



1 "NARDI F. N. 305., PER L'ALLENAMENTO DEI PILOTI DA CACCIA E PER IL TURISMO VELOCE.

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI
Anno IX N. 46
12 novembre 1939-XVIII
COSTA CENTESIMI SESSANTA

Direzione Amministrazione e Uffici di Pubblicità in Roma viale Libro e Moschetto 6 - Telef.: 45-317 - 487-823
Uffici Pubblicità di Milano in via del Gesù 6
ABBONAMENTI PER UN ANNO L. 25
PER UN SEMESTRE L. 13
ABBONAMENTI ALL'ESTERO E NUMERI ARRETRATI IL DOPPIO
Pubblicità: L. 2 per ogni mm. di colonna
Eseguite i versamenti sul conto corrente postale - Num. 1-24718



EDITORIALE AERONAUTICA

ROMA

Pubblcazioni associate

LE VIE DELL'ARIA
Abbonamento annuo L. 12,50
Estero il doppio

L'ALA D'ITALIA
Un numero costa lire 2,50 - Abbonamento annuo lire 45. Estero il doppio

RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO
Un fascicolo costa dieci lire. Abbonamento annuo L. 35. Estero il doppio.

RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA
Un fascicolo costa otto lire. Abbonamento annuo L. 24. Estero il doppio.

RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA
Abbonamento annuo L. 25
Un fascicolo L. 8. Estero il doppio.

ATTI DI GUIDONIA
Abbonamento a 12 numeri L. 30
Un fascicolo L. 3.

AVIAZIONE PER TUTTI
Costa una lira. Abbonamento a 12 numeri 10 lire.

AVVENTURE DEL CIELO
Costa due lire. Abbonamento a 12 numeri 20 lire.

CRONACA BREVE

SECONDO una rivista inglese, il Cancelliere Hitler effettuerebbe le sue visite al fronte con il suo quadrimotore speciale « Focke Wulf Condor », accompagnato dal suo Stato Maggiore e bordo di altri cinque aeroplani scortati a loro volta da 15 caccia bimotori e da 18 monoposti monomotori da caccia; al gruppo sarebbe inoltre aggiunto un apparecchio di rifornimento ed un aeroplano munito di una potente radio trasmittente e di una piccola tipografia.

IL MARESCIALLO Goering ha rimesso all'aviatore tedesco Francke la Croce di Ferro

L'« F. N. 305 » della nostra copertina

Il « Nardi F. N. 305 » è un apparecchio immaginato e costruito per la scuola del volo moderno; vale a dire per l'allenamento dei piloti da caccia, essendo esso capace di sviluppare una considerevole velocità, molto maneggevole ed eccezionalmente robusto (coefficiente 12). Questo apparecchio può essere armato con una mitragliatrice sincronizzata con l'elica, oppure da due mitragliere montate in speciali compartimenti delle ali. E' ad ala bassa, monopiano, dalla fusoliera assai ben profilata a sezione quadrangolare che si va restringendo verso la coda. E' uno dei primi apparecchi italiani su cui sia stato applicato il carrello retrattile. Dal punto di vista della costruzione, presenta una grande originalità, e si sono potuti ottenere da esso, con un motore relativamente poco potente, (185-200 CV) dei risultati rimarchevoli. Con il « Nardi F. N. 305 » è stato battuto il primato di velocità dei 1000 chilometri della sua categoria. Questo stesso apparecchio ha dato molti e brillanti risultati in parecchie prove sportive; ha guadagnato, per esempio, nel « Circuito delle Oasi » la prova di velocità pura. Se si ha bisogno di una grande autonomia di volo, si possono installare su questa macchina dei serbatoi supplementari.

Il « Nardi F. N. 305 » è, come si è detto, un monoplano ad ala bassa munito di dispositivi ipersostenatori specialmente notanti che permettono di ridurre, all'atterraggio, notevolmente la velocità. La linea superiore dell'apparecchio è un prolungamento della cabina del pilota. I raccordi fra la fusoliera, l'ala e la cappotta del motore sono stati particolarmente studiati. Gli impennaggi, sono di tipo normale. Il carrello d'atterraggio è a ruote indipendenti, munito con un movimento di rotazione realizzato con mezzi molto semplici, ma brevettati. Nella posizione del carrello retratto, le ruote scompaiono completamente nella parte centrale dell'ala.

La fusoliera del « Nardi F. N. 305 » è a sezione rettangolare e possiede una struttura molto resistente formata da tubi d'acciaio al cromo-molibdeno saldati fra essi. Una leggera e adatta sovrastuttura serve a dare il profilo esteriore della fusoliera, la cui parte rettangolare si estende dal longherone dell'ala, fino alla coda, verso la quale essa va affinando. La forma del prolungamento anteriore varia secondo il motore che si mette: essa può essere ellittica o circolare. Il rivestimento dei fianchi e del fondo è in tela per la parte posteriore; davanti, la cappotta che racchiude il motore e i serbatoi è costruita in telone di duraluminio, così come la parte profilata della coda. La cabina del pilota è rivestita nella sua parte posteriore di materiale trasparente. Il rivestimento della cellula è interamente in compensato. Con un motore Alfa Romeo 115, le prove del « Nardi F. N. 305 » sono: velocità massima: 310 chilometri-ora; velocità di crociera: 290 chilometri-ora; velocità minima: 100; quota di tangenza pratica: 6500; salita a 4000 metri: 13'40"; autonomia di volo: 500 chilometri.

di I e II classe con una lettera personale di congratulazioni, annunciandogli altresì la promozione al grado superiore, per l'eroica impresa conclusasi con l'affondamento della nave portatore britannica « Ark Royal ».

IL RE D'INGHILTERRA ha concesso la Croce al valore aviatore agli ufficiali piloti Kennet Christophen, Donan e Andrew Mc Pherson per ardite imprese compiute contro forse navali nemiche.

LA SOCIETA' « Pan-American Airways » ha annunciato che metterà in esercizio i nuovi

apparecchi « Boeing » stratosferici nella nuova linea aerea Los Angeles-Città del Messico, le cui cabine stagne saranno mantenute ad una pressione pari a quella di circa 3.000 metri, mentre la quota media alla quale giungeranno i velivoli sarà di 6-7000 metri, essendo questo un largo margine di sicurezza per sorvolare le regioni montagnose del Messico.

IL GOVERNO SVEDESE sta esercitando una intensa propaganda perché centinaia di migliaia di persone si scrivano ai corsi di difesa antiaerea che saranno svolti per corrispondenza.

IL PIU' GRANDE apparecchio inglese per servizi transoceanici, il « Golden Hind » è stato recentemente collaudato con ottimi risultati; questo gigante ha una apertura alare di metri 40,34 ed un peso totale di 18.226 tonnellate, è munito di 4 motori da 1280 e. v., sviluppa una velocità massima di 320 chilometri orari e può trasportare 50 passeggeri.

IMITANDO la Gran Bretagna e la Germania, la Russia ha deciso di stabilire sbarramenti di palloni in tutti i centri industriali più importanti dell'U. R. S. S., stanziando le somme occorrenti per questo servizio e per la difesa antiaerea che si aggirano sui 400 milioni di rubli.

GLI AVIATORI russi Procorov e Sbarcenko, paracadutisti della flotta del Baltico, hanno battuto il primato di altezza, lanciandosi in mare dalla quota di metri 6190.

L'ASSO DI AVIAZIONE Wolf Hirth, che visitando l'anno scorso Mbeya nel Tanganica sud orientale, aveva notato come quel distretto costituisse un eccellente campo di esercitazioni per il volo a vela, ha ottenuto ora dall'Aero Club tedesco un moderno aliante sia donato al Club aviatore di Mbeya (Rhodesia).



SCIARADA A INCASTRO

Indovinare ora il volo e scoprire il pilota ai venti di xxxxxx e xxxxxx. Il risultato è un 0000 ignoto.

MONOVERBO

SCARTO D'INIZIALE Il copo della donna? Ornamento... per volare.

SCIARADA COL PRIMO A ROVESCIO

C'è un matematico nonché pilota, che quando studiosi di prender quota o quando a terra suoi ritornare, sempre ai suoi calcoli suoi affidare. Il piano, il circolo, l'asse, la xxxxx il xxxxxx, l'angolo, in tutta fretta, valuta, calcola « senza tema d'errori o equivoci svolge il problema. Con tal controllo quest'uomo saggio tanto il decolo che l'xxxxxxx affronta, e impavido sempre si sta: esempio tipico d'applicazione dell'alta scienza all'aviazione.

FRASE BIFRONTE

Il baldo aviare che altissimo sorvola le Ausone città insieme Tirreno e Adriatico xx xxxx x 'Xxxxxx vedrà.

La spiegazione dei giochi contenuti nel presente numero verrà pubblicata nel fascicolo del 19 novembre 1939-XVIII.

Fra i nomi dei solutori dei giochi pubblicati in questo numero ne verrà estratto a sorte uno, che sarà il vincitore e all'indirizzo del quale verrà inviato un libro d'aeronautica. Indirizzare, entro sette giorni dalla data del presente fascicolo, la soluzione su cartolina postale al Cavalier Pindareto, Editoriale Aeronautica, viale Libro e Moschetto, 6 - Roma.

SOLUZIONE DEI GIOCHI N. 44

- 1) Protettore - proiettile
- 2) canestro - canestro
- 3) alibi - Libia
- 4) pilota - Pilato
- 5) mediatore - mediatore
- 6) piovra - piovra
- 7) elica - cielo

Fra i nomi dei solutori dei giochi pubblicati nel numero 44, è stato estratto a sorte quello di Guido Senni, via Ravenna 11, Roma. Al Senni è stato inviato un libro.

Tariffe degli abbonamenti ai periodici dell'Editoriale Aeronautica

	Italia, Impero e Colonie		Estero	
	anno	sem.	anno	sem.
Le Vie dell'aria	12 50	7	25	14
L'Ala d'Italia	15	23	90	16
L'Aquilone	25	13	50	26
Avventure del Cielo	20	11	10	22
Diritto Aeronautico	35	—	70	—
Medicina Aeronautica	25	—	50	—
Meteorologia Aeronautica	25	—	50	—
Atti di Guidonia (12 numeri)	10	—	60	—
Aviazione per tutti (12 numeri)	10	—	20	—

Tariffa degli abbonamenti cumulativi

I prezzi di questa tariffa sono da applicarsi esclusivamente per abbonamenti a due o più periodici ed avranno uguale decorrenza

	Italia, Impero e Colonie		Estero	
	anno	sem.	anno	sem.
Le Vie dell'aria	11	6	22	12
L'Ala d'Italia	42	21	84	42
L'Aquilone	21	11	42	22
Avventure del Cielo	18	9	36	18
Diritto Aeronautico	31	—	62	—
Medicina Aeronautica	22	—	44	—
Meteorologia Aeronautica	21	—	42	—
Atti di Guidonia (12 numeri)	27	—	54	—
Aviazione per tutti (12 numeri)	9	—	18	—

Gli abbonati ad almeno DUE pubblicazioni hanno diritto allo sconto del 10% sui libri di nostra edizione. (Per ottenere lo sconto inviare le due fascette con le quali si ricevono i fascicoli).

