi soltanto al suo senso di

orientamento, perchè a bordo non ha neanche la bussola.

Lontano sul mare ecco un punto che s'avvicina rapidamente: è l'«Escopette», torpediniera francese che, partita molto prima di lui, segue la rotta che egli deve seguire. La torpediniera naviga a tutta forza, ma il monoplano la raggiunge, la sorpassa ed è di nuovo solo sul mare. Non c'è che da proseguire dritti per 14 miglia ancora e Blériot avanza. Ma sarà la direzione giusta o il vento lo avrà fatto deviare? Pochi minuti d'incertezza che debbono essere sembrati eterni al navigatore; ecco finalmente la costa inglese. Un forte vento di libeccio fa deviare l'apparecchio verso levante; Blériot cerca di mettersi con la prua al vento e, seguita la costa per due o tre miglia, si dirige verso una valletta, dove un suo compatriota sventola alto un grande tricolore per indicargli il punto adatto all'atterraggio. Una raffica lo investe, gli fa compiere una volta tonda, ma l'aviatore si riprende e manovra in modo da scendere prontamente.

Nella discesa, un po' movimentata, il propulsore e la trasmissione rimangono danneggiati, ma l'aviatore ne esce incolume, quantunque più che un atterraggio, il suo fosse stato un piombare improvviso da circa venti metri di altezza.

La prova si concluse, così, vittoriosamente.

Onori trionfali furono decretati all'aviatore da inglesi e da francesi e tutto il mondo acclamò l'uomo che per primo aveva sorvolato il mare.

E' superfluo ricordare qui tutto quanto Blériot ha compiuto in prodell'aviazione; ricorderemo soltan-

maticamente dei voli la cui durata andava man mano crescendo. Il 14 giugno percorse 4 chilometri; il 15 giugno restò in volo per 15 minuti, il 4 luglio restò in aria 50 minuti, e finalmente la mattina del 14 luglio compì un volo di 25 miglia da Etamp ad Orleans, ad una velocità media di 34,1 miglia all'ora.

Nel luglio, Blériot decise di tentare la prova; si portò da Parigi a Calais con il suo monoplano e il giorno 25 compì lo storico volo.

Levatosi in volo alle 4 del mattino, resì in aria per 15 minuti provandosi a fare un giro di 9 miglia attorno a Calais e prese poi terra sul poggio dal quale avrebbe dovuto spiccare il volo per l'Inghilterra. Alle 4,35 decollò dirigendosi verso l'opposta costa.



Pochi minuti dopo il decollo

to che egli ha istituito una Coppa che porta il suo nome e che sarà assegnata definitivamente a chi per primo percorrerà 500 km. di volo in 30 minuti. Tale trofeo attualmente è detenuto dall'Aeronautica Italiana.

Il 25° anniversario della trasvolata della Manica è stato celebra-

to in Francia con una manifestazione aerea svoltasi a Buc alla presenza dello stesso Blériot, del Presidente della Repubblica, dei Ministri dell'Aria di Francia e d'Inghilterra e di innumerevoli altre personalità francesi ed inglesi.

Durante la manifestazione di Buc, 150 aeroplani hanno volato

sul campo gettando fasci di rose sull'apparecchio che compì lo storico volo, volo al quale va associato il nome d'Italia, perchè il motore che spinse le fragili ali era stato creato da un italiano: Anzani.

**Nonno Meo**



Statua allegorica di Arturo Martini

## La Mostra dell' Aeronautica

(Impressioni di una giovane lettrice)

Si è inaugurata lo scorso giugno a Milano, per la prima volta in Italia, la Mostra d'Aeronautica.

Non è cosa facile dare a chi legge un'idea esatta di tutto quanto il materiale che nell'azzurra mostra è sistemato: materiale tecnico di-

guerra libica, durante la quale, come è noto, l'aeroplano venne usato per la prima volta quale strumento di offesa e di difesa.

Questa sezione è stata curata dal col. Cutry, dal comm. Pratelli e dal prof. Monti.

calma; una spirale, simbolo dell'ardimento, sale svelta verso il cielo.

Tutt'intorno, in tenuissime tinte, sono rappresentate le macchine volanti durante i secoli, per attestare quanto ardue siano state le prove da superare per giungere al volo. Di fronte all'ingresso, Icaro nudo.

Si sale al piano superiore.

Dove l'anno scorso stavano le tante discusse pitture novecento, è tutta, ora, una riposante armonia di azzurro.

Ecco l'apparecchio sul quale Benito Mussolini apprese le prime nozioni di volo.

A destra la sala della Crociera del Decennale, elegantissima nella sua austerità semplicità; segue la sala dedicata alla meteorologia, ove sono esposti i diversi tipi di palloni sonda.

La sala dei records: diverse fotografie illustrano le grandi conquiste dell'ala italiana.

Ecco le fotografie che riproducono Umberto Maddalena «alle prese col terrestre» che lo portò, coi fidi Cecconi e Damonte, compagni di gloria e di morte, per 67 ore consecutive in volo, facendogli battere così i records di durata e di distanza.

Del grande Eroe rodigino c'è poco, ma non abbisognano certo documenti e fotografie per ricordarlo: la sua magnifica opera di

grande Aviatore è d'esempio a tutti coloro che, uniti sotto la guida del Duce, battono nel bel cielo d'Italia gran colpi d'ala.

Più avanti ecco il «bolide rosso» di Agello e l'apparecchio di Donati.

Nella sala adiacente a quella riguardante la costruzione degli apparecchi, si adagia completo il «Savoia Marchetti» pilotato da Italo Balbo nell'ultima crociera che portò uno stormo due volte attraverso l'Atlantico. Il grande apparecchio d'argento pare abbia appena approdato. Lo guardo con tenerezza: è per lui e per i suoi compagni che tanto ho pregato e gioito!

La mostra azzurra è tutta un canto di ardimento, di motori, di «Gioinezza».

Gioinezza gagliarda e virile che accompagna il canto del cuore al fragoroso coro dei cilindri in moto; gioinezza in alto sospinta dalla grande passione di eliche, di ali e di azzurro.

La Mostra dell'Aeronautica dà vita, una vita di cielo e di gloria, alle parole del Duce:

«Questa ala che ha ripreso il suo volo non sarà più infranta».

**Armi Dalilla**



La grandiosa azzurra facciata

mostrativo, propagandistico, scientifico, fotografico e vario.

Tutto è stato intelligentemente curato, tutto con cura eseguito.

Entriamo nell'atrio dovuto all'architetto Giuseppe Pagano, ai pittori Nivola, Costantino e Pintori: in un ampio quadrato bianco, sullo sfondo azzurro d'un'ala, è posto un ritratto del Duce con alla destra i tre cerchi concentrici, a guisa di tricolore, formante, in guerra, il distintivo degli apparecchi italiani.

Ecco la sala dei Precursori creata dagli architetti Figini e Pellini, sala in cui è ampiamente illustrata la storia dei primi tentativi di voli dalle prime Mongolfiere ai dirigibili più perfetti.

Segue la sala destinata ai primi voli con stampe dell'epoca ed entusiastici articoli dai titoli: «Si vola! Si vola!».

Si raggiunge poi la sala della

In una piccola sala a parte vi è un apparecchio nemico «ferito». Le grandi ali immote sono qua e là sfioracchiate, contuse.

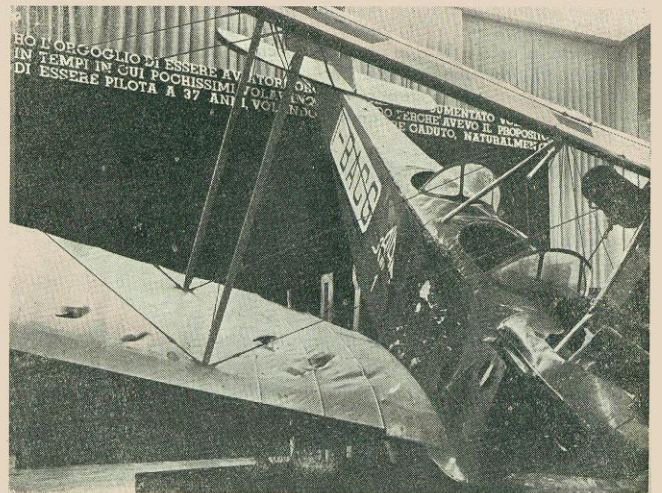
Attraverso un breve passaggio dove, in apposite vetrinette, sono esposti avanzi bellici, si raggiunge la sala delle Medaglie d'oro, davanti alla quale sta la sezione Gabriele D'Annunzio col glorioso «S. V. A.» che volò su Vienna ed altri cimeli.

Così si arriva alla sala della grande guerra: fotografie, nomi: Baracca, Baracchini, Bottini, Cabruna, Ancillotto e tanti, tanti altri.

Ancillotto: da solo combatté accerchiato da 30 apparecchi nemici! E c'è un'interessantissima fotografia che illustra il glorioso episodio.

Riuscitissima è la sala «Aviazione e Fascismo»; seguono due sale: una dedicata a Fiume e l'altra al «Popolo d'Italia».

Nella sala d'Icaro è posta al centro una vasca d'acqua azzurra e



L'apparecchio col quale Benito Mussolini cadde nel 1920 sul Campo di Arcore

# LA NAVE VOLANTE

Un felice esperimento nelle costruzioni aviatorie giganti è stato fatto coll'aerovascello « Do X » dovuto all'ingegnere Dornier, che ha sviluppato al

stati montati dodici motori Fiat A. 22 da 550 cavalli ciascuno e perciò la potenza totale di ciascun idrovolante è di 6.600 cavalli.



L'« Umberto Maddalena » e l'« Alessandro Guidoni » in volo

massimo la sua formula di idrovolanti a scafo con pinne laterali e con ala sopraelevata.

Il gigantesco idrovolante è costruito infatti come un vascello, ed è questo il primo tentativo di razionalizzare le costruzioni aviatorie servendosi degli schemi di costruzioni navali.



Meccanici su una gondola motori del « Do X »

L'aviazione italiana possiede due di questi aerovascelli che hanno il nome di due dei più puri eroi dell'Aviazione Italiana: l'« Umberto Maddalena » e l'« Alessandro Guidoni ». In questi due tipi gemelli, sono

L'« Umberto Maddalena » è costruito con uno scafo diviso in tre piani: nel piano aderente alla chiglia sono sistemati i serbatoi del combustibile e del lubrificante, nel piano intermedio sono ricavate le cabine per i passeggeri e per il trasporto di truppe (nel caso che l'apparecchio venisse attrezzato per scopi bellici di sbarchi di armati su coste nemiche) e nel piano al disotto dell'ala sono ricavate la cabina di comando, la cabina di pilotaggio, la cabina per il comando dei motori e la cabina per le comunicazioni radiotelegrafiche e l'impianto radiogoniometrico.

Si tratta di una costruzione a ponti distinti, comunicanti tra loro a mezzo di scalette, come in qualsiasi nave. I dodici motori imprimono all'apparecchio una velocità di crociera superiore ai 200 chilometri ora.

Lo scafo è lungo 40 metri e a pieno carico pesca in acqua oltre un metro. L'ala è lunga 48 metri, si eleva sull'acqua di 4 metri ed ha una superficie portante di 490 metri quadrati. Immediatamente sotto l'ala si trova il ponte di comando, dal quale si gode una ottima visibilità a mezzo di finestre amplissime. Il comandante dell'apparecchio ha a sua disposi-

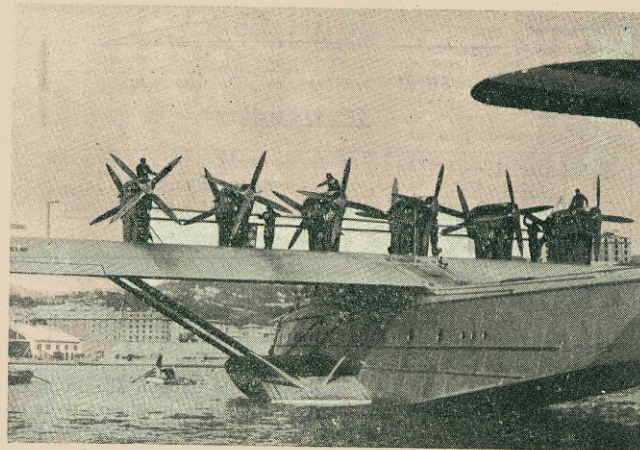
zione una vera cabina, nella quale può fare calcoli di navigazione e diramare ordini a tutto l'equipaggio sia a mezzo di apparecchi segnalatori, sia a mezzo di telefoni e di posta pneumatica. Immediatamente dopo il posto di comando, viene la cabina di pilotaggio a doppio comando. Dopo il locale di pilotaggio, si trova il locale della centrale dei motori. Alle pareti di questa camera sono affissi tutti gli strumenti indicatori dei motori e i comandi relativi per il funzionamento dei



L'« Umberto Maddalena » in volo su Roma

Dietro la cabina motori vi è la cabina del radioperatore e un piccolo locale ove è sistemato un motore per i servizi di bordo.