A coloro che si abbonano subito per il 1940, invieremo il giornale gratuitamente fino al 31 dicembre 1939.

UN GOVERNO DI AVIATORI

CAMBIO DELLA GUARDIA

Il cambiamento degli uomini di governo dell'Italia d'oggi non significa, come nei paesi democratici e parlamentari, che la sostituzione delle persone voglia dire mutamento di indirizzo politico all'interno o negli affari esteri. Il cambio della guardia — formula squisitamente fascista — è semplicemente l'avvicendamento del personale di comando, esattamente come accade nel personale militare: nell'ambito dei quadri, avviene l'evoluzione dei gradi e dei posti di responsabilità, onde ogni cittadino, anzi ogni soldato di questa nostra Nazione in continua ascesa, compiuto, agli ordini del Duce, il suo dovere e raggiunto — appunto come si dice con termini militari — tutti gli obiettivi previsti, sempre rimanendo nei ranghi, passa ad altri compiti ed altri doveri, lasciando ad altri soldati l'onore di continuare l'opera.

Ecco il significato, semplice e perfetto, del cambio della guardia.

Al Ministero dell'Aeronautica S. E. il generale Giuseppe Valle lascia a S. E. il generale Francesco Pricolo i doveri di Sottosegretario e di Capo di S. M.

Il generale Valle è stato per sei anni al suo posto di responsabilità: durante questi sei anni di grandi eventi storici egli ha lavorato con fede di fascista e tenacia di aviatore per le maggiori fortune dell'Aeronautica e della Patria. Le tradizioni gloriose dell'Aeronautica sono state mantenute da questo fedele interprete del pensiero del Duce.

Al generale Valle succede il generale Pricolo, mente aperta di studioso di problemi militari, organizzatore sagace, aviatore esemplare. Questo nuovo uomo di governo porterà nell'adempimento dei suoi alti doveri la sua grande esperienza di valoroso e di uomo di cultura.

La semplicità e la signorilità del suo temperamento di soldato saranno il migliore tramite fra lui e i suoi collaboratori per le maggiori fortune dell'Aeronautica nell'imminente futuro fiorire di nuovi grandi eventi per il nostro Paese e gravido di incognite per l'Europa sconvolta.

Al generale Pricolo, che ha assunto la consegna in questi giorni e che, agli ordini del Duce, si accinge a dare al Paese la sua instancabile fatica, ed al generale Valle che lascia il Sottosegretariato di quest'Aeronautica che egli ha per tanti anni servito fedelmente, vada il saluto augurale di questa pubblicazione dei giovani, degli aviatori di domani.

Il cambio della Guardia ha portato al Governo altri aviatori: Ettore Muti, nuovo Segretario del Partito, Alessandro Pavolini, nuovo Ministro della Cultura Popolare, il Maresciallo Rodolfo Graziani, Renato Ricci, il Generale Soddu e Raffaello Riccardi, già Sottosegretario all'Aeronautica durante il Ministero Balbo, ed ora Ministro per gli Scambi e Valute. Il Governo di Mussolini, salvo poche eccezioni, è composto di uomini che conoscono l'ardimento e la serenità del volo. E che cosa non potrà un Governo di aviatori? di uomini dai saldi nervi? dall'intuito pronto? dalla volontà tesa?
Anche a Ettore Muti, valoroso aviatore eroe di cento imprese cavalleresche e leggendarie, e ad Alessandro Pavolini pilota decorato di medaglia d'argento in Etiopia e scrittore aeronautico di valore, «L'aquilone», giornale dei giovani di Mussolini, manda un fervido saluto augurale.

g. m.

S. E. il generale Pricolo, dal Duce chiamato alla carica di Sottosegretario di Stato e Capo di S. M. dell'Aeronautica, è nato in provincia di Potenza il 30 gennaio 1891. Proviene dalla Scuola di Applicazione di Artiglieria e Genio di Torino da dove uscì sottotenente nel 1911. Fu in Libia col grado di tenente nel 1913. Partecipò alla Grande Guerra col grado di capitano, come comandante di dirigibili, distinguendosi in numerose e rischiose azioni di guerra.

Terminate le ostilità, continuò a svolgere attività volativa, finché costituitasi la Regia Aeronautica fu trasferito nel ruolo degli Ufficiali naviganti col grado di maggiore; subito dopo fu promosso tenente colonnello a scelta eccezionale.

Prestò servizio dapprima al Comando Generale dell'Arma, quindi fu nominato comandante in seconda della R. Accademia Aeronautica, comandante dello Stormo Dirigibili e poi del 21° Stormo. Promosso colonnello fu assegnato prima all'Ufficio di Stato Maggiore della R. Aeronautica, indi fu nominato Capo di Stato Maggiore della II Zona Aerea Territoriale. Generale il 6 agosto 1931 fu comandante della 1ª Brigata da bombardamento e poi Sottocapo di Stato Maggiore della R. Aeronautica. Nell'ottobre 1933 ebbe il comando della II Z. A. T. e in tale carica nell'agosto 1934 fu promosso generale di Divisione, dopo di aver partecipato come comandante dell'Aviazione alle Grandi Manovre dell'Appennino Tosco-Emiliano. Fu promosso generale di Squadra Aerea il 21 marzo 1936. Nel luglio 1938 assunse il comando della II Squadra Aerea, all'atto stesso della costituzione

S. E. il gen. GIUSEPPE VALLE



di tale grande Unità, che sotto il vigoroso impulso del suo Comandante, ha preso granitica consistenza dimostrando in molte occasioni perfetta preparazione bellica e fornendo circa venti Squadriglie all'aeronautica dell'A. O. I. e ben otto Stormi organici per la costituzione di altre grandi unità nel territorio metropolitano e d'oltremare.

Nell'aprile del 1939 gli fu affidato il comando della Squadra formatasi per le operazioni in Albania.

È pilota di tutti gli apparecchi in dotazione e cioè di «S. 79», di «BR. 20» e di «Cr. 42».

È decorato di due Ordini Militari di Savoia, di due medaglie di argento e di due di bronzo, oltre a essere insignito di numerose onorificenze italiane e straniere.

*

Ettore Muti, il nuovo Segretario del Partito, è un romagnolo, nato a Ravenna il 22 maggio 1902. Nel 1917-18, interrompendo gli studi superiori tecnici, partì come volontario per la grande guerra, alla quale partecipò prima nel reparto arditi del 6° Fanteria e poi nel primo reparto d'assalto delle Fiamme nere. Legionario fiammista sino dalla Marcia di Ronchi e sino al Natale di sangue, fascista dal settembre 1919; squadrista comandante le squadre d'azione di Ravenna dalla loro fondazione, marzo 1921, fino alla costituzione della Milizia (febbraio 1923); più volte ferito, più volte processato per la



S. E. il gen. FRANCESCO PRICOLÒ Sottosegretario all'Aeronautica

Causa fascista; Marcia su Roma. Vice-federale di Ravenna dal '21 al '29. Ha comandato la 81ª Legione della Milizia di Ravenna dal '23 al '29; la 11ª Legione di Casale Monferrato; console generale comandante in seconda della Milizia portuaria. Si arruolò volontario, quale tenente pilota, partecipando a tutta la campagna in Africa Orientale. Partecipò il 28 luglio 1936 volontario nella guerra spagnola e rimane mobilitato in Spagna sino alla vittoria finale. Rientra in Italia e partecipa allo sbarco in Albania. Console generale della M. V. S. N., nominato Ispettore dei Fasci all'estero il 15 agosto 1939. Cons. naz. del P. N. F., Membro della Camera dei Fasci e delle Corporazioni. Ricompense al valore: una medaglia d'oro al valor militare e quattro d'argento; tre promozioni per merito di guerra; gran croce del merito di guerra spagnola; medaglia militare spagnola; croce di guerra spagnola.

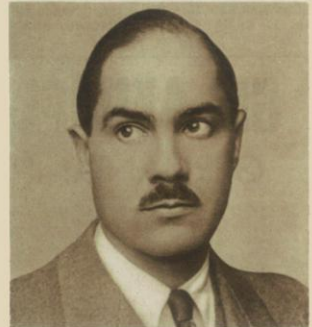
*

Il nuovo Ministro della Cultura Popolare è una delle figure più espressive della nuova Italia mussoliniana. Nato a Firenze il 27 settembre 1903, si iscrisse il 1° ottobre 1920, quando era ancora studente, al Fascio fiorentino, prendendo subito attiva ed intensa parte al movimento della riscossa nazionale. Squadrista, legionario della Marcia su Roma, partecipò agli scontri che precedettero l'entrata delle Camicie nere nella Capitale. Per tre anni fece parte del Direttorio del Gruppo universitario fascista. Nel 1925 fu nominato

S. E. ETTORE MUTI
Ministro Segretario del P. N. F.

delegato provinciale per i Balilla ed ebbe il comando della 14ª Legione Balilla; nel marzo 1928 vice-segretario politico del Fascio fiorentino e segretario del Direttorio della

Federazione provinciale fascista. Dal '29 al '34 è stato federale della provincia. Nel 1932 fece parte del Direttorio Nazionale del Partito nazionale fascista. Dottore in legge e in scienze sociali, ufficiale dei Bersaglieri e della Milizia, giornalista, scrittore insigne, Alessandro Pavolini è autore di varie pubblicazioni, fra cui un documentario della nostra campagna in A.O.I.: «La Disperata in Africa Orientale». A tale campagna partecipò come volontario fin dall'inizio delle operazioni, svolgendo una duplice attività giornalistica e di osservatore di aeroplano, meritandosi una

S. E. ALESSANDRO PAVOLINI
Ministro della Cultura Popolare

medaglia d'argento al valor militare. Deputato dalla 29ª Legislatura e consigliere nazionale, era presidente della Confederazione professionisti e artisti. Egli porterà nel nuovo incarico affidatogli dal Duce la sua fede provata, il suo ingegno versatile e fervido e una solida e profonda preparazione politica e culturale.

*

Avvenuto alle ore 12 del giorno tre novembre lo scambio delle consegne fra S. E. Valle e S. E. Pricolo, è stato diramato ai reparti il seguente telegramma:

«Oggi alle ore dodici si è effettuato presso questo Ministero il cambio della guardia. La consegna continua: dare ogni propria energia affinché l'Aviazione dell'Italia Fascista rappresenti sempre maggiormente un fattore determinante della potenza militare dell'Impero. Saluto al Re! Saluto al Duce! — Generale Valle».

Aerosegnalazioni

Su ogni aeroporto esistono vari segnali, la cui conoscenza è indispensabile a coloro che svolgono attività aviatorie, ed è utile per tutti quelli che comunque frequentano gli aeroporti e desiderano rendersi conto della ragione d'essere delle cose ivi esistenti.

Si nota in particolare che nel corrente anno sono state adottate anche in Italia alcune segnalazioni per la circolazione aerea di significato internazionale, in sostituzione di altre segnalazioni prima in vigore e non contemplate nella legislazione riconosciuta da tutti gli Stati.