Col suo equipaggio al completo l'« Umberto Maddalena »

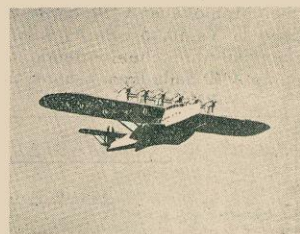


Il grandioso scafo del « Do X »

motori stessi. Anche questa cabina è la prima del genere ed è questa una delle più caratteristiche innovazioni del « Do

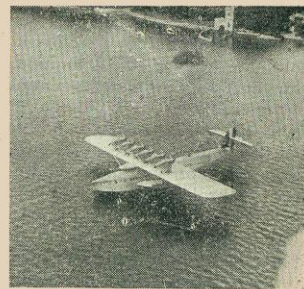
pesa 30 tonnellate e può trasportare un carico utile di venti tonnellate, corrispondenti a oltre cento passeggeri e ad un quantitativo di carburante che assicura oltre otto ore di autonomia. I serbatoi di combustibile possono ricevere fino a 16 mila litri di benzina. Il consumo di carburante è di sette chili per ogni chilometro di volo.

A. M.

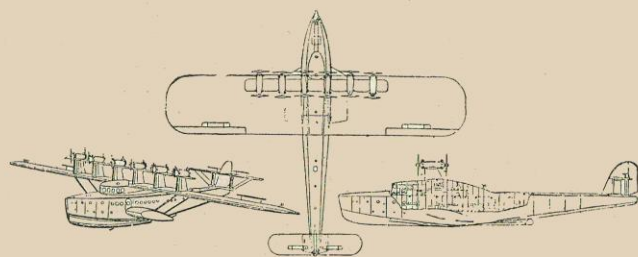


L'« Alessandro Guidoni » in volo

X » e dà un'idea di quello che potranno essere le costruzioni dell'aviazione di domani. I motori montati sull'ala sono racchiusi in grandi capottature, che permettono la sorveglianza e la riparazione di guasti lievi anche in volo. Ogni coppia di motori messi in tandem dista dall'altra due metri e mezzo.



L'« Umberto Maddalena » ancorato



Schemi del « Do X »

# l'ala Palestra

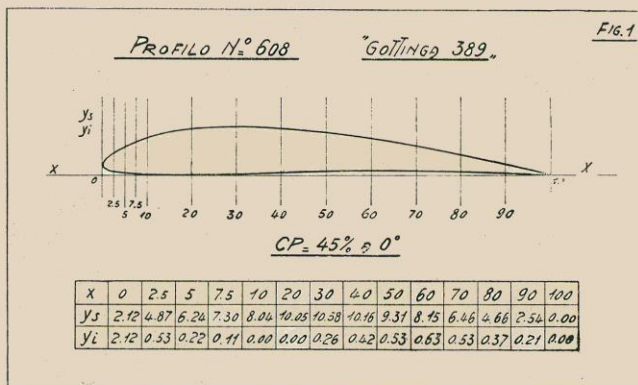
## Il costruttore di aeromodelli

(SECONDA LEZIONE)

### Progetto e costruzione di ali

Il profilo è la forma della linea che definisce il contorno esterno

I punti di intersezione delle ordinate con la retta base saranno chiamati in seguito i punti X e perciò avremo i punti X0; X2,5; X5; X7,5; X10; ecc. e, come si ve-



della centina, e verrà rappresentato con le quote dei punti che esso taglia su un certo numero di rette, chiamate « ordinate », perpendicolari ad una retta fissa di riferimento e distribuite regolarmente sulla lunghezza della centina.

Osserviamo la fig. 1 che riproduce il profilo N° 608 - Göttinga 389, uno dei profili più usati nelle costruzioni di aeromodelli.

Il N° 608 è il numero progressivo dato al profilo nella raccolta del Genio Aeronautico, mentre il N° 389 corrisponde al numero dato dal laboratorio di Göttinga in cui è stato sperimentato tale tipo di profilo.

La retta XX è la retta fissa di riferimento o base e le ordinate sono le perpendicolari alla XX passanti per i punti 0; 2,5; 5; 7,5; 10; 20; ..... e 100.

Dal punto zero passa l'ordinata da cui ha inizio il profilo, e cioè dal punto dove appoggia il bordo di entrata; dal punto 100 passa l'ordinata su cui appoggia il punto estremo del profilo; perciò fra le ordinate zero e 100 è limitata la lunghezza o corda della centina.

Le ordinate 10; 20; 30; ecc., che sono fra loro equidistanti, non fanno altro che dividere in 10 parti il segmento corrispondente alla corda del profilo.

Le ordinate 2,5; 5 e 7,5 sono fra loro equidistanti e dividono in 4 parti uguali la prima parte di corda da zero a 10 e cioè si eseguisce per ottenere la migliore esattezza del profilo al bordo di entrata.

de nella tabella, ad ognuno di questi punti X corrispondono altri due dati segnati con Ys e con Yi che alla loro volta corrispondono ad una quota data in altezza in percentuali della lunghezza della corda; e così abbiamo che con Ys sono segnate le percentuali di corda corrispondenti per ottenere l'altezza superiore della centina e con Yi l'altezza inferiore (che molte volte può essere eguale o minore di zero) partendo dal punto X corrispondente.

Per esempio, osservando la tabella della fig. 1 vediamo che in quel profilo alla X 30 corrispondono la Ys 10,58 e la Yi 0,26; il che vuol dire che, partendo dal punto X 30 dalla linea base, si tro-

verà il punto di altezza superiore corrispondente a 10,58 centesimi della lunghezza della corda e il punto di altezza inferiore a 0,26 centesimi della corda, sempre partendo dal punto base X 30.

Nel disegno, segnati i punti ed uniti fra loro con linea curva e continua, si ricaverà l'esatto profilo corrispondente a qualsiasi lunghezza di corda che si sarà stabilita.

Unito alla tabella vediamo ancora il seguente dato: CP = 45% a zero gradi; il che vuol dire che in tale profilo, se è disposto ad incidenza di zero gradi, il centro di pressione trovasi ad una distanza dal punto X 0 del bordo di attacco eguale al 45% della lunghezza della corda.

All'aeromodellista, per quanto riguarda il centro di pressione, basta questo dato perchè in generale le ali vengono applicate con incidenza di zero gradi: però avverti che il centro di pressione è soggetto a spostarsi al variare dell'incidenza e tale spostamento nei

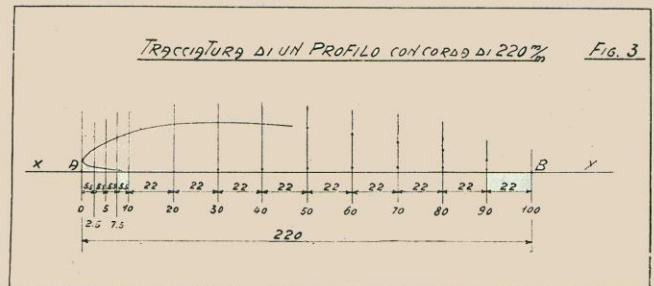
lo spostamento del centro di pressione, al variare dell'incidenza, sia minimo ed a favore per far ritornare automaticamente in posizione di equilibrio il modello una volta che questi, in volo, si sposti dalla sua linea normale.

Consideriamo ora un esempio pratico di progetto e costruzione di un'ala stando a quanto fino ad ora spiegato e adottando il profilo N° 608 pubblicato.

Si desidera costruire un aeromodello monomotore di cui si voglia preventivamente ottenere un peso totale di gr. 300, adottando il profilo Göttinga N° 389 corrispondente al N° 608 della R.S.G.A.

Progettiamo il disegno dell'ala che dovrà risultare di non meno di 20 decimetri quadrati, calcolando di ottenere un carico unitario di 15 grammi per decimetro quadrato.

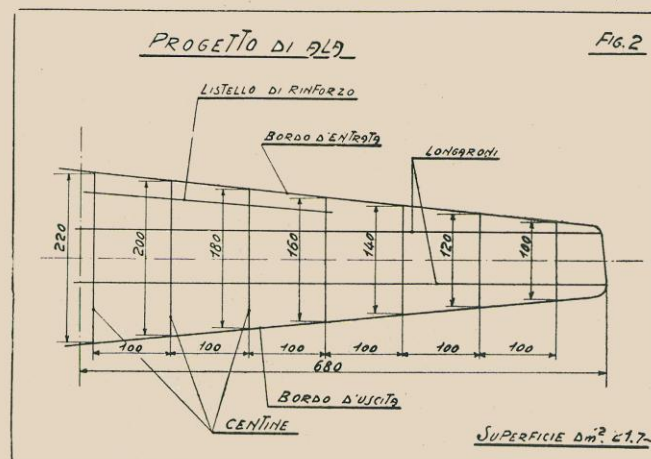
La figura in pianta dell'ala la disegneremo solo per metà, essendo l'altra metà esattamente simmetrica, e vi daremo una forma trapezoidale regolare e molto rastremata, tenendo la proporzione



media fra apertura alare e corda massima di 1/6 che praticamente si è dimostrata ottima.

La rastrematura la faremo uniforme, risultando così più facile il disegno ed anche il procedimento costruttivo.

Ammettendo di fare un'apertura alare di circa m/m 1400, potremo disegnare la pianta della mezza ala nelle seguenti dimensioni: corda massima m/m 220, corda minima m/m 100 con distanza di m/m 100 fra centina e centina, mettendo così 7 centine equidistanti (Fig. 2), e calcolando così la superficie di un doppio trapezio, cioè moltiplicando la somma delle corde della centina maggiore e della centina minore per la semi apertura alare, che dal nostro disegno rileveremo risultante m/m 680, avremo che m/m (220+100) x 680 è uguale a m/m q. 217.600 pari a dm. quadrati 21,76, cioè circa la misura



# del modellista

preventivata, se si considera che in pratica avremo una diminuzione di portanza alle estremità, Disegnata così la pianta dell'ala, stabiliremo anche la posizione dei longaroni, che sarà scelta a nostro piacimento, purchè non vengano menomate la robustezza e la rigidità dello scheletro dell'ala.

Nel presente disegno ho considerato di mettere quattro semplici longaroni, servendomi dei soliti listelli di legno bosso che molto bene si adattano, e cioè, di metterne uno, il più robusto, di sez. 2X4 davanti ed inferiormente, uno, di sezione 2X3, davanti e superiormente e due, uno sopra e uno sotto, di sezione 1X3 nella parte posteriore; ed ho pure previsto, per non voler deformare il profilo, di mettere un listello di rinforzo (bosso sez. 1X3) che legni su ogni mezz'ala le prime quattro centine fra loro.

Ho disposto che il bordo di entrata sia di filo d'alluminio del diametro di m/m 1,5 ed il bordo di uscita in legno sagomato.

Questi sono i particolari costruttivi; ma a noi interessa maggiormente la costruzione delle centine ed anzi tutto il disegnare ciascuna di esse nella dimensione e forma volute.

Controlliamo sul disegno fig. 2 le diverse corde delle centine che dovranno risultare uniformemente decrescenti fra m/m 220 e millimetri 100, essendo state disegnate equidistanti fra di loro e fra due rette.

Dal controllo ci risulterà avere sette centine diverse, lunghe rispettivamente m/m 220, 200, 180, 160, 140, 120 e 100. Cominciamo col disegnare per prima la centina maggiore, cioè quella di m/m 220, che costruiremo con compensato da millimetri 1,5 dovendo risultare la più forte.

Si tracci (Fig. 3) o direttamente sul legno o su della carta una retta XX e si limiti un tratto A B lungo m/m 220; si divida questo tratto o segmento in dieci parti uguali: segnando fra A e B tanti punti equidistanti fra loro di 22 m/m; si divida poi il primo tratto in quattro parti uguali e si segnino i punti; si traccino le perpendicolari alla retta XX passanti per tutti i punti segnati, e così si saranno ottenute tutte le ordinate necessarie per tracciare il profilo esatto.

Per il punto A passerà l'ordinata zero e per il punto B passerà l'ordinata 100.

Ora ci si deve armare di pazienza e di molta buona volontà, dovendo eseguire un numero non

indifferente di facili operazioni aritmetiche per ottenere le quote da riportarsi su ogni ordinata. Non sarà certo un'occupazione breve e piacevole; ma il costruttore di aeromodelli non si deve spaventare, perchè deve abituarsi a fare le cose con calma e senza fretta per ottenere precisi e buoni risultati.

Rileviamo dalla tabella la Ys corrispondente all'ordinata X 0 che è di 2,12, si moltiplichino 2,12 per 220 che è la lunghezza della corda della centina che si vuol disegnare ed avremo quale prodotto 466 che dovrà essere diviso per cento, ottenendo così la misura in m/m di 4,66 che è la distanza del punto del bordo d'attacco dal punto X 0 sulla corrispondente ordinata.

Riportiamo la misura segnando il punto sulla prima ordinata.

Troviamo il punto superiore sulla seconda ordinata X 2,5 che dalla tabella risulta essere di 4,87 per 100 di corda e replichiamo l'operazione, cioè si moltiplichino 4,87 per 220 che, diviso per 100, dà m/m 10,81, quota che riporteremo e segneremo sull'ordinata X 2,5; e così su ogni ordinata si riporteranno le varie quote superiori ed inferiori segnate nella tabella moltiplicate per 220, che è la corda della centina e divise per 100, ricavando sempre valori in millimetri.

Non ci si dovrà allarmare dei numeri frazionari e non si dovrà cercare di arrotondarli, perchè ne verrebbe falsato il profilo; bisogna abituarsi a riportare ad occhio le parti di millimetro e segnare sulle ordinate i punti molto esattamente: cosa che, con la pratica, non riuscirà tanto difficile.

Segnati tutti i punti sulle ordinate, questi devono essere uniti insieme con una linea curva e continua che unisca quella superiore a quella inferiore.

Queste linee curve possono essere fatte con l'aiuto di adatti curvilinei che si adagino bene sul maggior numero possibile di punti segnati per il profilo.

Disegnata così la parte esterna del profilo della centina più grande dell'ala, con eguale procedimento si disegneranno i profili delle altre centine minori, ripetendo le stesse operazioni geometriche e aritmetiche variando solo la misura corrispondente alla lunghezza della corda.

Queste centine potranno essere costruite in compensato più sottile e cioè dello spessore di millimetri 1.

Disegnato di ogni centina il profilo esterno, se ne segneranno i

punti esatti di incastro del bordo di entrata e dei longaroni; dopo di che si disegnerà la parte da traforare per togliere del peso superfluo, e nel disegnare ciò, si dovrà fare attenzione di non rendere deboli le centine, che altrimenti molto facilmente si deformerebbero e anche si spaccherebbero.

La lavorazione con l'uso del sistema a traforo delle centine già l'ho ampiamente spiegata in precedenti lezioni; e così pure la messa insieme dello scheletro e le finiture dell'ala.

## Giarella



ENRICO DE POMPEIS - Aquila. — Sto proprio descrivendo come si progettano e si disegnano le ali degli aeromodelli: prossimamente parlerò sulla costruzione di un aeromodello tipo «Canard» e sarò breve per poter presto insegnare altre cose sempre più utili.

Ad Aquila esiste l'Aero Club presso il cav. Luigi A. Ognibene e devi rivolgerti ad esso se vuoi partecipare al prossimo Concorso nazionale.

L'opuscolo ti è stato spedito.

FRATELLI MARIANI - Forlì. — Per i progetti di nuove invenzioni, anche se sbalati, il giornale offre la rubrica «Palestra dell'inventore». Gli schizzi che avete inviati non sono pubblicabili, perchè fatti a matita e mancanti di qualsiasi descrizione.

Non credo che un apparecchio così da voi concepito possa dare buoni risultati, perchè con una forma tale di ala, o meglio, con un tale piano di sostentamento

si ha aerodinamicamente una resistenza enorme all'avanzamento, che certo non avete nè pensata nè calcolata.

Siete dei giovani aquilotti; perciò vi consiglio di applicarvi a progetti più facili, e le mie lezioni sugli aeromodelli dovrebbero essere la vostra miglior guida per più ardue imprese nell'avvenire, quando sarete aquilotti con l'A maiu-scola.

FOLGORE CAMPA - Rifredi. — Prossimamente sarà pubblicato un nuovo statuto dell'Aero Club d'Italia che ammetterà l'ingresso nell'associazione di tutti gli aeromodellisti e forse di tutti gli abbonati a «L'Aquilone».

La quota d'associazione sarà modesta e nella cifra sarà compreso l'abbonamento a «L'Aquilone».

Adesso la quota per divenire soci dell'A. C. è di L. 20 annue più L. 10 di ammissione.

Per i prezzi di aeromodelli e di loro accessori ti consiglio di consultare i cataloghi di qualche ditta costruttrice.

Per quant'altro mi chiedi non so risponderti e devi rivolgerti ai Sig. Visconte e C. corso Casale N. 310, Torino.

ORLANDO TIMÒ - Torino. — Il tuo modellino è di dimensioni troppo minuscole e dubito possa volare bene e a lungo.

Ti sconsiglio l'ala biplana, perchè troverai una infinità di inconvenienti per l'equilibratura.

Prova a fare un'apertura alare di centimetri 30 circa e una superficie non superiore ai due decimetri quadrati e metti un'elica di 12 cm. di diametro con 15 cm. di passo.

Prova a fare un'apertura alare di centesmo.

Non scoraggiarti però; segui le mie lezioni e scrivimi quando ti troverai a dover superare delle difficoltà. Ti aiuterò. Buone vacanze e auguri.

ARMANDO INSINNA - Palermo. — In Italia le lettere si affrancano con francobolli da L. 0,50 e non da L. 0,05 e perciò certamente quella ditta avrà respinto le tue lettere perchè tassate.

giar.



Giornata dell'ala di Torino. Gli aeromodellisti pronti per le loro esibizioni

# Chi vincerebbe, e per quali ragioni, una eventuale guerra aerea fra il Giappone e la Russia?

(SAGGIO DI ANNA LOCOCO)

Come promettammo nel numero precedente, offriamo ai nostri lettori un altro tra gli otto saggi classificati i migliori del nostro recente Concorso per gli alunni delle Scuole secondarie, dovuto ad Anna Lococo di Roma della quarta classe magistrale inferiore.

Le considerazioni che già esponemmo intorno al saggio di V. Pecoraro permangono, naturalmente, anche per questo. Aggiungiamo, però, che è molto simpatico e lusinghiero che una penna femminile abbia trattato un argomento di carattere bellico con tanta efficacia e sia giunta ad una conclusione favorevole al riconoscimento della potenza dell'Arma aeronautica.

**P**RIMA di avanzare pronostici sulle possibilità di favorevoli azioni belliche fra due Nazioni, bisogna studiare la loro posizione geografica e la situazione dei centri demografici e industriali che ne rappresentano il fulcro.

Se esaminiamo due Nazioni, ad esempio, la Russia e il Giappone, vediamo subito che la forza preponderante in una guerra sarebbe quella aerea. Osserviamo quindi la situazione delle basi aeree più importanti, delle fabbriche e delle città come popolazione e come importanza politica.

La Russia, ha, rispetto al Giappone, il grande vantaggio di avere i centri demografici e industriali enormemente distanti, per un esito soddisfacente d'incursioni aeree in grande stile, da parte del nemico. Soltanto se si pensa che la distanza fra Mosca e Tokio è di circa 8000 chilometri in linea d'aria, dei quali i tre quarti in

territorio russo, vediamo subito l'impossibilità di un attacco dall'aria del Giappone alle città principali russe, che sono il cuore della Nazione.

Al contrario il Giappone, data la grande estensione del territorio russo che viene a trovarsi vicinissimo, rappresenta per la Russia un obiettivo vulnerabile e facilmente raggiungibile, ciò perchè importanti basi aeree russe si trovano nei pressi di Vladivostok e del lago Baical; da qui gli apparecchi da bombardamento possono decollare e con un raggio d'azione dai mille ai millecinquecento chilometri, essere sopra il territorio giapponese. Ecco quindi il grande vantaggio di trasportare e lasciar cadere in uno spazio di tempo breve, su città o su altri obiettivi giapponesi, una enorme quantità di esplosivi, di gas tossici, ecc.

Prendiamo pure in esame la potenza oggi mondiale delle

forze navali giapponesi e dell'esercito: la prima non potrebbe essere utile talmente da ostacolare le incursioni aeree russe, e per di più, data la posizione geografica di quest'ultima Nazione, tale impiego non è di grande utilità. Occorrerebbe una forza aerea altrettanto potente.

Un punto debole soltanto avrebbe la Russia, ed è dato dalla vicinanza della Manciuria alla base aerea importantissima di Vladivostok, verso la quale mirerebbe per primo il Giappone per distruggerla; e riuscirebbe eventualmente a ciò avanzando truppe giapponesi in Manciuria in collaborazione con le forze aeronavali.

Se pure così non fosse possibile, perchè certamente la Russia prenderebbe tutte le precauzioni in merito, comprendendo l'importanza strategica di questa base di sbalzo per voli offensivi, il Giappone

potrebbe ostruire la ferrovia transiberiana con le proprie truppe in alcuni punti vulnerabilissimi nella Manciuria e precisamente presso Vladivostok e il Lago Baical, togliendo l'attività alle basi aeree più pericolose.

Ma a proposito, posso dire che la Russia ha compreso tutto questo, ed oggi sta provvedendo in merito. Come Nazione di esteso territorio comprende che la potenza di una Nazione si misura dalle possibilità di affrontare una guerra e allo scopo lavora per la costruzione di un tronco ferroviario interno e quindi indipendente; di molti apparecchi da bombardamento a grande autonomia, munizioni, preparati chimici, materiali di protezione e di difesa, ecc. Possiede allo scopo molte fabbriche aeronautiche e laboratori chimici. Il grande stabilimento di Filj, nei pressi di Mosca, sarebbe una grande bocca dalla quale uscirebbero i potenti apparecchi da bombardamento che nell'eventualità di una guerra col Giappone potrebbero comodamente spostarsi nei punti strategici, e da lì alzarsi per seminare la rovina. E' ovvio dire che la vittoria sarebbe russa, pensando soltanto che la Russia, oggi, può chiamarsi benissimo la seconda Nazione dopo l'America nel primato aereo del mondo.

Ribadendo l'argomento, ripeto che le forze aeree giapponesi sarebbero nell'impossibilità di raggiungere obiettivi sicuri, dato che la forza aerea è quasi tutta composta di apparecchi da caccia e da ricognizione; apparecchi quindi di poca autonomia.