Le segnalazioni vengono generalmente fatte da un apposito semaforo, o in prossimità di esso.

Il *semaforo* è costituito da una torretta sopraelevata e da un'antenna di segnalazione.

Su un'antenna posta generalmente sullo stesso semaforo, sospesa ad una mensola girevole, si trova sempre la nota *manica a vento*, che si può riguardare come l'insegna caratteristica del campo di aviazione.

La manica è formata da un tronco di cono allungato, in tela, colorata ad anelli bianchi e rossi. Essa è sospesa per la base maggiore e il vento, ingolfandosi dentro, tende a distenderla orientandola nella direzione in cui spirava.

Oltre la direzione, la manica segnala anche approssimativamente la forza del vento, a seconda del grado di inclinazione che assume rispetto alla verticale.

Una indicazione fissa che si trova sugli aeroporti è costituita dal *nominativo*, cioè dal nome della località scritto in grandi lettere a nastro alte 6 metri. Può essere interessante sapere che la scrittura del nome procede sempre da Ovest verso Est: sicché il nominativo stesso dà l'indicazione dei punti cardinali.

Un segnale molto importante che deve essere ben osservato da chi si accinge ad atterrare in un campo, è quello di *direzione di atterraggio*, rappresentato da un T mobile, alto 15 metri e con il taglio lungo 10 metri. Esso viene opportunamente

orientato a terra in dipendenza del vento che spira e tenuto conto anche delle dimensioni utili del terreno di atterraggio.

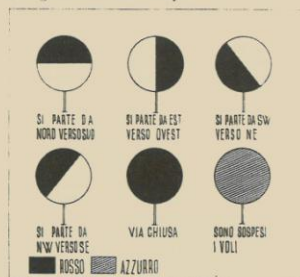
La direzione secondo la quale si deve atterrare è quella che seguendo il gambo del T va dalla base verso la testa (taglio) del T.

Questo è uno dei segnali internazionali di nuova adozione in Italia, cui si è prima accennato. Prima sui nostri aeroporti la direzione di atterraggio era indicata da una freccia, partente dal centro di una corona circolare.

Per non sbagliarsi nell'interpretazione del nuovo segnale a T, bisogna riguardarlo come se fosse la stessa vecchia freccia in cui le alette di punta siano state molto divaricate fino a disporle su una stessa linea per formare il taglio del T.

Il T di atterraggio viene disposto nei pressi del semaforo, in posizione tale da risultare visibile con continuità da un velivolo che esegua un giro di campo man-

Essi indicano soltanto l'inizio del terreno utile in corrispondenza delle normali direzioni di atterraggio determinate dalla configurazione del campo.



Sussistono sempre i segnali di limiti di campo, costituiti dai *pettini* disposti sul perimetro del terreno di atterraggio. I pettini possono anche essere disposti per circoscrivere delle zone inatterrabili, comprese nel perimetro stesso, ma temporaneamente non utilizzabili per lavori o impedimenti vari.

Quando su un aeroporto si vuole vietare l'atterraggio (per inefficienza del campo dovuta ad allagamento, o per lavori in corso, o per altri motivi) si espone il segnale di *divieto di atterraggio*, costituito da un drappo rosso quadrato, disposto orizzontalmente (di 4 metri di lato) avente le diagonali coperte di fasce gialle di 1 metro di larghezza.

Quando l'atterraggio può essere eseguito ma con molta attenzione, sempre a causa dello stato del campo, si espone il *segnale di atterraggio con precauzione* costituito dallo stesso quadrato del segnale di divieto, ma con una sola diagonale gialla anziché due.

Normalmente sugli aeroporti si osserva il giro a sinistra, nella partenza, nell'at-

terraggio, nel volo intorno al campo e anche nel rullaggio sul campo.

Quando si vuole ordinare il *giro a destra* si espone un segnale costituito dal solito drappo rosso quadrato contornato su due lati adiacenti da una fascia rossa terminante con una freccia.

Questa freccia ad angolo indica appunto il verso di giro a destra rispetto al quadrato.

Contemporaneamente, per richiamare l'attenzione e per indicazione ad uso dei velivoli che si trovano a terra, viene esposto sull'antenna delle segnalazioni un palloncino bianco (di un metro di diametro).

Per quanto riguarda l'indicazione della *direzione di partenza*, viene usato un disco a faccia bicolore metà bianca e metà rossa.

Il disco viene esposto verticalmente, sulla torretta delle segnalazioni.

Esso può ruotare nel suo piano in modo che il suo diametro di simmetria (rispetto ai due colori) possa assumere otto orientamenti corrispondenti alle direzioni cardinali e intercardinali.

Si immagina che il Nord sia in alto, dimodoché il Sud risulta in basso, l'Est a destra, ecc.

La direzione di partenza che si vuole indicare è quella che va dalla metà rossa alla metà bianca del disco.

Quindi se il diametro suddetto è verticale con la parte rossa in alto, vuol dire che la direzione di partenza è quella che va da Nord verso Sud.

Se il diametro suddetto è orizzontale con la parte rossa verso destra vuol dire che la partenza è da Est verso Ovest. E così via.

Se viene esposto un disco tutto rosso, vuol dire *via chiusa*: i velivoli non si possono portare sulla linea di partenza.

Se viene esposto un disco turchino, vuol dire che sono *sospesi i voli*: nessun velivolo può partire senza particolare autorizzazione del Comando di Aeroporto.

Negli aeroporti vi è un *sottufficiale addetto alle partenze*, il quale dà il segnale



di «via» ai velivoli che si accingono a decollare agitando dall'alto al basso una bandiera. La bandiera (quadrata di 1 metro di lato) è di diverso colore a seconda della specialità (caccia, bombardamento, ecc.) cui appartiene il velivolo al quale è rivolta la segnalazione.

Il posto del sottufficiale predetto viene indicato per mezzo di un globo arancione sostenuto da un'asta, oppure da una piramide da striscioni orizzontali bianchi e rossi. **DOVIC**

GLI AEROPLANI DEI PAESI IN GUERRA

GERMANIA: il "Messerschmitt 109",



L'apparecchio riprodotto è uno dei migliori «caccia» in dotazione presso le aviazioni militari dei Paesi in guerra. Ha subito il collaudo nella guerra di Spagna, durante la quale si è rivelato un ottimo combattente. È di costruzione metallica, con fusoliera «monocoque» a sezione ovale. È munito di un motore «D. B. 600» da 950 c. v., invertito e raffreddato ad acqua mediante un radiatore collocato sotto la fusoliera, che permette a questo «caccia» di raggiungere velocità superiori ai 500 all'ora. L'armamento del «Messerschmitt 109» consiste in tre armi automatiche fisse. L'ala è munita di ipersostentatori. A bordo vi è un apparecchio radio mediante il quale il pilota si può mantenere in continuo contatto con l'aeroporto durante i voli di guerra. Un velivolo derivato da questo tipo è detentore dell'attuale primato mondiale di velocità assoluta.

NUOVE ALI ITALIANE

È attualmente in atto presso l'Aeroporto romano del Littorio, l'esame, da parte delle autorità competenti del Ministero dell'Aeronautica e della R. U. N. A., dei prototipi di velivoli scuola costruiti dalle ditte italiane perché fra essi venga scelto l'apparecchio che dovrà sostituire l'ormai anziano «Capronico». Molti sono i velivoli presentati a questo interessante concorso: di essi si occupa Lando Nugoli in un articolo che verrà pubblicato nel prossimo numero. Si tratta di una rassegna particolareggiata fatta con abilità e competenza, attraverso la quale il lettore viene a conoscenza dei problemi relativi alla funzione degli aeroplani-scuola, e dei principi che i progettisti dei velivoli presi in esame all'attuale concorso hanno seguito nell'ideare le macchine tra le quali verrà scelta quella che domani, costruita in grande serie, permetterà agli appassionati del volo di compiere i primi passi per le vie del cielo. Oltre a questo articolo di grande attualità ed interesse, il prossimo numero pubblicherà delle notizie intorno ad un bombardiere italiano di recente costruzione, già affermatosi sul mercato mondiale, essendo stato acquistato in gran numero da diversi Stati: il «Savoia Marchetti S. 79 B», di cui è riprodotto un originale e artistico disegno a colori nella copertina. Altri articoli di tecnica e di attualità, nonché rubriche per l'aeromodellista, il filatelista e l'entomista, la continuazione dei romanzi presenti anche in questo numero, e una pagina dedicata alla Posta Aerea di Zio Falcone e Crivello, completeranno il numero 47 de «L'aquilone».

nel mondo del volo silenzioso

IMPENNAGGI A V

Per il pilota di aliante, come per quello da caccia, la manovra è la vita. Un veleggiatore in pieno volo non è un apparecchio di linea, la cui rotta orizzontale e rettilinea può essere convenientemente affidata al pilota automatico. capace, forse più dell'uomo vivo e operante, di mantenere scrupolosamente e senza incertezze la rigida rotta prefissa. Nel regno delle nubi e dei venti, nella caccia alle termiche e ai cumuli, sui fronti temporaleschi e nelle correnti ascendenti di pendio, il volo manovrato domina, la retta non esiste, la verticale non c'è, l'orizzontale è un mito. Questa caratteristica specifica del volo a vela. L'errare continuo in volo spiraleto o comunque curvo, si è in ogni tempo riflessa sulle particolarità costruttive degli alianti, velivoli concepiti e utilizzati per evolvere, realizzanti il paradosso di scendere sempre, anche quando, rispetto al suolo, la loro quota si eleva.

La schiavitù del verticale e dell'orizzontale è specifica delle costruzioni terrestri. La verticale, come direzione della gravità, non esiste per il pilota in volo curvo, che ha una sua verticale istantanea derivantegli da sensazioni personali cenesistiche ignote all'uomo della terra. L'orizzontale, livello dei liquidi immoti, non è da lui percepito che come una media in speciali condizioni di volo. La linea di volo è una definizione poetica ma inesatta. Il suo spazio è a tre dimensioni, ma orientate comunque.

Non è perciò da meravigliarsi che i veleggiatori per primi, fra i velivoli, abbiano abbandonato il convenzionale. La fusoliera inclinata verso il basso, anche nella vista di fianco delle tradizionali tre viste schematiche, la fusoliera curva, il timone di direzione arretrato rispetto a quello di profondità, si sono diffusi negli alianti da molto tempo. E' ora la volta dell'impennaggio a V, che un bel veleggiatore americano, il «Nomad», ha sperimentato con successo. Ce ne dà notizia Wolf Hirth che ha assistito all'ultimo raduno volovelistico di Elmira negli Stati Uniti. Il suo costruttore, progettista e pilota, Bob Stanlea, è riuscito a combinare in una macchina efficiente alcune insolite e interessanti novità. L'ala è ortodossa, a sbalzo, rastremata linearmente, di costruzione in legno consueta. La fusoliera però è a guscio metallico in lamiera di duraluminio, perfettamente avviata e lucente. In coda, due superfici a sbalzo, inclinate fra loro di 90 gradi costituiscono tutto l'impennaggio. I loro spostamenti comandano contemporaneamente direzione e quota.