La Russia possiede una forza navale molto inferiore a quella Giapponese e quindi scatenerebbe la sua guerra per l'aria, e da ciò i preparativi per lanciare subito, all'inizio delle ostilità, i suoi potenti apparecchi da bombardamento a grande autonomia per rag-



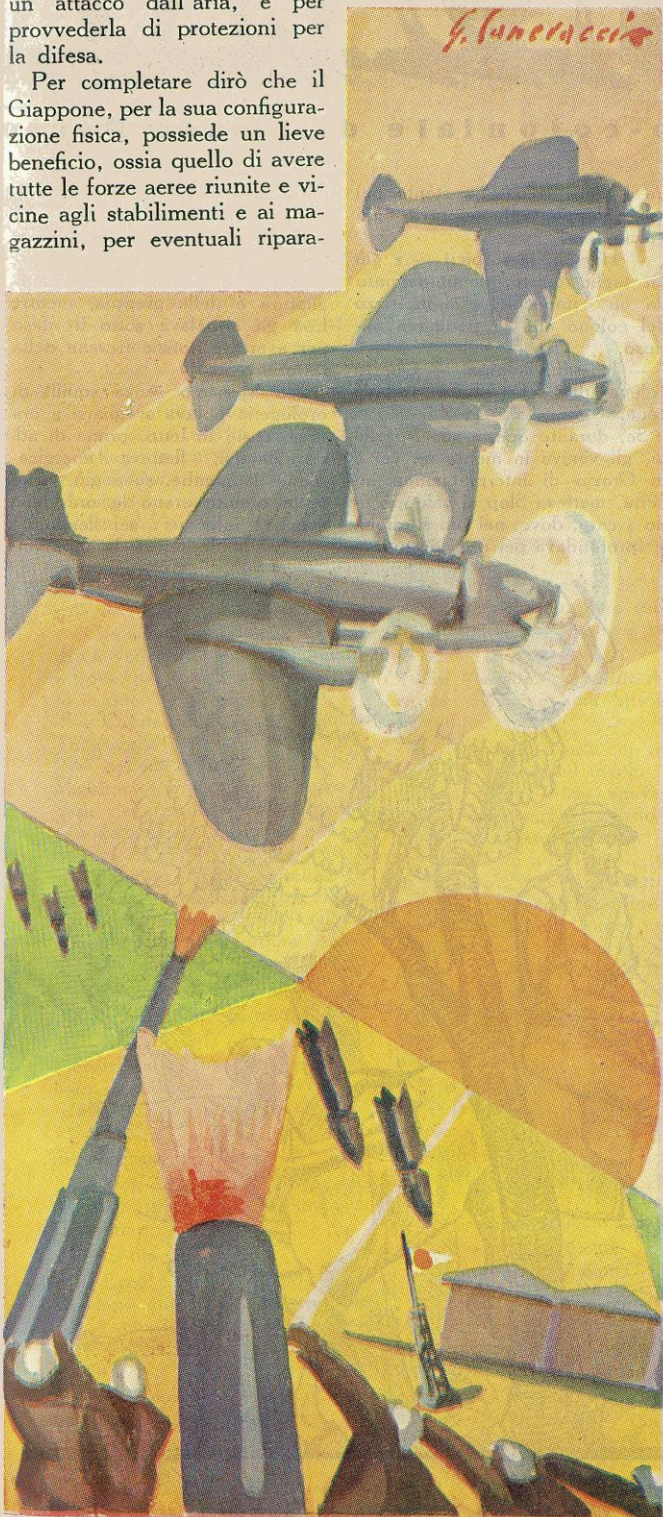
giungere immediatamente le città giapponesi, ivi mettendo la rovina e lo scompiglio.

Il Giappone ha la grande base aero-navale Kasamigona dirimpetto a Vladivostok ed ha compreso il pericolo, ed allo scopo organizza tattiche di guerra aerea, per dimostrare alla popolazione cosa significa un attacco dall'aria, e per provvederla di protezioni per la difesa.

Per completare dirò che il Giappone, per la sua configurazione fisica, possiede un lieve beneficio, ossia quello di avere tutte le forze aeree riunite e vicine agli stabilimenti e ai magazzini, per eventuali ripara-

zioni e rifornimenti; ma tutto ciò è poco in confronto alla posizione e alle possibilità Russe.

Concludendo, a mio parere, la difesa e l'offesa giapponese, per quanto efficaci esse siano al tempo attuale, non potranno ostacolare che in una piccola parte la incursione aerea Russa.



Non si potrà mai impedire che la maggior parte di uno stormo aereo composto di potenti apparecchi da bombardamento non giunga in tempo, tenendo pure conto della difesa anti-aerea, ad impedire che si precipiti sul bersaglio una buona percentuale dell'esplosivo trasportato e vengano diffusi gas tossici.

L'aviazione, al bando tutte le critiche contraddittorie, è il mezzo più pericoloso e più efficace in caso di guerra, che deciderà — perchè gli attacchi aerei esercitano molto ascendente sia materialmente che

moralmente — la vittoria o la sconfitta fra due o più Nazioni in lotta.

Ecco, che in questo caso la Russia avrebbe la certa probabilità di vittoria sul vicino Giappone, pur tenendo conto della sua potenza navale e dell'esercito; e amo dire che l'aviazione, col suo rapido e continuo sviluppo, è il mezzo che avrà il più largo impiego nella guerra futura.

**Anna Lococo**

(IV Magistrale Inferiore)



(Continuazione dalla pag. 15)

FERNANDO CAMPANA - Chieti. — Sarò ben lieto di dirti prima di tutto bravo per l'esito brillante dei tuoi esami, di cui attendo conferma; poi per l'invenzione che, a suo tempo, vorrai rivelarmi... Ricambio i saluti fascisti.

P. F. BIANCHI - Milano. E' possibile aderire al desiderio tuo quando tu ci mandi il tuo indirizzo preciso e ci prometta di fare qualche nuovo abbonato tra i tuoi amici. Ricambio i saluti affettuosi.

PAOLO SIMEONI - Roma. — L'Amministrazione non dà corso al cambiamento di indirizzo se la richiesta non viene accompagnata da un francobollo da 50 centesimi e dalla fascetta con la quale si riceve il giornale. E ciò sia detto per te e per tutti quegli abbonati che vanno in ferie e desiderano continuare a ricevere L'Aquilone. Ed ora vivamente mi rallegro del tuo felice passaggio alla classe superiore, e mi rallegro pure del tuo proposito di metterti a costruire modelli volanti, che è la più bella occupazione che possa allietare le vacanze. Per essere iscritti alla scuola di volo a vela bisogna essere avanguardisti. Attendo che tu mantenga la promessa di procurare qualche nuovo abbonato. Saluti fascisti.

FERLINI GIOVANNI di Foligno rivolge « parole ai camerati » che occupano due facciate e mezzo dattilografate di formato protocollo. Sono dolentissimo di dover riassumere. Il bravo Aquilotto comincia coll'affermare che come la nostra Patria fu nei secoli passati grande sul mare, dovrà nell'avvenire, essere grande nel dominio dei cieli. « Noi saremo i piloti e voi, Rondini, sarete le spose e le madri di quei piloti che porteranno l'ala tricolore per tutti i cieli del mondo ». Il Ferlini quindi enuncia quali compiti attendono i giovanissimi di oggi, coloro che il Duce chiama la « rivoluzione continua »; compiti che saranno eroici nel futuro e che oggi sono di fervida e severa preparazione e di doverosa e non meno entusiastica propaganda: « Noi dobbiamo essere i tifosi dell'azzurro! — scrive il nostro Aquilotto e poi dice: — Oggi noi abbiamo a disposizione un organo ufficiale, il caro Aquilone, e per suo mezzo faremo dei raduni e ci conosceremo tutti. A proposito di raduni. Come si può vedere nelle numerose risposte che la « Posta Aerea » in ogni numero pubblica, l'idea di fare un raduno è nel desiderio di tutti, anzi la Rondine Avionetta di Milano è stata citata all'ordine del giorno per aver proposto l'organizzazione di un convegno di Aquilotti e di Rondini da tenersi a Milano (vadano alla cara rondinina i miei

più sinceri auguri). Altri propongono raduni a Napoli, a Firenze ecc. ma dite, camerati, non sarebbe meglio d'accontentarsi di radunarsi a Roma? »

A questo punto il Ferlini enuncia i vantaggi di un convegno nell'Urbe. Siamo d'accordo, poichè realizzare un raduno a Roma non significherebbe accontentarsi, ma al contrario, raggiungere il massimo! Mi sembra però prematuro. Nelle mie risposte ho sempre inteso trattare di raduni locali, aderendo appunto a iniziative di volenterosi Aquilotti che, giustamente, vogliono muoversi. In quanto al raduno di Milano avrà luogo nel prossimo settembre ed avrà lo scopo di conoscerci in quanti più sarà possibile, senza per questo avere il carattere e la pretesa di una manifestazione nazionale. Per la quale, come per L'Aquilone settimanale, occorre predisporre, come base, una più vasta famiglia di abbonati che assicuri il successo. Il messaggio dell'Aquilotto Ferlini, al quale invio il mio plauso ed il mio cordiale saluto, si chiude col proporre la corrispondenza privata fra gli abbonati de L'Aquilone. Da parte mia... nulla osta!

AVIATRICE (impertinente) - Roma — Verissimo che tu mi conosci bene e da un pezzo. Allora devi essere ben certa che se non tutti i tuoi desideri possono essere soddisfatti, è proprio perchè non si può. Ora che il tanto desiderato convegno romano è definitivamente stabilito e fissato, sarai contenta. Ora tocca a te, mantener fede alle tue promesse e tocca agli Aquilotti ed alle Rondini di Roma preparare una manifestazione degna dell'Urbe. In quanto alle bombe aeree le attendo a piè fermo, ben sapendo che... « can che abbaia non morde » specialmente se di sesso femminile. Saluton!

CON LA FINE DELL'ANNO SCOLASTICO mi giungono, numerosissimi, i bollettini delle vittorie conseguite dai miei brazi Aquilotti e dalle mie brave Rondini. A tutti i promossi rallegramenti vivissimi ed a tutti (anche a coloro che debbono prepararsi al giudizio di appello): buone vacanze.

RICORDO A TUTTI indistintamente i lettori dell'Aquilone il mio « CONCORSO ESTIVO » di cui ho dato notizia nel numero scorso. La stagione è propizia. Butti via ciascuno la pigrizia che sarebbe per un Aquilotto e per una Rondine una ben cattiva e indegna compagna, e si metta in viaggio sulle ali... della fantasia.

Non solo quindi buone vacanze, ma anche... buon viaggio vi augura il vostro affezionatissimo

**Zio Falcone**



## Grande romanzo aviatario-coloniale di Ulisse Perso

(Continuazione dal numero precedente)

Lo stesso pensiero li sorprende: « Questo silenzio è la morte! Non abbiamo sofferto ».

No.

Il motore si è spento e la macchina, con una brusca voltata, s'impunta capofitta, mentre automaticamente le ali e i seggiolini si orizzontano in bilico.

— Oh! — grida Or. — Poi si accorge che può parlare sottovoce. Dice trepidando:

— Siamo vivi! La macchina si è fermata prima di urtare. Ora discende.

— Cade! — balbetta Tor.

— Discende: siamo salvi.

— No! — insiste Tor disperato. — Vedi?

— E' vero. Precipitiamo nel lago. Affonderemo!

Si stringono nell'abbraccio Or e Tor, chiudono gli occhi, abbandonandosi, non rassegnati, al loro destino violento.

III.

### Zio Massimo rompe la pipa

Zio Massimo aveva « lo svegliarino nelle ginocchia e la pipa di spuma sul tavolino da notte »: questa era la definizione di Hassan.

Hassan era « stupido come l'Esculapio di Leptis e fedele come una zecca al cammello »: e questa era la definizione di zio Massimo.

L'Esculapio di Leptis è un torso di marmo senza testa, senza braccia, senza gambe, senza tutto, nel quale gli archeologi ravvisano, con sicurezza geometrica, « un Esculapio di eccellente fattura classica, con tutti gli attributi di quella divinità ».

Zio Massimo, da trent'anni, seguiva la massima di Victor Hugo: levata alle sei, colazione alle dieci, cena alle sei, a caccia alle dieci. Nel resto era il più delizioso sventato della Tripolitania. Gli piaceva far tutto bene, senza darsi delle arie: perciò diceva: « Guardatevi dalle persone serie »: cioè:

da quei messeri che fanno tutto con sussiegosa severità, limitandosi alle forme, « senza mai concludere nulla di sodo ». Era andato in Libia con entusiasmo di apostolo, improvvisamente, abbandonando il suo impiego di avvocato erariale a Torino, deciso « di far maturare nello scatolone di sabbia, le più belle pesche dell'emisfero occidentale ». E in quattro anni c'era riuscito.

Ottenuta una concessione oltre il palmeto di Homs, verso la steppa, da quattro pozzi trivellati con buona fortuna, aveva sollevato, sul sabbione arido, l'acqua « che feconda se è diluita con sudore intelligente di Italiani ». Quattro famiglie di coloni canavesani vivevano ora prosperando, nella sua fattoria, che egli dirigeva, percorrendola a cavallo ogni giorno, in ore indefinite, seguito da Hassan, che gli stava alla staffa con la borsa del tabacco, la pipa di spuma e le forbici per potare. Mentre il suo Slop, cavallo arabo balzano da due, gli danzava

fra i filari, frenato a stento nel suo galoppo, egli scrutava ogni tralcio.

— Hassan, le forbici! — e giù un taglio giusto, accompagnato da un « imbecille! » all'indirizzo del colono che lo pedinava ansioso.

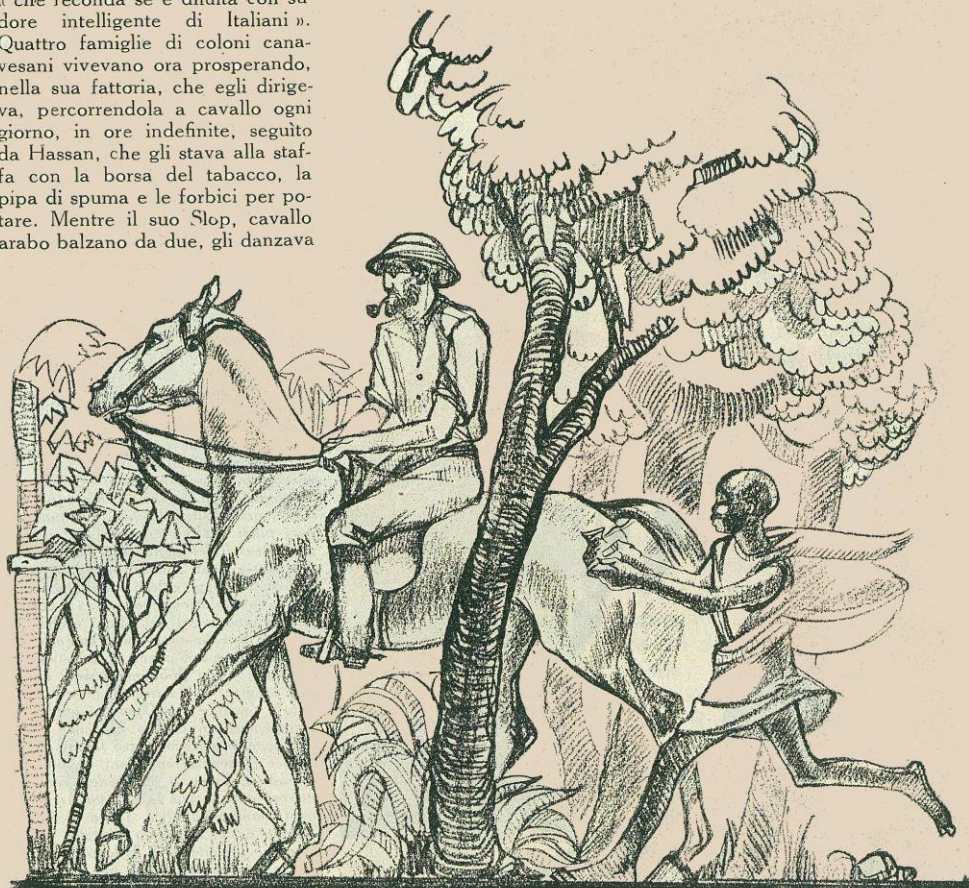
— Hassan, la pipa. — Questo voleva dire che tutto andava bene.

Se, durante queste sue ispezioni, gli veniva in mente un verso di Orazio di interpretazione incerta, metteva Slop al galoppo fino a casa, dove, nel suo studiolo, si sprofondava per ore non nume-

rabili fra dizionari e testi di edizione rara.

Hassan arrivava un'ora dopo e trovava Slop pietosamente dimesso nel cortile, in attesa della strigliatura e della greppia, mentre Lea gli abbaiva sotto il muso per avere le notizie fresche della fattoria.

Zio Massimo senza squilli di orologeria poteva svegliarsi a ora fissa, così: in letto, prima di addormentarsi, fletteva energicamente le gambe, su e giù, tante volte quante erano le ore della sveglia: (alle sei: sei flessioni): ma prima deponeva la pipa an-



Seguito da Hassan che gli stava alla staffa con la borsa del tabacco...

cora calda, che lo accompagnava sotto le coltri, e Hassan doveva curarla e riempirla perchè la trovasse pronta alla sveglia.

Or e Tor volavano senza speranza sopra il Sahara, verso una mèta piena di paurosi misteri, quando alle sei zio Massimo, accendendo la sua pipa, ricapitola il programina della giornata.

Quando la pipa fa la raganella, si butta giù dal letto e chiama.

— Se Orazio dorme ancora portagli via le coperte e gettagli addosso un secchio d'acqua.

— Sidi, Orazio mafisc (Signore, Orazio non c'è).

— Dov'è?

— Fuggito.

— Stupido!

— Signorsi.

— Dov'è fuggito?

— Non so. Letto fermo, finestra di sotto aperta, Lea custodia...

— Esculapio!

— Sì, io Culapio, ma signorino Orazio mafisc.

— Corri subito dal capitano Menzio. Or dev'essere con suo figlio. Ricordagli che alle sette precise si parte. Poi vieni a casa a sellare le cavalcature. March!

Hassan si precipita, mentre zio Massimo, sorridendo della sventatezza del nipote — è figlio della mia sorella e somiglia a me! — si rinfranca con la doccia fredda e si veste. A un tratto ricorda le parole di Hassan: « Letto fermo ».

— Che significa? — Nella camera di Or vede il letto intatto. Scende e trova, nel cortile, Hassan arrivato in quel momento.

— Capitano disperato: anche Tor fuggito!

— Sellami Slop — urla zio Massimo, e intanto corre verso la casa del capitano, consumando una dozzina di fiammiferi per accendere la pipa senza tabacco.

All'angolo della moschea le sue mani amorosamente chiuse intorno al cerino acceso, sul caminetto della pipa, urtano il naso del capitano Menzio.

— Dove corri, Massimo?

— Da te. Non sai nulla?

— Ma calmati, prima di tutto: i nostri ragazzi sono vivaci, ma hanno prudenza: e poi, veri pericoli, qui, non ce ne sono.

— Ma tu non sei più calmo di me: sei pallido, tremi.

— Non è vero: io sono perfettamente tranquillo. Andiamo a casa mia.

— E tua moglie?

— Ecco! Lei sì, è un po' agitata, dopo che ha saputo da due zaptiè, che, a mezzanotte, tuo nipote correva per la strada di Zliten.

— Che solenni somari! Perchè non lo hanno fermato?

— Sta' calmo, ti prego: ecco mia moglie.

La signora Ersilia, pallidissima, risponde con un cenno al saluto

di zio Massimo, mentre vanno nell'ufficio del Comando.

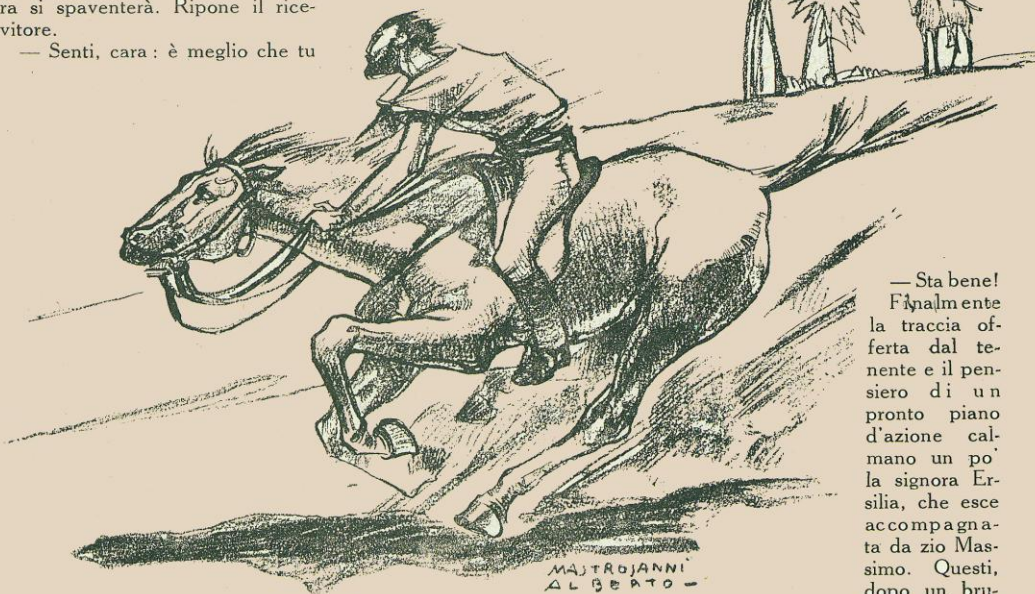
Il capitano siede alla sua scrivania e afferra il ricevitore del telefono: gli trema la mano, e ne ha dispetto, perchè così la signora si spaventerà. Ripone il ricevitore.

— Senti, cara: è meglio che tu

Ho aspettato più di un'ora, ma non li ho visti.

Zio Massimo sempre più avvilito grida:

— Doveva aspettare ancora,



... quattro spronate e via di galoppo per la strada di Zliten

vada a preparare per la mia perlustrazione.

La signora stringe le labbra corrugate nel singhiozzo trattenuto, batte le palpebre e non si muove.

Zio Massimo pensa di risolvere la crisi con una sfuriata a freddo.

— Insomma — urla con un formidabile pugno sul tavolo — insomma che c'è da spaventarsi così? I due ragazzi hanno fatto una passeggiata notturna e fra poco saranno qui. Li chiuderemo in prigione per una settimana senza tenerezze superflue: sì, per cinque giorni, come due delinquenti — o almeno ventiquattro ore... Accidenti! — Intenerendosi all'idea della prigione, stava accendendo la pipa e si è scottato. — Accidenti! Ma perchè piange la signora?

Si leva, tende le mani verso di lei e la pipa, la sua fedelissima, l'amica di Hassan, cade e si frantuma.

— Malediz... Signora... Capitano...

Un soldato annuncia:

— Il sergente Melchi.

— Non ricevo nessuno.

— Scusi, signor capitano, dice che ha notizie.

— Venga subito... Parli presto, sergente.

— Ieri sera il signorino Tor mi confidò che alle cinque di stamattina doveva incrociare il nostro autocarro nel pressi della concessione Altina. Si sarebbe trovato con il nipote del signor Massimo.

strombettare, urlare, fischiare... Maled... E cosa dirò a sua madre e a suo padre, che mi arrivano domani da Tripoli?

— Ma domani li avremo ritrovati... Che c'è, tenente?

Il tenente Rampi riferisce:

— Da una settimana Or studiava il fenomeno della fata Morgana. Credevo che si trattasse di semplice studio di tavolino. Adesso immagino che i due ragazzi sieno arrivati fino al pozzo Kadig per osservarlo allo spuntar del sole. I fatti che conosco mi darebbero ragione. Di qui al pozzo ci vogliono a piedi quattro ore; sono partiti a mezzanotte. Dovevano incontrarsi con il sergente Melchi alle cinque proprio da quelle parti...

— Tutto si spiega — conclude il capitano con sollievo.

— Tutto? — sbraitava zio Massimo — Tutto? Ma dove sono andati a finire? Perchè Melchi non li ha incontrati?

— Si saranno fermati dal concessionario.

— Zitto! — urla a sua volta il capitano, che vede accrescersi l'angoscia della signora. — Zitto! Ora prendo io il comando delle ricerche. Quattro zaptiè a cavallo con me. Lei, tenente, fermo qui al telefono con Melchi. Noi partiamo fra dieci minuti.

— Vengo anch'io — geme la signora.

— Tu? tu!

— Sì.

— Va... bene! Allora andremo in autocarro.

— No: a cavallo.

— Sta bene! Finalmente la traccia offerta dal tenente e il pensiero di un pronto piano d'azione calmano un po' la signora Ersilia, che esce accompagnata da zio Massimo. Questi, dopo un brusco saluto, corre a casa brontolando

contro le pazzie dei ragazzi: (che rompono le tasche a noi poveri anziani... o... accidenti! ci rompono le pipe).

Nell'ufficio squilla il telefono:

— Sì, sì, sono io, capitano Menzio... come!... dica... parli più chiaro. Come? Due americani? Un aeroplano? Come? Fuggiti in aeroplano? — Il capitano trema, pallidissimo. Rampi pronto:

— La prego, lasci a me — e con garbata violenza gli prende il ricevitore.

— Dunque? — geme disperato il capitano, quando la conversazione è terminata.

— Il brigadiere riferisce che due americani atterrarono con un apparecchio di velocità nei pressi del pozzo Kadig alle ore quattro. Scesero e s'allontanarono correndo, col proposito di ritornare subito al loro apparecchio, quando questo fu requisito da due giovanotti e, messo in moto, partì verso il sud.

— E' enorme! Perchè si sono allontanati questi storditi? Telefoni di arrestare e portar qui subito i due aviatori. Subito! Ma, comando io, perchè abbandonare un aeroplano in pieno potere di due pazzi?

Mentre nella piazza risuona il galoppo di Slop e il trotto rapido del muletto Assab, la signora, già in sella, grida al marito di affrettare. Questi, rosso di collera, s'affaccia e comanda:

— La partenza è rinviata: si attendono altri informatori.