Non è qui forse il caso di discutere se veramente l'impennaggio a V sia migliore di quello classico a T rovesciato. Quelli che parlano di un effetto del dietro analogo a quello alare, dovrebbero riflettere che, a differenza dell'ala, la coda è generalmente chiamata ad operare come portante successivamente in ambo i sensi, cosicché lo stesso diedro che in un caso può essere vantaggioso dovrebbe essere svantaggioso nell'altro. Ricordiamo però che proprio negli ultimi tempi, c'è stata, specialmente in Francia, una vera epidemia di code a V e in genere con risultati soddisfacenti. Un impennaggio a V, ma più aperto di quello del «Nomad» e cioè con le superfici a 120 gradi, lo aveva l'originale veleggiatore

russo «Spartakus» sulle cui prove di volo siamo però del tutto all'oscuro. E' a n che discutibile che l'assenza del timone di direzione propriamente detto (stavo per dire verticale ma mi sono trattenuto a tempo) porti vantaggio alla finezza. Determinato una volta un certo grado di manovrabilità intorno a una certa coppia di assi, la proiezione su piani ortogonali a tali assi delle superfici di coda dovrà ben essere quella, qualunque sia il numero di esse. Si guadagnerà piuttosto nelle interferenze e certamente nella sicurezza al suolo. I contatti con la dura terra, nemica dichiarata dell'aviatore, hanno più volte danneggiato fusoliere e impennaggi provocando sciagure anche fatali. Per questo sono nate le code rialzate e a trave, i pattini prolungati e un po' anche, in altro campo, i carrelli tricicli. Per questo l'impennaggio a V può essere considerato prezioso e non ci dispiacerebbe se qualche costruttore italiano, risolvendone genialmente le numerose e non piccole difficoltà di dettaglio, ne volesse una volta tentare la prova.

P. C. B.



Antonio Sirgiovanni, Napoli. — Anche tu col sandolino! Evidentemente quest'anno le stazioni balneari sono piene di aquilotti (sarà forse meglio chiamarli anatrocoti) naviganti fra le onde spumose in fragili scafi di compensato o impiallacciatura, provocando un terribile caro-bagnini per la necessità di raddoppiare i turni di sorveglianza. Dunque vuoi qualcosa di semplice, economico, ma anche slanciato. Ti consiglio di fare due fiancate di legno sottile, lunghe m. 2,50 e alte dai 25 ai 30 centimetri, con due tavole sottili ben piallate a macchina. Le unirai alle estremità, magari provvisoriamente con chiodi, e le allargherai al centro forzando con traverse di legno, che vanno poi sostituite con ordinate ricavate dalla tavoletta. Se avrai la avvertenza di allargare più sopra che sotto (in media circa 50 centimetri al centro) la prua e la poppa si alzeranno e il fondo risulterà curvo in senso longitudinale. Con altri avanzi farai le ordinate, che devono essere curve superiormente e a spigolo inferiormente. Il fondo si copre, col sandolino rivoltato e appoggiato su tacchi in legno, con tavole lunghe sempre di abete, segnando il di più sul contorno. Ti consiglio di usare le tavole più sottili che puoi trovare, ben piallate da ambo le parti, perché l'imbarcazione risulterà in ogni caso abbastanza robusta e troppo pesante. La coperta va fatta con fogli di compensato, anche questi i più sottili che puoi trovare. Il problema della spesa non sta nel legno, dato che ce ne va poco e non costa tanto, ma nella verniciatura, perché per rendere lo scafo uni-

formabile ci vogliono, dopo aver turato tutte le fessure con stoppa per mezzo di cacciavite, molte mani di buona vernice. Il catrame andrebbe bene, ma avresti uno scafo nero e sporco. Molto bene sarebbe dare una mano di vernice collante tipo emallite, applicando sul legno uno strato di mussolina o altra tela, e poi verniciare, per esempio in bianco, con più mani di smalto. Del resto ognuno deve arrangiarsi con quello che trova. Io una volta ho impermeabilizzato un piccolo scafo con pennellate di paraffina calda, di quella che si adopera per i pavimenti.

Elica riminese, Rimini. — Lo schema dell'impianto elettrico per il motorino a scoppio viene generalmente fornito dal costruttore del motore insieme alla bobina, al condensatore e alla candela, organi tutti di cui ritengo non facile la costruzione domestica da parte del dilettante. In ogni modo, segui la mia descrizione: un filo parte da una delle puntine dell'interruttore collegato al motore, raggiunge un capo del condensatore, prosegue fino all'interruttore con autoscatto (se c'è) che lo interrompe a tempo, giunge ad un estremo della pila e uscendo dall'altro estremo va alla bobina. Un altro filo parte dall'altra puntina, va a massa (sul motore), tocca il condensatore (dall'altro capo) e prosegue fino alla bobina. Un terzo filo unisce il secondario della bobina alla candela, che essendo avvitata al motore è naturalmente a massa. Mi sono spiegato? Fra le tavole costruttive della serie Lupus

ne verrà pubblicata una illustrante un modello con motore a scoppio eguale a quello descritto su L'Aquilone.

Il profilo Gottinga 497 ha le seguenti quote:

0	1,5	2,5	5	7,5	10	15	20	30	40	3,70	6,15	7,25				
8,70	9,75	10,80	11,90	12,85	13,40	13,10	3,70	2,10	1,45	0,75	0,35	0,15	0,00	0,10	0,70	1,45
56	60	70	80	90	95	100	X	12,25	10,70	8,65	6,10	3,20	1,64	0,00	Ys	2,10, 2,40, 2,35, 2,00
1,25	0,70	0,00	Yi													

I diagrammi dei profili RAF 32, Clark Y e Got. 497 verranno pubblicati appena possibile.

Per quanto riguarda il centraggio preventivo di un aeromodello, noti i pesi e i centri di gravità di tutte le sue parti, bisogna procedere esattamente come per i veri apparecchi. (Vedi descrizione e disegno nel libro «Nozioni elementari di progettazione dei velivoli», edito dalla RUNA). Per evitare che alcuni momenti risultino negativi, prendi sul disegno di fianco del modello una origine coincidente con la estremità prua, e calcola i momenti a partire da tale origine. Ti risulterà il baricentro con una certa ascissa positiva. Puoi benissimo fare il calcolo esatto per la fusoliera, coda, carrello, elica, matassa ecc. tutto tranne l'ala, e mettere poi questa sul baricentro trovato. Per quanto riguarda i giornali, io in genere riscaldo e ricordo dove stanno le cose che mi interessano e per di più faccio rilegare in volume le annate. Per aiuto, puoi segnare sulla copertina a margine gli articoli più importanti. Chi ha l'edizione vecchia del «Costruttore» troverà probabilmente vantaggio a comperare anche la nuova, che è interamente rifatta e aggiornata. E' impossibile con un libro tenere dietro al progresso, se non a salti. Per questo ci sono le riviste e i giornali, e L'Aquilone è ricco di articoli tecnici.

L'INGEGNERE AERONAUTICO

Leggere

IL DIAVOLO DELL'AEROPORTO di ENZO JEMMA

Edizione di lusso, 240 pagg., 30 disegni L. 20. Per gli abbonati alle pubblicazioni dell'«Editoriale Aeronautica», Lire 18 - Per i versamenti servirsì del C. C. P. n. 1-24718.

GERMANIA

Il noto volovelista Hans Richter ha costruito questo libratore di stile pionieristico, con il quale ha compiuto brevi voli



LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

IL FAMOSO «ROMA» aeromodello veleggiatore

(Continuazione del numero precedente)

I diaframmi V, VI e VII devono essere alleggeriti, traforando l'interno, a distanza di 5 mm, dal contorno, lasciando degli ingrossamenti in corrispondenza di ogni incastro dei listelli, in modo che in nessun punto il legno sia di larghezza inferiore a 5 mm. In questo lavoro occorre fare attenzione a non fare spigoli vivi. Gli alleggerimenti dei diaframmi di coda si fanno per avere il baricentro dell'apparecchio più avanti possibile.

Terminati in questo modo i diaframmi, e dopo aver controllato l'esattezza della posizione degli incastri, in maniera che sovrapponendo i diaframmi come nelle figure 18 e 19 risultino perfettamente disposti come è indicato, bisogna preparare il montaggio della fusoliera.

Il listello superiore da mm. 5x10 deve essere lungo cm. 80, poiché deve arrivare dall'estremità di coda al diaframma III. Prenderemo dunque un listello lungo esattamente 80 cm., ed a distanza di 10 cm. da una delle due estremità eseguiremo metà dell'incastro per il diaframma VIII, del quale è già stato detto.

Sul piano di montaggio stendiamo un foglio di carta, sul quale tracciamo una retta lunga 1 m., e nei punti corrispondenti ai diaframmi, cioè a cm. 5, 10, 20, 30, 40, 50, 70, 90 da una delle estremità, tracciamo delle rette perpendicolari alla prima.

Appoggiamo il listello da mm. 5x10 di fianco alla retta in modo che uno spigolo combaci esattamente con essa, ed in maniera che l'incastro sia rivolto verso l'alto, con alcune coppie di chiodi, posti alternativamente da un lato e dall'altro di esso, negli intervalli fra le posizioni che dovranno essere occupate dai diaframmi, faremo in modo che il listello sia mantenuto ben dritto e fisso al tavolo.

Fino alla fine del montaggio esso non dovrà, per nessuna ragione, essere spostato.

Metteremo a posto i diaframmi dal numero III all'ultimo, che dovrà alloggiare nel relativo incastro, curando che siano allineati con le rette trasversali e, perpendicolari al piano. I vertici dei diaframmi, rivolti verso l'alto, dovranno essere allineati fra loro, e gli incastri laterali dei listelli da mm. 3x5 devono, anch'essi, risultare allineati, e tutti distanti ugualmente mm. 21,5 dal piano. I lati diritti

dei diaframmi, opposti ai vertici del contorno inferiore della fusoliera, devono appoggiare completamente al piano. Anche i fori centrali dei diaframmi III e IV devono essere allineati.

Verificata l'esattezza della disposizione, si procederà a togliere un diaframma alla volta, a mettere una goccia di colla nel punto dell'attaccatura, ed a ricollocarli a posto esattamente.

Poi si applicherà il listello da mm. 3x5 passante per i vertici del diaframma: con una estremità la uniremo all'estremità posteriore, di coda, del listello più grosso, per mezzo di incollatura e legatura forte con filo di refe robusto, l'altra estremità, lunga tanto da arrivare sicuramente oltre alla posizione del diaframma I sarà lasciata libera. Poiché questo listello è curvato a forza, bisognerà provvedere, con legature, a mantenerlo nei propri incastri, durante l'essiccamento della colla.

A questo punto metteremo, infilandolo ed incollandolo nei fori centrali dei diaframmi III e IV, un listello da millimetri 5x10; con una estremità dovrà sporgere qualche millimetro, 5, dal diaframma IV, e dovrà essere lungo tanto da sporgere altri 5 mm. dal diaframma I: la sua larghezza dovrà essere quindi di cm. 25, distanza fra i diaframmi I e IV, più 5 mm, per parte: in totale dunque cm. 26.