IV.

## Solo per sgranchirsi

La signora Ersilia, a cavallo davanti all'ufficio del Comando, fra i quattro zaptié montati, era relativamente calma e si andava convincendo che in poche ore « i due discolacci li avrebbero trovati: e allora... in prigione! » quando tonò la voce del capitano: — La partenza è rinviata — Se il marito non accorreva alla staffa, sarebbe caduta. Zio Massimo sbucato dalla cantonata, balza a terra e aiuta il capitano a ricondurre in casa la signora.

— Dimmi subito tutto. Questa incertezza mi uccide.

— Nulla di preciso: attendiamo due persone che hanno delle notizie più esatte.

— Sono ancora... li hanno visti?

— Pare di sì.

— Dove?

— Dove? — rinforza Massimo — Metti fuori, spiegati.

— Non so nulla: aspettiamo.

— Aspettiamo! Ma se ogni minuto può essere....

— Taci!

Zio Massimo ha capito che ogni suo consiglio è inutile e che le sue furie non fanno che aumentare lo spavento della signora. Questa, con voce rauca fra i singhiozzi, domanda:

— Almeno dimmi... sei sicuro che sono... vivi?

— Ah sì! sono vivi, sono vivi... se Dio vuole.

— Lo hanno telefonato?

— Ma sì, vivissimi, sanissimi.

Zio Massimo indovina qualche cosa di tragico nel tono del capitano. Vorrebbe sapere di più, ma capisce che la signora dev'essere lasciata ancora nell'incertezza. Esce a cercare del tenente Rampi.

— E' nell'ufficio, signore.

Rampi riferisce.

Zio Massimo è furente.

— In volo? Ma è mostruoso, incredibile, pazzesco! Bisogna inseguirli immediatamente. A quest'ora sono caduti in pieno deserto. Menziona che cosa vuole aspettare? Che piano ha?

Piomba nella strada, d'un salto è in groppa a Slop.

— Hassan, via!

Quattro spronate e via di galoppo per la strada di Zliten, senza cappello, senza pipa, con Hassan, che gli trotta dietro gemendo:

— Allah akbar! Badrone Mabul! (Il padrone è impazzito).

— Su, Slop! Su, Slop! Scoppia ma corri. Menziona fa della burocrazia anche in questo frangente. E' da idiota... o almeno da uomo che ha perduto la testa. Su, Slop. Riposeremo questa notte.

Incrocia un autocarro militare e non lo vede; svolta nel palmeto di Leptis, evita i tronchi grazie alla prontezza di Slop, raggiunge la camionabile delle concessioni e punta risoluta verso Beni Ulid.

(Il seguito al prossimo numero)

**Ulisse Perso**

# Le "pistole" di Avionetto

*Eccovi, cari amici, una lunga epistola, una vera pistola, (e non d'Omero Redi, ma quasi) di Avionetto. Questo frenetico ragazzo dalle mille iniziative si rivolge a zio Falcone e gli chiede un milione di cose. Cosa può rispondere Zio Falcone?*

*Pubblichiamo, dunque, la pistola senza aggiungerci o toglierci una virgola e rimandiamo la risposta e le decisioni a settembre, a quando, cioè, avremo ricevuto altre idee e altri pareri relativi alle proposte del bravo Avionetto. Intanto sarà tornato il frescolino e le idee — non ne dubitiamo — saranno più chiare.*

Caro zio

dunque che se ne fa del circolo, per così dire?

L'altro giorno ho visto che a piazza dell'Esedra ce n'è una specie, ma per i grandi.

Il signor Segretario Valle non potrebbe pensare a questo, gli aviatori si prendono da quando son ragazzi, così via via che crescono gli si insegna moltissime cose, che levano un gran peso agli istruttori di Caserta. Quando un giovanotto che da piccolo ha letto l'«aquilone» ha costruito aeromodelli, sa almeno di che cosa deve trattare e capisce a volo senza spiegazione pratica, perchè la pratica l'ha fatta da se; ma se si presenta un figlio di papà, il quale ha sentito parlare di questa accademia, e spera che il suo carissimo figliolo, che è stato sempre primo dal ginnasio al liceo, e che stava tutto il giorno a studiare, riesca, lo invia fresco fresco, credendo che il latino, l'inglese la letteratura, Dante e Petrarca, siano qualità sufficienti per riuscire anche qui.

Dopo alcun tempo si vede il giovanotone che ha una grande pratica primo del suo corso, e il giovanottino che pensa con tristezza alla sua calma cameretta, a Dante e Petrarca maledicendo quei matti d'istruttori che parlano di cose astruse, che lui sente dire per la prima volta, ultimo con distacco di mille metri.

Bisognerebbe trovare il locale, nudo e

crudo, che all'arredamento ci si penserebbe noi aquilotti.

Chi porta un tavolino, chi un tavolone, chi uno scaffale, chi due sedie, chi dei libri.

Anche se il locale ce lo dassero senza carta, si fa presto, si compra un po' di tinta azzurra e si azzurrisce il muro, poi qualcuno ci disegna combattimenti aerei, la crociera Agello, qualche caravella e uno li dipinge ed ecco fatto; ci si pianta due o tre quadri che si trovano sui carrettini, o da Upim (son più preferibili) o se no da quel disegnatore che fa la prima pagina dell'«Aquilone» poi i ritratti del Re, della Regina, del Duce, e una croce, cioè meglio un quadretto della Madonnina di Loreto, che ci protegge, si mette un tavolone a una parete con una sedia per il carissimo signor zio, che già dichiara presidente con tutto il cuore, difaccia lo scaffale per i libri, che ne verrebbe a bizzeffe, agli angoli i tavolini tondi per la dama e gli scacchi con le sedie ecc. Sul tavolone ci si metterebbe una cassetta per i soldi che poi verrebbero utilizzati per costruire aeromodelli, lezioni pratiche che il Signor Giarella ci darebbe gratis; poi le rubriche « i nostri apparecchi » verrebbero illustrate a voce con spiegazioni pratiche, e con fotografie; qualche ufficiale ci racconterebbe delle avventure, che verrebbero poi pubblicate nei migliori.

Per le spese di luce poco male perchè dopo cena gli aquilotti se ne andrebbero a letto o se ne starebbero a casa, non permettendo i genitori queste uscite fuori regola.

Così luce, ogni mese 15,20 lire, perchè si metterebbe il pomeriggio tardi una lampadina o due sul tavolone con un paralume di carta chiara in modo da illuminare tutto. (Due piccole lampadine le tengo io).

Però i signori miei fratelli aquilotti dovrebbero risparmiare un pò: niente cinema, matto, caffè gelati, niente tram, tutto a piedi.

Per le prime spese il ministero ci darebbe qualche centinaio di lire per comprarci i colori, il tavolone, i tavolini, le sedie e paralume, le tendine alle finestre.

Per i libri niente di preoccupante, chi più ce n'ha più ne porti, e sotto la tua chiusura si riempirebbe lo scaffale, cioè la libreria.

Così si avrebbe la direzione (tavolone) le sale da gioco (tavolini) la biblioteca (scaffali) e la sala di riunione (lo spazio libero).

Ti disegno qui il tutto.

A proposito quel mobile nella parete di destra sarebbe una vetrina per i modellini degli apparecchi Italiani, detentori di record o tanto belli da meritarsi il posto.

Adesso, però, bisognerebbe trovare il locale e chi lo regala, però meglio dire presta, perchè tanto grande non ci servirebbe dato che tutti gli aquilotti non ci verrebbero insieme.

Sai quanta propaganda si farebbe, con un po' di soldi si farebbero abbonamenti a chi non li può fare, e si stamperebbero bigliettini che ognuno metterebbe nelle cassette degli amici.

Come vedi, tutti progetti belli, bellissimi, ma tutto al condizionale.

Attendo al prossimo numero una risposta un po' confortante e gli indirizzi di alcuni romani che gli voglio scrivere per questa casa.

Magari di sull'Aquilone che Domenica 22 alle 4 1/2 del pomeriggio a Villa Borghese, e precisamente al cancello su porta Pinciana chi vuol venire, venga che discuteremo un po'.

Se lo approvi e se puoi vieni anche tu.

Io ci andrò e per segnale terrò una copia dell'aquilone aperta per scampo d'equivochi.

Spero di trovare la mia novella pubblicata il 15 luglio. Se è pubblicata ne comprerò una diecina di copie, e ne compreranno gli amici e conoscenti.

Ora sto scrivendo un romanzo per pubblicare a puntate. Non so se l'accetterai, se mai ne farò pubblicare un centinaio di copie, e poi te le spedirò per mettere in palio per concorsi.

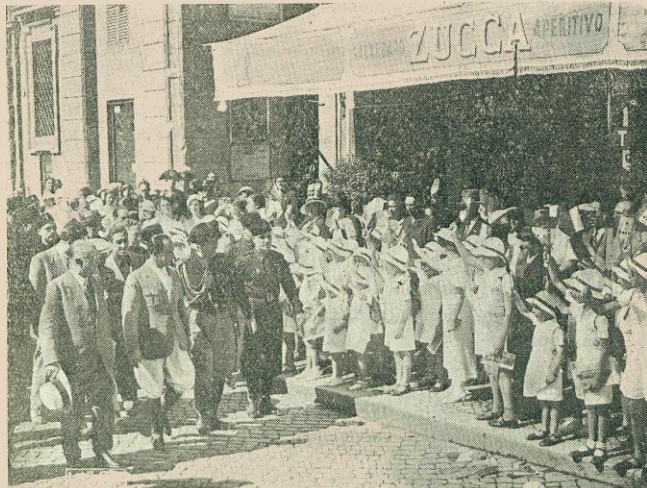
Parlo di un'aviatore che casca nel Tibet e lì, dopo mille pericoli (ti pare di legger Salgari...?)! raggiunge un convento di monaci buddisti, dove c'è un vecchino che ha costruito una macchina volante che non vola, ma che poi con l'aiuto dell'aviatore vola sul serio e si perfeziona, facendo la gioia del vecchino, che per riconoscenza, essendo un superiore del convento gli indica una caverna dove c'è del petrolio che l'aviatore riduce in benzina e che fa trasportare vicino all'aereoalano.

Parte così e ritorna in Patria.

La trama mi sembra bella, ma sta a vedere come lo scriverò.

Mandami l'indirizzo di Avionetto, e se non l'hai fatto, straccia quella lettera che avevo scritto che voglio mandarla io a Varazze.

Saluti fascisti, aerei, azzurri (S.F.A.A.)



Bimbi romani, ai quali, prima di partire per le colonie estive, sono state offerte numerose copie de L'Aquilone.

**A v o n**

# Come nel cielo del Friuli furono abbattuti due aeroplani nemici



RA ancor notte — notte di questa stagione — quando le nostre vigili prime linee del Carso davano un primo allarme di una incursione aerea del nemico. Le macchine s'erano levate dai soliti campi, ben noti ai nostri azzurri. Ed ecco che, subito dopo l'allarme, una formazione di sette apparecchi austriaci faceva la sua apparizione nel cielo notturno ma diffuso di chiarezza siderale. Subitamente i riflettori nostri indagavano negli alti misteri. I fasci luminosi incometavano il cielo. E quando si abbassavano per sventagliarsi, imparadisiavano le più alte sagome del Carso ch'erano un inferno.

I volatori nemici si tenevano ad una quota altissima. La loro rotta era per Udine, allora la capitale della guerra. Si era nel 1916. E molte erano le speranze austriache.

All'alba — o un poco prima — le vedette di questa città davano ancor'esse l'allarme, la sirena — la si chiamava la cuca — rompeva la quiete dell'ora con lo straziante ululo lungo e rabbioso, subito seguita ed accompagnata dal clangore delle campane del Duomo che battevano la diana di guerra sulla forte città addormentata. La volante squadriglia nemica era ormai in vista di Udine, punto essenziale del suo concentramento, dopo di che ogni macchina doveva prendere direzione diversa, per nord e per ovest sopra Porta Gemona, per sud sopra Porta Venezia.

Le batterie antiaeree della zona avevano intanto aperto il loro nutritissimo fuoco, mentre apparecchi Farman e Nieuport — oggi sarebbero altri e nostri — della difesa di Udine, s'erano arditamente librati alla caccia e alla distruzione.