Una volta messo a posto questo listello, vi infileremo prima il diaframma II, e poi il diaframma I, nelle posizioni loro assegnate, cioè il primo, II, a distanza di centimetri 5 dal diaframma III, ed il secondo I, a distanza di cm. 5 dal diaframma II. Per mantenere più esattamente il listello, e quindi i diaframmi I e II, nella posizione esatta, metteremo un sostegno, di mm. 21,5, sotto l'estremità anteriore. I due diaframmi dovranno essere perpendicolari al piano di montaggio ed al listello.

Potremo ora attaccare il listello, già applicato nei vertici dei diaframmi, agli incastri dei due primi diaframmi, curando di non spostarli dalla posizione che devono avere.

Passeremo all'applicazione dei due listelli laterali, attaccandoli prima, tutti e due, uno per parte del diaframma I, in modo che sporgano di 5 mm. da esso, e procedendo nell'attaccatura, contemporaneamente per tutti e due, al diaframma II, poi al III e via via, sempre di pari passo uno con l'altro, fino al diaframma VII. In ogni incastro, naturalmente, si metterà una goccia di colla, e si farà una legatura che li tenga bene a posto.

Infine si applicheranno i tondini da 3 mm. nei quattro spigoli laterali dei dia-

frammi, facendoli sempre sporgere di 5 mm. dal diaframma I. I due tondini che sono a contatto con il piano di montaggio, cioè della parte superiore della fusoliera, saranno attaccati all'estremità della coda, lateralmente al listello da mm. 3x5, nell'angolo formato da questo e dal listello più grosso, con incollatura e legatura robusta. Gli altri due tondini, invece, saranno attaccati con le estremità posteriori all'unione fra il listello da mm. 3x5 con il diaframma VIII.

Eseguita questa parte del lavoro, bisogna lasciar seccare completamente la colla, per almeno 10 o 12 ore, poiché il proseguimento richiede che si tolgano le legature dei listelli ai diaframmi, esclusa quella del listello inferiore, al listello più grosso, alla coda, e quelle delle estremità posteriori dei tondini.

Nel frattempo si potrà preparare, con un pezzo di sughero scelto ben compatto e sano, il muso della fusoliera, dandogli la sagoma del diaframma I, su una faccia, e la forma della vista in pianta e della vista di fianco della fusoliera, nel tratto anteriore al diaframma I. La distanza fra la parte piana, che dovrà essere attaccata al diaframma, e l'estremità arrotondata deve essere di cm. 5. Nel centro e nel contorno si faranno gli alloggiamenti per le parti sporgenti dei listelli e dei tondini.

(Il seguito al prossimo numero)

NOI E GLI ALTRI

Esiste ormai una tecnica aeromodellistica italiana. Essa è il frutto dello spontaneo sviluppo delle costruzioni aeromodellistiche in conformità delle nostre specifiche necessità locali di materiali, di attitudine manuale, di possibilità tecniche, di esigenze di terreno e di clima. È la conseguenza di anni di insegnamento, unificato e diretto dalla R. U. N. A., da parte di appassionati, di specialisti, di pionieri. È soprattutto il frutto della genialità congenita dei nostri giovani portati per ereditaria dote al lavoro artigianale artistico, alla cura del particolare in armonia col complesso, ad un bisogno di linea e di estetica che non si attarda nelle minuzie, ma si compiace della visione dell'insieme. Tecnica in evoluzione continua, che non disdegna il perfezionamento e l'apporto, ma che con giusta fierezza possiamo

ormai affermare stabilita e netta, diversa da quella altrui, migliore in molti lati, in ogni caso più adatta al nostro stile. Le vittorie, lontane e recenti, in campo internazionale, lo attestano.

Perciò appunto, non temiamo di guardarci intorno e vedere ciò che gli altri fanno. Ce ne porge l'occasione l'esame dell'attiva produzione aeromodellistica dell'Estmark, che troviamo chiaramente rappresentata nelle tavole costruttive del viennese Josef Sperl. È la caratteristica e ben definita tecnica tedesca e austriaca, che per molti anni ha fatto testo in tutto il mondo, specialmente nel campo degli aeromodelli vellegiatori, che si riallaccia in parte, per alcune necessità legate all'impiego dei materiali, alla tecnica italiana, ma ne differisce per tanti altri aspetti da costituirne per l'osservatore superficiale, quasi l'antitesi. Il modello vellegiatore domina in maggioranza assai più che da noi. Si può quasi dire, e l'osservazione in campo di gara internazionale lo conferma, che l'aeromodellista tedesco ha quasi trascurato l'aeromodello ad elastico, ed è stato preceduto nella via del progresso dall'italiano, che dopo aver portato la tecnica propria ad un elevato livello, ha ormai assimilato, con esatta discriminazione, i vantaggi riconosciuti e ben noti della tecnica anglo-americana, indubbiamente la più avanzata di tutte nel campo dell'aeromodello tipo Wakefield e simili. Se esaminiamo accuratamente i modelli più rappresentativi della serie Sperl, vediamo inoltre alcune particolarità tecniche specifiche degne di rilievo e assolutamente diverse dalle nostre corrispondenti soluzioni. Nelle fusoliere, l'uso di ordinate triangolari, e perciò di facile e rapida costruzione e montaggio, è generalizzato. Le ritroviamo sia nel grande vellegiatore *Grasser Albatross*, sia in qualche piccolo esemplare per principianti.

In modelli di elevate caratteristiche, destinati alle gare, come il grande *Condor*, la ordinata si ingentilisce in un esagono irregolare, stretto ed alto, colla parte più aguzza in basso. In generale, l'area della sezione mesata è molto ridotta, la coda leggera è tendente al trave profilato, il timone di direzione basso e non troppo sviluppato. In un modello assai elegante, ma semplice, il *Kleiner Rether*, la sezione della fusoliera è a forma romboidale, al centro pentagonale, per facilitare la sovrapposizione dell'ala, e torna romboidale in coda, realizzando il raccordo con una giudiziosa orientazione dei listelli laterali, in modo da ottenere tutti specchi piani di facile copertura con carta. Degno di nota è il particolare costruttivo del musone, comune a tutti questi modelli: ottenuto incollandosi insieme vari strati di compensato di 5 mm. di spessore, opportunamente sargomati per lasciare nell'interno una camera destinata alla zavorra. È chiaro che il pezzo risulta molto robusto, mentre il lavoro di raspa è limitato alla eliminazione di pochi risalti, e quindi reso più facile e rapido.

Del resto, l'uso di compensato a forte spessore, di listelli robusti e di materiali in genere massicci e sostanziosi, non sembra nuocere alle caratteristiche di volo del modello.

La forma generale dell'ala, spesso rettangolare e a freccia, è ben nota degli aeromodellisti classici austriaci e tedeschi. Questi modelli dell'Editore Sperl sono del resto in giro da molti anni, frutto di un lavoro costante e appassionato, e includono i tipi unificati usati nelle scuole di aeromodellismo. Si presentano perciò con un'aria alquanto familiare. L'attacco a balonetta, popolare fra noi, sembra sconosciuto. Tutte ali, da quella del piccolo *Zogling* a quella del grande *Condor*, sono in un sol pezzo, anche se, come nell'ultimo caso, a gabbiano, a freccia, e con estremità rievate. Nel *Condor* uno scivolo garantito in compensato consente all'ala di slittare avanti e indietro in caso d'urto. Il montaggio si fa con elastici. I longheroni sono sempre del tipo a due listelli incassati nelle centine sopra e sotto. Nel *Condor* i listelli sono però curvati a parte sul piano di montaggio e riuniti con diagonalini in compensato, in modo da costituire una specie di longherone a cassetta con le necessarie interruzioni per inserire le centine. I rinforzi sono in compensato, talvolta con fazzoletti in carta spessa agli incroci, fra centine e bordo d'uscita. Il bordo d'attacco è spesso rivestito in cartoncino, il resto in carta sottile.

In generale, anche per le rilevanti dimensioni dei listelli longitudinali, la costruzione dà l'impressione di solida e semplice. Al nostro occhio, amante di forme più raffinate ed elaborate, il vellegiatore finito si presenta forse esteticamente troppo rudimentale e scheletrico. I risultati dei lanci alla Wasserkuppe dicono però che anche così si va bene, anzi benissimo. Da ogni tecnica c'è da imparare, studiando.

Di alcuni altri modelli, dello stesso costruttore, e di alcuni problemi collegati con essi, parleremo una prossima volta.

LUPUS -

AEROMODELLISMO ANNO XVII

MOVO

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Tel. 70666

Modelli volanti, parti staccate, disegni, motorini a scoppio e utensili

Catalogo illustrato inviando L. 2



No, non vi illudete: questa rondine che ostenta orgogliosamente il grande vellegiatore, non ne è affatto la costruttrice. Il bel modello è invece opera del triestino Lucio Venanzi

Terra adunata a COL DEL FRATE

Colle del Frate, 15-10-39-XVII

All'adunata di stamani sono tutti presenti e oltre ai concorrenti, vi sono molti amici e simpatizzanti ed alcune facce nuove che timidamente domandano se possono far parte della comitiva; sono senz'altro accettati, tanto più che promettono di iscriversi alla R.U.N.A. L'equipaggiamento è completo: ma cade una fitta nebbiolina poco promettente ed è solo dopo molte discussioni che si decide di partire anche se si tratta di effettuare una semplice gita turistica. A Rastignano vi è della foschia; ma il terreno è asciutto e poco dopo incontriamo il buon Dante che al nostro apparire ci dichiara tutti pazzi; ma noi lo rassicuriamo subito dicendogli che siamo apertori del buon tempo. Le biciclette sono lasciate alle formae e si sale il monte mentre questo già venendo avvolto da una fitta nebbia. Arrivati al nostro posto di accampamento si fa il montaggio delle tende che potranno ripararci dall'aria gelida e dalla non improbabile pioggia. I modelli nei loro imballi vengono tutti ammassati sotto ad una tenda con la convinzione che così come stanno ritorneranno alla scuola. La nebbia è così fitta che ci toglie la visuale di ogni cosa oltre i dieci metri: in una tenda si gioca a carte con molto interesse (si vorrebbero mettere in palio i punti della classifica), in un'altra, trasformata in dormitorio, nessuno può prendere sonno perché ogni sorta di leciti scherzi e moti tengono sveglia l'allegria brigata. Un volenteroso messaggero ci porta una buona notizia: il modello I-NORA smarrito domenica scorsa dopo il suo spettacoloso volo, è a nostra disposizione presso un località Canovazza a circa sei chilometri di distanza e il suo costruttore Vancini e Gamberini deci-

donano senz'altro di andarlo a prendere e li vediamo presto sparire nascosti dalla sempre più fitta nebbia. Mezzogiorno ci sorprende e si stabilisce di mettere mano ai sacchi delle provviste cibarie che, come di solito, sono varie ed abbondanti; mentre si mangia il sole ci fa vedere la sua forma rotonda; ma la nebbia continua a nasconderci ogni altra forma di cosa vicina. Si termina la colazione e si riprende a giocare a carte colla speranza di poter fare più tardi qualche piccolo lancio di assaggio. Ritornano Vancini e Gamberini con l'I-NORA che è intatto, ci raccontano del loro lungo viaggio e dell'inchiesta fatta per il ricupero del modello.