Il dramma aereo, nell'ora crepuscolare, assumeva, in breve, aspetti fantastici. Gli "shrapnels" scoppiavano senza interruzione e nella semiluce si proiettavano le vampe degli spari, mentre le nuvolette degli "scoppi" anziché argentee, come nel giorno fatto — "le pirolette d'argento", le chiamavano giulivamente i veneziani nella prima incursione su Venezia — apparivano oscure e caliginose. Le finestre andavano popolandosi. I rondoni che saettavano per il cielo, controluce, erano talvolta presi per altrettanti velivoli. Il cielo n'era pieno e in quei mille e mille voli, la fantasia degli spettatori vedeva inauditi segni di cose ancor più grandi di quelle che effettivamente — e

non erano piccole — si andavano svolgendo nello stesso cielo dei rondoni.

— Ecco, ecco, "un dei lór che va jù" — gridava un "fantatt". Era un ragazzo cui era sembrato veder precipitare un aeroplano nemico, "un dei lór",.

— Eccone un altro!

Alle sei l'allarme in città cessava, ma la lotta continuava per il vasto orizzonte circostante.

Evidentemente il più dell'aeroguardiglia nemica aveva per finale obiettivo Casarsa con il suo cantiere aeronautico. Ma senza successo.

Tanto a Casarsa, quanto a San Vito al Tagliamento, a Branco e Feletto — tutti paesi d'una zona che ai nemici interessava assai — le bombe lasciate cadere non ebbero serie conseguenze. Presso la stazione di San Vito una bomba spezzava un traversone e rovinava un carro della Croce Rossa. Altre cadevano nell'interno dello Zuccherificio e nel cortile delle Scuole; a Casarsa rimaneva colpito lo scalo merci. In complesso, cose da nulla.

Gli apparecchi austriaci, ormai sbandati dal febbrile inseguimento dei nostri, andavano cercando la via del ritorno. Il cielo si rischiava sempre più per il levar del sole, ma nello stesso tempo striandosi di lunghe striscie grigiastre che pareva dovessero favorire la fuga, occultandola.

I nostri erano implacabili e si avventavano tra le grigie cortine, ormai, più che altro, con l'orientamento del loro cuore. A cinque minuti dal termine del grande e bel viale alberato di Udine, — Palmanova, nella località detta delle "Case di Lumignacco", un apparecchio nemico era raggiunto dai nostri che tentavano di fulminarlo a mitraglia, costringendolo ad atterrare. La macchina vinta, si abbatteva disberatamente al suolo, quasi ghermita dall'implacabile sparviero italiano. Abbattuto, colpito in molte parti, sconquassato, l'apparecchio nemico non parve ancor domo. Uscivano da esso due ufficiali che riuscivano a dar fuoco al tubo della benzina ed a distruggere l'agorizzante. E mentre le fiamme si

levavano nel chiarissimo mattino della pianura friulana, i due ufficiali impugnavano la rivoltella, subito ridotti all'impotenza dal pronto accorrere di soldati nostri che si impossessavano dei due valorosi nemici.

Quasi nello stesso momento, un consimile episodio si svolgeva nel non lontano campo aviatorio di Medeuza, lungo l'Indrio, il corso d'acqua che segnava l'iniquo confine. Era proprio in questo che era stato l'iniquo confine che, in circostanze analoghe, un altro squalo alato del nemico — sembravano davvero squali volanti le macchine austriache — veniva raggiunto, superato e costretto a mordere la polvere, senza che, questa volta, i nocchieri facessero in tempo ad incenerire il loro mo-

stro. Gli avieri del campo, in attesa, erano già sul luogo a circondare l'apparecchio umiliato e vinto, da dove usciva un ufficiale superiore, incolume, che, dopo la consueta resistenza, veniva tratto prigioniero. L'altro compagno, che non usciva, era un graduato che andava spasimando per una grave ferita all'addome. Molta, istantanea pietà dei nostri per il ferito, come sempre, come per tutta la guerra.

La notizia delle due importanti catture — era il primo episodio, se ben ricordo, del genere — in cui abortiva il tentativo nemico preparato in largo stile, si propagava in un baleno, dal territorio ad Udine, da cui era un subito accorrere di cittadini plaudenti che tornavano alla città con quel ferito, come sempre, come per tutta la guerra.

Erano giornate ardenti rimasteci nel cuore che non possiamo certamente rimpiangere, ma che fanno parte del brano migliore di nostra vita.

Gino Piva



## IMPORTANTE

Con questo numero viene so spesa la spedizione del giornale a coloro che non avranno provveduto a completare l'importo dell'abbonamento annuo.

# POSTA AEREA

emisf. occidentale      emisf. orientale

## Adunataaaaa!!!

Annuncio ai mie fieri Aquilotti e alle mie drittile, ma non meno fiere, Rondini che... non sto più nella pelle.

— Perché fa caldo! — commenterebbe ironicamente Avionetta di Milano.

— ... e zio Falcone vuol liberarsi anche della pelle! — spiegherebbero Aviatrice... impertinente di Roma.

Va bene: non sto più nella pelle primo dal gran caldo, secondo dalla grande contentezza!...

Perché dovete sapere che io ho promesso a dritta e a manca, e soprattutto a milanesi e romani, grandiosi convegni sotto gli auspici dell'*Aquilone* e l'ho fatto questo (ve lo dico in confidenza) senza esserne autorizzato.

Ho buttato là, ora in una risposta, ora in un'altra, le promesse e ho detto a me stesso: — Se la va, la va!

Le promesse sono comparse, ma il dubbio permaneva assillante. «Forse — pensavo — il Direttore non ci ha fatto caso. Oppure... l'idea non gli dispiace. Ma... se l'autorizzazione non viene, povero zio Falcone, che figura ci fai e... dove vai a nasconderti?»

Ma ecco che il Direttore ha detto: — Sta bene — E io non sto più nella pelle! Alalà!

## MILANESI! ADUNATAAAAA!!!

Ci vedremo a Settembre, forse in un campo d'aviazione, forse sotto la nostra bella Madonnina, forse all'ingresso della Mostra Aeronautica. Non è ancora precisato il luogo e nemmeno il giorno e nemmeno l'ora e nemmeno il programma. Ma in Settembre ci vedremo, in una giornata che resterà me-mo-rabile nella storia dell'*Aquilone*.

## ROMANI! ADUNATAAAAA!!!

Ci vedremo ai primi di Ottobre. Ci daremo appuntamento in una bella storica piazza dell'Urbe da dove raggiungeremo un campo d'aviazione. Che cosa succederà quel giorno e fin dove arriveranno gli «alalà» squillanti del nostro entusiasmo, è facile prevederlo ma non posso precisarlo.

Nei prossimi numeri avrò due bei programmi da esporvi e avrò, anche, delle disposizioni da dare ai fedelissimi e alle fedelissime.

Intanto preparate l'animo alle due manifestazioni alle quali dovranno partecipare, chi con la persona, chi in iscritto, tutti gli aquilotti e tutte le rondini d'Italia.

E non dimenticate che il primo ordine di servizio per i due convegni dice soltanto questo: *Doveremo essere in molti.*

ALATRICOLORE. - Roma — Ho inviato la tua lettera ad «Aviatrice» ben augurando alla vostra nascente amicizia. Attenta però che... «chi va con lo zoppo impara a zoppiare!». Ricambio il milione di alati saluti.

AVIONETTA. - Milano. — Mi ha detto il Direttore: «Tutto ciò che ha mandato Avionetta è buono e sarà pubblicato man mano che avremo spazio disponibile». Corbezzoli! Cominci a mettermi in soggezione... Credevo di avere a che fare con una aereo-nipotina sbarazzina e mi accorgo invece di avere a che fare con un'autrice forse forse iscritta al «Sindacato autori e scrittori!». Però la «Madonnina della pace» non va. E' troppo... difficile e triste. La relazione della visita alla Mostra Aeronautica invece va (anzi è andata) però, però... Ah! Ah! Avionetta... L'hai fatta grossa!... L'hai fatta grossa!... Nella visita non hai notato che, in una sala, fa bella mostra di sé il nostro «Aquilone». Come mai? Ah, già: dimenticavo che sei... distratta! Ricambio gli alalà, affettuosamente.

FRANCO MUSCARIELLO - Verona. — Benissimo! Attendiamo i racconti che ci prometti. L'Amministrazione nella settimana ventura provvederà ad inviare l'importo dei premi ai vincitori. Ma tu perché non entri a far parte dei nostri aquilotti? Ricambio saluti fascisti.

GIOVANNI TUCCINI - Roma. — Manda tanti 30 centesimi di francobolli quanti sono i numeri che desideri, ma ricordati di unire il tuo indirizzo che nella cartolina manca. Con piacere sento che ti farai propagandista del nostro giornale. Ricambio saluti fascisti.

C. PETROSELLINI - Roma. — Il tuo racconto sarà pubblicato; però il Direttore vi toglierà il nome dell'asso tedesco Von Richthofen perché questi non ha mai combattuto sul fronte italo-austriaco; e ciò per la verità storica. In uno dei prossimi numeri saranno riprodotte la fotografia e le caratteristiche del CA. 113; degli altri

apparecchi no, per ragioni di segreto militare. Presto si parlerà dei motori ad aria compressa. Affettuosi saluti.

GIUSEPPE ACERBI - Lodi. — Sulla questione del distintivo per gli aquilotti si deciderà dopo le vacanze. Se vuoi ricevere il *Manuale per pilotaggio*, manda una cartolina vaglia di lire 5 al R. Aero Club d'Italia, Via Lepanto - Roma. Ti è stato spedito l'opuscolo richiesto. Saluti cordiali.

ENZO GASTONE CORTELLA - Valle San Bertolomeo. — Se tu leggessi più attentamente la *Posta aerea*, sapresti ormai che per essere ammessi all'Accademia aeronautica occorre essere forniti della licenza di una Scuola media superiore regia o pareggiata; e dovresti sapere anche quali sono queste scuole, per scegliere quella

Spero che non dirai male di noi. Ti pubblichiamo tutta intera la tua *pistola*. Brava. Hai delle belle idee. Ma devi aver un po' di pazienza. Noi dobbiamo badare ad accontentare tanti aquilotti e tante rondini. Abbi pazienza, dunque. Il raduno si farà in ottobre. In quanto al circolo per gli aquilotti, con relativa sede in... muratura, tanto l'idea è buona quanto difficile a realizzarsi. Con questo, però, non voglio dire che sia impossibile. Ci penseremo, e ne ripareremo fra qualche mese. Dobbiamo prima pensare alla scuole per gli aeromodellisti, che è una cosa più importante. Non ti pare?

Senti, all'Aero Club ci andrai dopo le vacanze. E' meglio per te. Con questo caldo potresti comprometterti....

E infine: auguri per il prossimo giorno in cui ti troverai con gli aquilotti romani che risponderanno al tuo appello.

E studia un po', porca miseria. VITTORMARIA VENTURI. - Monza. — Sono contento che i miei auguri ti abbiano portato fortuna e mi rallegro per la splendida votazione conseguita. Ricambio i saluti alati.

MARIO TEDESCO. - Napoli. — E con due anni di anzianità di abbonamento all'*Aquilone* non ti sei ancora accorto della Ditta Aeromodelli e Accessori di Bologna? In quanto alla seconda domanda una risposta esauriente non può essere contenuta nei modesti limiti della piccola posta. Mi limiterò a farti osservare che la qualità principale di un «caccia» non è tanto la velocità quanto l'*agilità*. Circa poi la trasformazione del giornale in settimanale, siamo sempre al solito discorso: bisogna triplicare il numero degli abbonati. Ricambio i saluti fascisti.

CAPELLA TORINESE. — Grazie della fotografia. Sei un simpatico, fiero avanguardista. Ma come vuoi che io possa dirti quale mezzo sceglierà la ditta di Bologna per spediti tutto quel materiale che mi hai elencato? Non saprei: noleggerà forse un vagone ferroviario, un autotreno, un aeroplano...

Crede che se lo chiederai direttamente alla Ditta, potranno esserti più precisi. Fai bene ad essere orgoglioso e fiero dei tuoi gradi: vuol dire che senti di esserne degno. In quanto alla propaganda insisti trascurando, ben inteso, gli amici che perdono le penne. I nostri campi di attività non sono per tutti, ma per i migliori!

Ricambio i salutissimi. VITTORIO BINI - Milano. — Ma sì, ma sì! Voi suonate le campane dei vostri



Zio Falcone? Ci si sono messi in due! Giorgio Paletto e Giulio Fenoglio di Torino.

che preferisci. Ti è stato spedito il numero non ricevuto. Alati saluti.