Sono le 16 e 5, la terra trema senza che nessuno si spaventi (apprendere poi che si tratta di una ripercussione tellurica che molto si è fatta sentire nella confinante Toscana) e il sole insiste a volersi fare vedere. Dall'esterno della tenda ove siamo ricoverati ci si avverte che il costone opposto è visibile e così anche la sottostante vallata; e difatti la nebbia va diradandosi ed il sole ha il sopravvento. Si decide di montare i modelli e ad operazione ultimata la visuale è tale, che i lanci della quarta giornata, a cui ormai si stava per rinunciare, vengono decisi.

L'aria è calma, il sole splende e ci scaldano e i lanci si susseguono uno dopo l'altro con la massima regolarità. Non si hanno tempi eccezionali; ma dei bellissimi voli di tutti i modelli ed anzi è l'I-RENO di Renato Braglia che, relegato fin dalla prima riunione in coda alla classifica, ha segnato il miglior tempo della giornata con 2'47" guadagnando così molti punti. L'I-GOBO di Coragli sempre regolare ha vinto la giornata, mentre l'I-NORA, male a posto, non ha fatto che un

volo di pochi secondi. Il ricupero dei modelli ci fa sorprendere dalle tenebre e si accendono alcuni falò per lo smontaggio dell'accampamento ed a sera molto inoltrata ritrovandoci tutti alla scuola, ci diamo l'appuntamento per la riunione finale di domenica prossima con l'augurio di avere con noi anche un bel sole.

La classifica della quarta riunione è la seguente:

1. I-GOBO gr. 33,12 di Coragli Giorgio 2'15" - Punti 44,71.
2. I-RENO gr. 25,33 di Braglia Renato 2'47" - Punti 42,30.
3. I-SCAR gr. 30 di Scaravelli Giorgio 2'10" - Punti 39.
4. I-PUPO gr. 29,04 di Gamberini Pietro 1'55" - Punti 34,08.
5. I-FUFI gr. 23,9 di Mazzanti Walter 2'14" - Punti 32,02.
6. I-ZANA gr. 26 di Zanetti Cesare 1'55" - Punti 29,50.
7. I-PUPO gr. 29,64 di Gamberini Pietro chille 1' - Punti 21,37.
8. I-PIER gr. 24 di Gallinari Piero 1'17" - Punti 17,71.
9. I-BRIO gr. 24,8 di Dalmonte Nerio 1'3" - Punti 15,61.
10. I-ASSO gr. 22,17 di Mazzanti Guido 29" - Punti 10,33.

Dopo la quarta riunione la classifica generale è la seguente:

1. I-NORA di Vancini Carlo - p. 161,73.
2. I-GOBO di Coragli Giorgio - p. 156,84.
3. I-FUFI di Mazzanti Walter - p. 102,98.
4. I-SCAR di Scaravelli Giorgio - p. 98,10.
5. I-PIER di Gallinari Piero - p. 92,11.
6. I-AMOR di Amatori Ruggero - p. 87,16.
7. I-PUPO di Gamberini Pietro - p. 82,228.
8. I-LESE di Scagliarini Rob. - p. 80,36.
9. I-LOZZI di Scagliarini Rob. - p. 80,36.
10. I-PIPA di Garofoli Jaures - p. 72,98.

PAOLO NOBILI



Una volta (tempi ormai sorpassati), ogni veleggiatore per bene, fra gli aeromodelli, portava sulla punta del naso una leva con un contrappeso. Si trattava in generale di un bastoncino, spesso un pezzo di canna d'India, fissato da una parte, più o meno robustamente, alle strutture anteriori della fusoliera, e portante all'altra estremità un pezzetto di piombo. Era in realtà un oggetto molto utile. Quando il baricentro (questo sbarazzino, irrequieto inquilino dell'aeromodello) se ne andava troppo indietro, bastava tirare avanti il piombino per ristabilire il turbato equilibrio. Quando andava avanti (caso raro) un taglio al naso e tutto era rimediato. Gli aeromodellisti di vecchio pelo ricordano con una punta di nostalgia l'antica asta con contrappeso, vittima innocente della P. A. I. Un bel giorno infatti, è arrivata la norma di non ammettere sporgenze anteriori o posteriori, di avere la fusoliera onestamente chiusa e coi suoi pesi tutti dentro, di non esporre affari troppo intimi agli occhi del pubblico, pena severe maggiorazioni della sezione maestra, spauracchio dell'aerodinamico raffinato. Il contrappeso esterno (ma quanto era comodo!) è sparito. La fusoliera del modello veleggiatore moderno si prolunga perciò in avanti più che può, per portare il più lontano possibile dall'ala i piombini di centramento. Per ragioni aerodinamiche, in generale per non accrescere troppo le superfici anteriori di deriva, non si può esagerare in questo allungamento anteriore. L'estetica, anch'essa, ha la sua parte, benché, quando una architettura è razionale, si finisce prima o poi per trovarla anche bella. In sostanza, però, ridotto il braccio di leva, è aumentato il peso.

Alcuni aeromodelli di mia conoscenza portano sul naso alcuni etti di piombo, e bisogna vedere con quale ardore, in caso di scassature, il proprietario corre in traccia del prezioso metallo. Le cronache nere dell'aeromodellismo (non sembra, ma ci sono anche quelle) registrano non soltanto musoni sulla testa, ma ratti o fusti di musoni, parte nobile dell'aeromodello contenente il desiderato elemento.

Il piombo è scarso, quello che c'è dobbiamo riservarlo per chi non ci vuole bene, spesso è caro o non si trova. Ebbene, cari amici, a noi, pensandoci bene, non serve un piombo, ma un peso. Dobbiamo trovare qualcosa di pratico, comodo, economico, che messo sulla prua di un modello ci stia senza dare troppe noie, sia facilmente graduabile, si possa mettere e togliere con facilità. Prendiamo l'argilla, la volgare creta. E' molto meglio di quel che non si creda e non costa assolutamente nulla.

Lasciamo stare Roma, dove accanto al Centro di Aeromodellismo c'è tanta creta, da costruire in mattoni una gigantesca piramide in memoria degli scrittori di cose aeromodellistiche. Ma dovunque, dove un fiume o un torrente ha lavato con le sue acque gli strati sovrapposti del terreno, dove il taglio di una strada lascia affiorare un antico fondo marino, dove la pioggia, o la mano dell'uomo, ha rivelato la modestissima argilla chiunque può provvedersi a sazietà di un peso di facilissima formatura, adattabile prontamente nel cavo di qualunque musone, graduabile a volontà col mettere e togliere, senza paura di sprecare o di perdere.

Direte: pesa meno del piombo. E va bene, mettetele di più. Direte: con l'asciugarsi, cambia di peso. E' vero fino ad un certo punto; l'argilla umida ma non bagnata resta praticamente invariata per settimane. Se si può metterla in opera e lasciarla seccare bene, avrete un sasso di forma adatta al caso specifico, ben alloggiato nel musone, facilmente sostituibile. Provate per credere. Non è una prova costosa e può essere molto interessante.

L. P.



Enrico Moreno, Genova-Quarto. — Rispondo con gran piacere alla tua lettera: è così raro che un padre si interessi tanto della attività aeromodellistica del figlio, che quasi mi commuove il tuo caso. Se tutti i padri fossero come te l'aeromodellismo farebbe passi giganteschi.

Il guaio di cui ti lamenti credo dipenda dalla coppia di reazione dell'elica. Prova ad inclinare l'albero dalla parte opposta allo sbandamento; ma soprattutto stai attento che la torsione dell'elastico non ti torca la fusoliera virando i timoni.

Non ti consiglio la seta per le tue ali che sono troppo fragili per sopportarne la tensione. Per ricoprire in seta bisogna che le strutture siano robuste altrimenti si svergolano tutte sotto l'azione della vernice tendente.

Per la vernice prova a chiedere al venditore di colori più vicino un barattolo di nitrocellulosa trasparente o di vernice a spirito trasparente; se riesci a trovarla è molto buona la «Pontecliar II» (a spirito).

Mario Falceiti e Umberto Ciappetti, Roma. — Dato che abitate tutti e due a Roma perché non vi rivolgete all'istruttore della scuola d'aeromodellismo? Andate a V. Ruggero Bonghi n. 1. C'è una scuola elementare: entrate nel cortile, a sinistra c'è una scalletta, scendete e seguite il corridoio. Domandate della scuola d'aeromodellismo e dell'istruttore Tosarini e saprete tutto quello che vorrete. Dimenticavo: la scuola è aperta tutti i giorni alle 19.

Sergio Bettolo, Venezia. — Ragazzo mio, per risponderti esaurientemente ci vorrebbe un'enciclopedia. Prima di tutto ti do un consiglio: appena uscirà la terza edizione del *Costruttore di Aeromodelli* precipitati ad acquistarlo; ne hai veramente bisogno.

Qui ti risponderò a quello che posso, per ragioni di spazio.

La ranello, o rondella, è un anellino di metallo che si mette fra un bullone, o dado, e il corpo da invitare per impedire che il bullone si friti.

Il cuscinetto a sfera è un dispositivo che serve a diminuire l'attrito di un asse o un corpo in rotazione. Nel caso dei modelli volanti è formato da due scodellini che rinascono una coroncina di sfere di acciaio.

Boccole sono tutte quelle parti entro le quali passi un asse, un perno, un albero o qualunque altra cosa che muovi o che scorra; nel caso delle eliche sono formate generalmente da un tubetto, di ottone o di alluminio, fissato al mozzo di questa.

Nella tabella è scritto che la matassa deve essere più lunga del ganai, perché sul modello è certamente montato il tenditore. Anche per questo ti rimando al *Costruttore* come pure per la matassa a treccia e per la ruota libera.

I piani di coda sono portanti quando è portante il loro profilo, cioè quando questo è concavo convesso, piano convesso, o biconvesso asimmetrico, od anche biconvesso simmetrico con qualche grado di incidenza.

Impennaggi, timoni e piani di coda sono tutti la stessa cosa.

Il timone di direzione senza centina si costruisce senza centine non so come spiegarlo meglio.

Il collante celluloseico è, come dice il nome, una speciale colla alla cellulosa.

Per tutto il resto compra il *Costruttore* e leggi *L'aquilone* e lavora il più possibile di intelligenza.

A tante lacune bisogna supplire anche col proprio ragionamento.

Per il numero arretrato manda L. 120 di francobolli all'Amministrazione dell'Editoriale Aeronautica spiegando ciò che desideri.

GIAR.

Il bolognese Giorgio Coragli con il suo veleggiatore «I-GOBO»



Voli sul nemico

ricordi di un "asso" di guerra

(Continuazione dal numero precedente)

Allora, per non subire un attacco disastroso, provo ad attirare gli avversari sul Piave, tornano nelle loro linee! Incredibile: arrivati sul Piave, tornano nelle loro linee! Vedo che ho da fare con gente molto astuta. Tento di adescarli ancora, fingendo ora di inseguirli io. Essi fanno la stessa mia manovra, cioè filano nel loro cielo per attirarmi in dentro. Se non fossero a quota superiore potrei tentare un colpo anche con questo benedetto compagno che mi lega ogni movimento; ma quando lo tento di salire, essi pure salgono e salgono bene. Forse sono apparecchi di nuovo tipo, perché l'«Harriot» resta inferiore anche in salita.

Il loro gioco di attirarmi molto in dentro non mi coglie; tuttavia fingo ancora di inseguirli. Se si voltano dovrò di nuovo ritirarmi. Ma essi continuano a filare là in casa propria. I contraerei tacciono per il pericolo di colpire i propri velivoli. Ma son già troppo intornato in cielo nemico. Ho un'enorme inferiorità di velocità e di quota ed ho quel benedetto ingombro del mio pilota. E quei signori pare non vogliono spingere il loro trucco fino a rallentare un po' la marcia, per farsi raggiungere. Così di nuovo volgo la prua alle nostre linee. E Venier — il caporalino — sempre appresso; ed essi ancora ripetono l'inseguimento, questa volta anche con probabilità di raggiungermi, tanto che devo picchiare a forza per non trovarmi a tiro delle loro otto mitragliatrici. Il gioco continua. Sono io ora, di nuovo, che tento di trascinarli dietro gli avversari ed essi di nuovo mangiano la foglia e fanno dietro-front a tempo perché io non possa averli a tiro.

Questa commedia durò un pezzo, finché mi stancai e dovetti tornare senza avere sparato un colpo. Al campo presi il mio pilotino e gli feci un benevolo rimprovero, lodando sì, la sua fedeltà, ma... raccomandandogli di non esagerare quest'altra volta. E quest'altra volta mi capitò la buona occasione proprio con lui. Si doveva fare una scorta con due apparecchi ad un «S. P.» fino verso Moriago. Avrei preso con me Venier. All'ora fissata l'«S. P.» non si fece vedere sul campo e aspettammo un pezzo, scoppiando dal caldo nelle nostre pellicce da volo.

Finalmente venne una notizia: l'«S. P.» era già pas-

sato mezz'ora prima senza che nessuno l'avesse notato: un errore in un fonogramma. Dunque il povero barcone a quest'ora se ne andava solo solo in cielo nemico?

Saltiamo a bordo e via difilato, ma con poca speranza di vederlo e di raggiungerlo. Sul Montello scorgo un puntolino laggiù davanti a noi. Eccolo! Meno male. Venier questa volta si comporta egregiamente. Mi segue nella mia corsa per raggiungere il camerata, senza stringermi troppo addosso.

Ma... altro che «S. P.»! Quello è un «Brandenburg»! Faccio il segnale. Venier capisce. Prende la sua giusta posizione: bravo! Non ho tempo né animo per altra cosa: attaccare!

Il crociato mi ha visto, ma troppo tardi. Gli freccio addosso e mentre il suo mitragliere mi avventa raffiche su raffiche prendo una buona mira e sparo. Le raffiche nemiche cessano subito e cessa in me quel brivido che serpeggia nel sangue quando si è col petto di fronte a una mitragliatrice in funzione e che pur nello spasimo di volere, di dovere vincere, ti avverte: «Ecco la morte, eccola, eccola, a te, a te, a te!».

Venier, bravissimo, aggiunge i suoi colpi ai miei, restando un po' indietro, con perfetto stile. L'avversario è colpito. Una scia nerastra segna il suo ultimo volo. Non è una caduta, ma una discesa sbandata. Non voglio che passi il Piave e cada in suo territorio. Tento di colpirlo ancora, ma l'arma s'incepisce! Anche a Venier pare accada lo stesso. Non si può che seguirlo per vedere dove finirà. Pochi istanti ancora; ha passato il Piave! Forse riuscirà ad atterrare?

Sembra riprenda lena. Ho il cuore in gola per l'ansia. Ma no, riprende la discesa disordinata, puntando verso Moriago, sbandando a destra e a sinistra. E' a pochi metri da terra... sfiora la piante, urta contro una fila d'alberi e si fracassa.

— Venier, Venier, vittoria!

Ma l'«S. P.»?

Restiamo un poco a roteare, oltre il Piave, scrutando se si veda il compagno dimenticato. Ormai, a quest'ora, se non gli son accaduti guai, è certamente tornato. Così filiamo al campo. Solite capriole festose, solita accoglienza; tutti intorno a noi a sentire il racconto.

L'«S. P.» è tornato incolme; doppia gioia. Venier è raggiante per la sua prima vittoria.

Faccio dipingere sulla mia fiamma d'argento l'undicesimo teschio nero.

Pare che l'essermi alzato tanto presto per il primo turno d'allarme non debba essere invano: nel silenzio

della campagna ancora addormentata si avverte un rombo ben noto: un apparecchio viene dal Piave, s'avvicina rapidamente. Si distingue già bene; non è nostro: nemico.

Son già balzato a bordo, ma quella bestiacca del mio motore oggi vuol recalcitrare: — Contatto! — Contatto! — Tollo! — Tollo... non c'è verso di sentirgli dare un colpo! Intanto il motore avversario canta sempre più vicina la sua sfida.

I miei nervi sono al diapason delle loro vibrazioni. Questa tensione, che sembra strappare brani all'anima, non può dunque nulla sulla macchina inerte?! I moccioni non servono a niente?

Forse sì; ad animare i motoristi. E infatti finalmente il motore starnuta, scoppietta, si scuote in ritmi ineguali, si persuade ad obbedire, romba in pieno. Oh!

Ma intanto il velivolo austriaco è già arrivato sul campo, basso (com'era basso) e si è no trecento metri) e dopo aver annusato quest'aria con una bella virata, se ne sta tornando indietro, sfiorando con la groppa un leggero strato di nubi, che son proprio quelle che lo hanno protetto per portare in fondo un rischio simile.

Che ha voluto fare? Una ricognizione?

Faccia quel che vuole, purché si lasci avvicinare!

Gli son già alle calcagna, ma... guarda che astore!

Appena s'accorge d'essere inseguito comincia un giochetto che prevedo mi farà imbastire e non mi farà sparare un colpo! Lo vedo salire con un'impennebbia nello strato di nubi. Balzo anch'io dentro le nebbie e presto sbuco di sopra: eccolo là infatti. Ma mi vede subito e, muso in basso, scappa di sotto. Lo seguo all'istante ma, quando lo rivedo sotto, già mi sta scappando daccapo sopra.

Tento di avventargli una raffica, ora che gli son più vicino, ma eccolo già scomparso ancora sotto. Provo a cagliarlo il tiro di aspettarlo di nuovo a galla delle nubi, ma pare che abbia mangiato la foglia: non affiora.

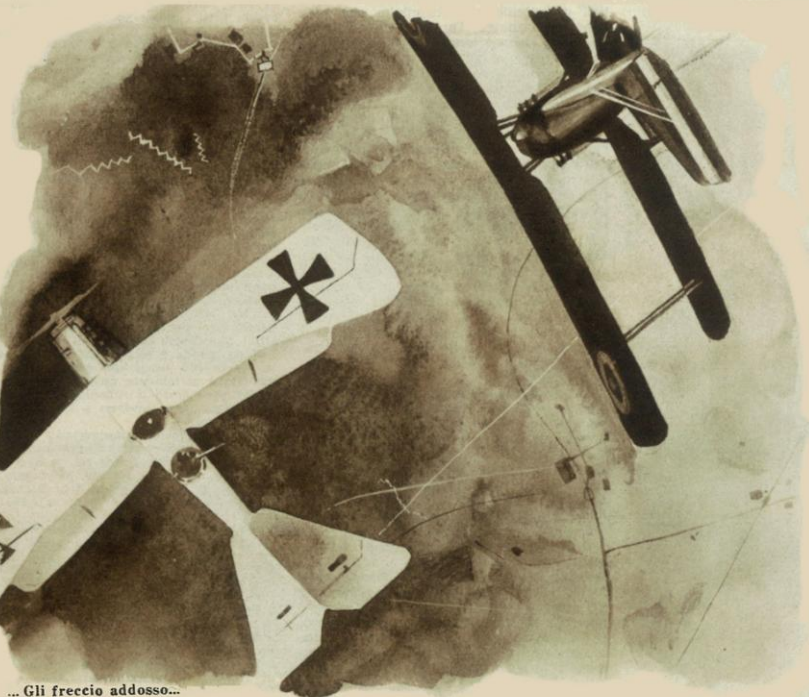
Ricomincio l'altalea, sempre più fitta, rabbiosa; ma non riesco più a rivederlo e dopo altri tentativi d'ogni genere, debbo tornare al campo con le solite pive nel solito sacco. Non potendo prendermela con nessuno me la prendo... coi motoristi!

(Continua)

MARIO FUCINI

UN DINOSAURO A NUOVA YORK

Non molto tempo addietro, una delle novante (o più?) stazioni radio-trasmittenti di Nuova York effettuò la trasmissione di una radiosegnala scritta dal fantasioso romanziere inglese Wells, e da questa ricavata dalla sua ben nota opera «La guerra futura». Chi conosce lo stile di Wells comprenderà facilmente come fosse congegnata la scena trasmessa a milioni di pacifici newyorkesi. Diremo, per gli altri, che si trattava di una serie di comunicazioni sul tipo dei bollettini militari, annunciati l'improvviso attacco contro la metropoli nord-americana da parte di stormi di aeroplani di una Potenza europea. La guerra, che già da qualche tempo pur troppo dominava con la sua ombra terrificante la vita della Nazione, era improvvisamente scoppiata, e il Governo, dando alla popolazione l'assicurazione più precisa che tutti i provvedimenti per la difesa erano stati presi nel tempo utile, raccomandava però la calma, la disciplina, la tranquillità, e dava nel frattempo utili consigli circa la difesa passiva che la massa doveva organizzare nel più breve tempo possibile. Seguivano poi notizie più allarmanti: gli aerei nemici erano riusciti a passare, ma si sperava che si sarebbe riusciti ad arrestarli prima del loro arrivo sugli obiettivi cittadini... la caccia era partita per la difesa... gli aeroplani sono sulla periferia... cominciano a cadere le bombe! Se l'intendimento dei dirigenti della Radio newyorkese era quello di terrorizzare i cittadini, lo scopo venne raggiunto in pieno, e i risultati superarono, anzi, le aspettative. Molta gente, infatti, avendo intercettata la trasmissione senza essere avvisata di cosa si stesse trasmettendo, prese per vere le notizie che venivano di volta in volta lanciate nell'etere, e da ciò nacque un panico indescrivibile. Considerando che nella folla qualsiasi sentimento si sviluppa in una maniera esagerata rispetto a quanto succede nel singolo individuo, e considerando i diversi milioni di persone che popolano Nuova York, è facile immaginare il terrore che in breve si impadronì della popolazione. I centralini telefonici della Polizia e dei giornali vennero presi d'assedio, masse di folla urlante si pigiò verso le Banche, gli uffici governativi furono assaltati da turbe di gente assetata di notizie. Vi furono, naturalmente, risse e investimenti, con morti e feriti. Ma il caso più curioso si ebbe presso un posto di polizia periferico, dove un tale, evidentemente ben colmo di whisky, si presentò in preda ad un panico folle, urlando di aver visto un dinosauro devastare, nel suo cammino, la Broadway. Questo episodio dimostra chiaramente di quanta portata siano le conseguenze del pericolo aereo sulla popolazione di una città. La folla, ignorante e per natura incapace a disciplinarsi, si lascia facilmente prendere dal panico. Con la conoscenza dei mezzi con i quali è possibile neutralizzare l'offesa aerea nemica, si evita il terrore cittadino, che spesso provoca più danni materiali e morali di quanto non farebbe un vero e proprio bombardamento. Le utili (in questo momento necessarie) nozioni relative alla difesa passiva di una metropoli, sono raccolte, in forma sintetica e pur completa, nel fascicolo della serie «L'aviazione per tutti» intitolato «Città al buio», che in questi giorni l'Editoriale Aeronautica lancia sul mercato librario. L'interessantissimo volume, corredato da grafici e fotografie inedite, costa soltanto una lira, e si può richiedere presso i nostri uffici di Amministrazione, inviando l'importo in francobolli o a mezzo del conto corrente postale numero 1/24718.