CARLETO CALLEGARI - Adria. — Ti è stato spedito l'opuscolo desiderato. Per favorire la propaganda costà prima di tutto ricorda ai tuoi compagni e amici che esiste l'*Aquilone*; poi mandaci il nome di un buon rivenditore al quale darem in vendita il giornale. Grazie e saluti ricambiati.

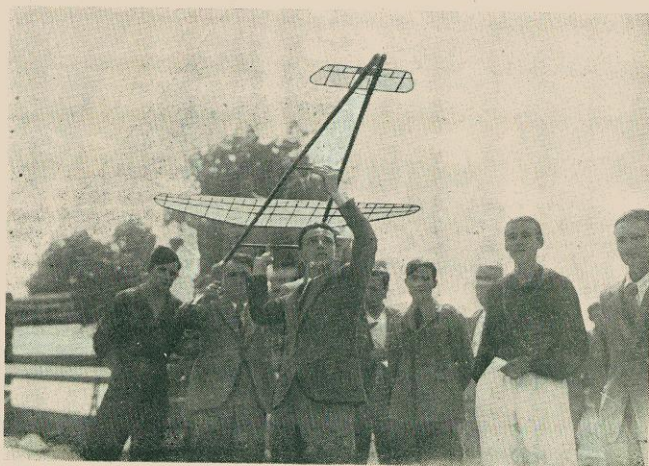
GIAN MATTEO FERRARI DA GRADO - Genova. — Manda tanti trenta centesimi in francobolli quanto sono i numeri che ti occorrono, perché l'Amministrazione non eseguisce spedizioni contro assegno.

GAETANO SALERNO - Bari. — Ti sono stati spediti i numeri richiesti. Per avere l'annata 1933 manda lire cinque, anche in francobolli. Saluti.

GIANCARLO VALLINI - Badia Polesine. — L'Amministrazione ha provveduto a modificare la scadenza del tuo abbonamento. I numeri ricevuti in più distribuisceili per propaganda tra i tuoi amici. Manda pure il racconto che stai preparando. Ricambio saluti.

GASTONE COVRE - Padova. — Non conosco il libro che ti occorre. Potrai richiedere le necessarie indicazioni ad un buon libraio di costà. Saluti.

AVIONETTO - Roma. — (Dico avionetto avionetto, netto, netto, netto, porca miseria!). Abbiamo ricevuto il tuo abbonamento, cioè i soldi per l'abbonamento. Sei sempre al verde? E benissimo: ti risparmierei di andare in campagna. Così farai delle economie....



Gare di Padova. Il lancio del canard di Serra



Costantino Petrosellini di Roma non è un sarto troppo preciso nella misura di questa uniforme di Zio Falcone

campanili e io suonerò le trombe dell'adunata: a settembre a Milano, a ottobre a Roma! E vi farò contenti tutti e sarò ben lieto di constatare i frutti di questa bella gara che non è di «campanilismo», ma è di «emulazione» suscitatrice dei più generosi entusiasmi. Forza dunque, Milano! E... forza, Roma! Chi darà il più gran numero di abbonati a L'Aquilone? Chi sfoggerà la più numerosa, gaia adunata di aquilotti e di rondini? Vedremo: dici tu. Vedremo: ripeto io. L'abbonato Galimbeni, da te propagandato, ha in corso l'inizio della spedizione del giornale. Consigliero volentieri il libro del Prepositi edito dal Vallecchi se me lo farai conoscere. In quanto al distintivo verrà anche quello: con un po' di pazienza. Ricambio i saluti fascisti.

**NON SI PROCEDE AL CAMBIAMENTO DI INDIRIZZO, SE LA RICHIESTA NON E' ACCOMPAGNATA DA UN FRANCOBOLLO DA 50 CENTESIMI E DALLA FASCETTA CON LA QUALE SI RICEVE IL GIORNALE**

GINO BERTINAZZI - Udine. — Per quanto riguarda i disegni dei miei ritratti... immaginati (e... impertinenti!) vedi quanto ho stabilito in proposito nella posta aerea del N. 11. Con il tuo diploma di Istituto Tecnico superiore puoi benissimo aspirare all'ammissione nella R. Accademia Aeronautica e se ti sarà possibile realizzare questa tua ardente aspirazione, ne sarò anch'io lieto. Il tuo desiderio di avere una spiegazione del funzionamento di un motorino ad aria compressa sarà esaudito. Tutte le domande di carattere tecnico indirizzarle separatamente a Giarella della «Palestra del modellista» che ti risponderà nella sua «Posta». Elogio la tua bella fede e ricambio i tuoi affettuosi saluti.

SERGIO PANELLI - Lucca. — Per i moti decideremo col prossimo numero. Il catalogo della Ditta Aeromodelli di Bologna l'avrai se la richiesta sarà accompagnata da una lira (anche in francobolli). Il mio concorso estivo può anche esaurirsi in un mese: dipende dall'itinerario che vorrai scegliere. Bravo per il tuo proposito di dar vita a un superbo nido di aquilotti. Auguri di buone vacanze, affettuosità.

CUIDETTI SIMONINO. - Milano — Devi sapere che il nostro amministratore è un po'... scorbutico! Manda l'importo dell'abbonamento se vuoi gli arretrati; altrimenti con tutto il vagnone di saluti (li hai spediti a me, ma io ero disposto anche a cederglieli) non si commuove. Ci conosceremo al convegno milanese, no? Alalà.

RESTAINO PIETRO. - Teora — Prima di tutto rallegramenti per la promozione; poi complimenti per la costruzione perfettamente riuscita dell'S 55 che trovasi esposto alla Casa dei Batilla per la propaganda dell'Aquilone. I tuoi «ritratti immaginari» saranno pubblicati ma bisogna avere un poco di pazienza, vi ha preso a tutti la ritrattomania! Ricambio saluti fascisti.

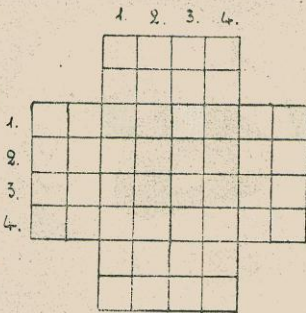
LUIGI PAZIENTI. - Roma — Dunque è stabilito: a Settembre adunata a Milano e nell'Ottobre a Roma. Quando al Direttore piacerà, ci riuniremo a consigliare per l'organizzazione dei due convegni e prenderemo in considerazione anche le

tue proposte. Ma stai tranquillo: se non ci distinguerà un pezzo di metallo, o una cravatta, o un copricapo, ci saranno l'entusiasmo, la fede, il dinamismo a metterci in evidenza! Grazie per i disegni dei distintivi, alcune dei quali graziosissimi. Grazie anche per la tua offerta di collaborazione pratica: al momento buono ne approfitterò. Giro ad Avionetta le tue cameratesche congratulazioni. L'opuscolo dell'Accademia ti è stato spedito. Alalà.

(Segue a pag. 9)



### CROCE DI LETTERE



Sistemare una lettera in ogni casella in modo da formare quattro parole rispondenti alle definizioni che seguono e che, se la soluzione è esatta, potranno leggersi sia orizzontalmente che verticalmente.

1. Cavaliere di Carlomagno.
2. Quando il sole si addormenta.
3. Comico cinematografico.
4. I capelli del cavallo.

### 55. I NUMERI PARLANTI

Sostituire nelle parole chiavi, ad ogni numero, una lettera in modo da formare parole rispondenti ai relativi significati. Quindi ad ogni numero del testo sostituire le lettere corrispondenti delle parole chiavi (a numero uguale corrisponde lettera uguale); si potrà leggere così un noto proverbio.

Chiavi:

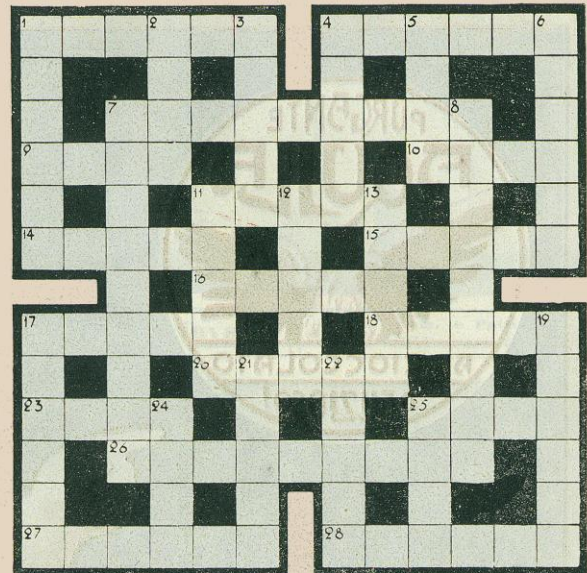
1 2 3 4 5 6 7  
8 9 10 11 12  
13 14 15

Vi si infiano le braccia.  
Esercizio fisico  
Cinquecentocinquante

Testo:

5 6 4 12 11 10 9 9 10 4 3  
2 14 12 10 15 2 5 2 13 7  
8 10 15 7 3 12 7 9 11 7  
5 4 9 4 12 7 15 10 14 4 8 8  
4 1 7 15 10 14 1 7 3 12 7

### Parole incrociate



#### ORIZZONTALI

1. Chiama al lavoro gli operai... questo essere favoloso.
4. Grosso serpente non velenoso.
7. Mendicante.
9. Ispida.
10. Lavori... per il poeta.
11. Fa dolere i denti.
14. Competizione.
15. Palco per gli oratori od autorità.
16. Regnano nella foresta.
17. Trionfiro della Repubblica Romana nel 1849.
18. Amò Giulietta.
20. Il cantore di Ulisse.
23. L'aria in poesia.
25. Agro, pungente.
26. Grande uccello di rapina.
27. Dottrine contrarie ai dogmi.
28. Pianta spinosa di alto fusto.

#### VERTICALI

1. Dove si cava e si raffina il sale.
2. Per prendere i pesci.
3. Che cattivo sapore!
4. Non s'infrangono mai.
5. Vi si piglia l'uva.
6. Al di là della patria.
7. Circonda la terra.
8. Infettivo.
11. Uno dei colli di Roma.
12. Fa parte della città.
13. Contirada dell'antica Grecia.
17. Pianura arida e sterile.
19. Città e porto dell'Ucraina.
21. Non vede le cose lontane.
22. La linea più breve tra due punti.
24. Uccello latino.
25. Opera di Verdi.

### 56. IL CARTELLONE TEATRALE

PUCCHINI  
MEYERBEER  
VERDI  
MEYERBEER  
BELLINI  
DONIZETTI  
VERDI  
VERDI

RIGOLETTO  
DON PASQUALE  
AFRICANA  
OTELLO  
TRAVIATA  
UGONIO  
TOSCA  
NORMA

Ecco annunciata una stagione d'opera in un teatro lirico; ma il tipografo, ignorante e pasticione, ha invertito l'ordine delle opere. Sapete voi rimetterle a posto? Per facilitarvi il compito, vi diciamo che le iniziali delle opere, dopo averle messe al loro posto, lette dall'alto al basso, daranno il titolo di un'altra opera lirica.

Tra i solutori di almeno tre dei quattro giochi pubblicati in questo numero, sarà estratto a sorte un premio (libro di avventure) e questo indipendentemente dall'assegnazione dei premi mensurali e annuali di campionato (Vedere il regolamento pubblicato nei primi due numeri di quest'anno).

Le soluzioni debbono essere inviate, esclusivamente a mezzo di cartolina postale, non oltre il 1° Agosto 1934-XII alla Direzione dell'AQUILONE - Viale dell'Università - Roma:

I giochi pubblicati in questo numero sono di esclusiva proprietà della rivista settimanale L'ENIGMISTICA ROMANA - ROMA - Via della Stelletta N. 1.

### Aeromodelli e Accessori

Via Riva Reno, 118 - Bologna

Tutto per tutti i tipi - Tubi - Eliche - Elastico - Motori ad aria compressa - Scheletri di ali, timoni e fusoliere - Parti staccate - Disegni - ecc., ecc.

Per il Catalogo inviare L. 1

**“Lane Marzotto,”**  
Ottime - Morbide - Resistenti  
Il filato perfetto per tutti i lavori di maglieria a mano e a macchina



“voio antola....”

**PURGANTE AQUILA,  
AL CIOCCOLATO**