... Gli freccio addosso...



IL TESORO LE NUBI

(Continuazione dal numero precedente)

— Dicevamo, dunque, spie inglesi, — ripeté il funzionario seguitando a scrivere. Depose la penna, s'appoggiò stancamente allo schienale della poltrona, sochiuse gli occhi e disse:

— Non potete immaginare, cari compagni, quante spie straniere arrestiamo ogni giorno. Centinaia! Sono maestre del travestimento. Ora, come voi, si camuffano da aviatori, ora da mercanti rumeni, da diplomatici in vacanza, da deputati francesi, da stregoni della Nigeria... Un'organizzazione stupenda, non c'è che dire. Non però quanto quella della Ghepeù. La Ghepeù vede tutto, sa tutto, può tutto. Lib, in preda a un attacco di nervi, piangeva e si contorceva; Jeff smaniava, rosciocchianando fino alla radice le unghie che aveva lunghette e smaltate.

— Ascoltateci, signore... — mormorò l'aviatrice, tentando le buone maniere.

— Signore? Che vuol dire? — scattò irritato il funzionario — Ignoriamo il significato di questa parola, in Russia. Qui ci sono compagni, e basta.

— Ebbene, compagno, ascoltatemi un momento, vi prego. Vi giuro che sono sincera. Noi siamo due aviatori americani; abbiamo i documenti in perfetta regola. Siamo venuti qui soltanto per gli smeraldi di Catunob; sapete, il palloncino lanciato da...

— ...Argipulos? Eh, lo so! Altro che lo so! — fece il russo con un sorriso di benevolo incoraggiamento. Immagino benissimo la vostra storia, compagna. Voi eravate a Marenia, no?

— Sì, sì! Proprio così.

— Bene. Leggendo il comunicato sulla stampa, penso che vi sarete detti: «Gli smeraldi che cercavamo qui hanno preso il volo per la Russia; andiamo dunque in Russia!».

— Precisamente! — precisò Lib, tutta piena di speranza.

— Un ultimo particolare che gradirei sentire proprio dalla vostra bocca, dalla vostra bella bocca; — precisò galantemente il funzionario, sempre meglio disposto — appena atterrata, avete cominciato a parlare, avete preso la parola rivolgendoci un discorso al popolo di Russia, un appello, o qualcosa del genere. Non è vero?

— Ma sì! Ma certo! Io...

— Ottimamente! — continuò il russo, stropicciandosi tutto allegro le mani — E quell'ufficiale, a quanto egli stesso mi diceva, vi ha impedito di continuare. Vi ha fatto imbavagliare, sembra...

— Oh, un brutto, un vero brutto, signor... signor compagno! — esplose Libby sfogando il rancore compresso, — Quell'ufficiale ha mancato al suo dovere; avete pro-

prio ragione! — affermò austeramente il funzionario — Sarà punito come merita. Persone come voi, non si arrestano, non si imbavagliano...

— E' vero? — proruppe Lib, esultante — Questo sì che si chiama parlare!

— Non si arrestano né imbavagliano; — riprese il russo, accalorandosi sempre più — si fucilano sul posto e sull'istante! — concluse picchiando un vigoroso pugno sul tavolo.

Quando, in virtù di abbondanti sorsate della vodka di Stato, i due americani furono di nuovo in condizione di comprendere approssimativamente in che mondo si trovavano, il commissario della Ghepeù il sistemò il meglio che poté su due sedie e, quando fu certo che non sarebbero rotolati di nuovo in terra, tornò a sdraiarsi nella poltrona e con aria affabile riprese:

— Ma vediamo, cari compagni; sono curioso di sapere che cosa vi attendevate di diverso e di meglio. Lo spettacolo di debolezza che mi offrite mi stupisce, ve lo confesso. Di solito, una spia che si rispetti, quando è stretta con le spalle al muro e non può più negare, si drizza fieramente e dice: «Ebbene, sì!» con quel che segue; e davanti ai moschetti grida fieramente il nome della sua nazione. Uno spettacolo edificante, vi assicuro, veramente istruttivo. Ma voi...

— Ma come ve lo dobbiamo dire, che non siamo né inglesi né spie? — singhiozzò Lib — Diglielo tu, Jeff; fa' qualcosa!

— E' proprio com'essa dice, signore, signor compagno, — balbettò Jeff — Tutti ci conoscono! Lei è Libby Leech e io sono il marito di Libby Leech; è vero, cara?

— Certo, caro. E' possibile, compagno, che non abbiate mai sentito parlare di noi?

— Lasciamo andare il passato e facciamo parlare la logica, compagni. Proviamo a riepilogare la situazione e vedrete che a poco a poco vi porterò a condividere il mio punto di vista. Vediamo: gli inglesi ci odiano. Essi sanno che noi, i selvaggi di ieri e i dominatori di domani, il caccero dall'Asia e forse anche dall'Africa; e perciò cercano di abbatterci finché si credono in tempo; sorridendoci di fronte per meglio ingannarci e suscitandoci dovunque un oceano di nemici. Naturalmente, per abbatterci bisogna che ci conoscano, e per conoscerci debbono spiarcici da vicino e intimamente. Ci siete?

— Sì, — sospirò Lib — ma noi...

— Un momento! — interruppe autorevolmente il commissario — Dunque, gli inglesi vogliono spiarcici e noi, com'è naturale, non vogliamo essere spiati. Ne consegue una dura, incessante lotta d'intelligenza e di espedienti, essi per fare e noi per impedire. Ed ecco che una mente geniale, inglese o al servizio degli inglesi, escogita un formidabile trucco.

Con molto chiasso e rimbombo mondiale, si lancia la notizia che tra le nubi vagano dei miliardi, il tesoro di Catunob. Naturalmente, il tesoro non è mai esistito o, se è esistito, non ha mai preso le vie dell'aria. Non importa: basta che i popoli bevano la notizia per vera. Una volta lanciata la gigantesca panzana, con l'aiuto di sagaci agenti si fa in modo che una formidabile massa d'avventurieri si concentri in Marenia, ossia alle soglie della Russia, e

quando questi avventurieri siano ammassati, ossia, per così dire, mobilitati, con un espediente qualsiasi, e abilmente sfruttando le correnti, si fa proseguire il prezioso palloncino pel cielo russo. Che succederà? Che centinaia di migliaia di cercatori arrabbiati si pigranno con tutti i mezzi contro le nostre frontiere per inseguire la loro assurda chimera: il tesoro volante. Gli agenti russi si troveranno insufficienti a trattene questo straripamento umano e di conseguenza, le spie inglesi, che hanno gli occhi bene aperti e sanno ottimamente il fatto loro, filtreranno in Russia e vi rimarranno alla barba della Ghepeù, tutta impegnata altrove. Ben pensato davvero! Lasciate, compagni inglesi, che sinceramente mi congratuli con voi per la brillantissima inventiva dei vostri capi. Solo che, permettete che ve lo dica, è stata troppo monumentale la vostra imprudenza di venirci a gettare da soli in bocca al lupo e proprio in un campo d'aviazione militare.

— Ma è questo, appunto questo che dovrebbe parlarvi in nostro favore, compagno! — gridò febbrilmente Libby — Non vedete precisamente in questa assurda ingenuità la prova assoluta della nostra innocenza?

— O della vostra diabolica furberia? — ribatte acutamente il russo, dopo aver riflettuto qualche secondo — Comunque, — riprese un po' a malincuore — penso che vi sarà concesso il beneficio del dubbio. Farò ai miei superiori un rapporto benigno. In attesa d'informazioni sul vostro conto, vi si tratterà per qualche tempo in un ridente paesello della Siberia Orientale, dove raramente il termometro scende a meno di 50 sotto zero e dove si mangia quasi tutti i giorni.

— Eh? Come? — latrò Libby.

— Ammenoché non preferiate esser tuclati subito; soluzione che ha del buono, ve lo assicuro. — concluse il russo, suonando un campanello.

Entrarono due guardie rosse, armate.

— Questi compagni — ordinò il commissario — siano guardati a vista fino a nuovo ordine nella prigione degli stranieri sospetti. Nessuna protesta — s'affrettò a soggiungere perentoriamente, vedendo che Lib apriva la bocca per parlare — o darò ordini diversi. Ah, un momento! Se l'interessato sapete, il cosiddetto pallone di Catunob ha preso terra presso Borisgrad e lo scrigno è stato aperto.

— Ah, e gli smeraldi? — domandò ansiosa Lib, dimenticando le sue pene.

— Gli smeraldi? — ripeté sarcastico il russo, fissandola — Non c'erano che ciottoli, dentro, e un biglietto in italiano che diceva: «E' nato prima l'uovo o la gallina?».

— Ma no! — gridò Jeff, spalancando gli occhi.

— Ma sì! ribatte, beffardo, il funzionario. — Pero, siccome non vogliamo che alcuno si vanti d'averci burlato, abbiamo cominciato con l'inviare il traduttore alle miniere del Kamciatka, per purificarlo della sua mancanza di tatto, e abbiamo diramato alla stampa mondiale un comunicato che dice che il pallone, ripresa bruscamente quota, s'è allontanato in balla di forti correnti in direzione dell'Europa Centrale. A voi queste cose le dico perché so che la vostra voce, in un modo o nell'altro, non uscirà più di Russia.

CAPITOLO XVIII

La mattinata di Lord Archibald

— Col permesso di Vostra Eccellenza, sono le nove e fa un tempo piuttosto buono — annunciò Percy, il solito tipo di impeccabile maggiordomo di tutti i racconti inglesi, e che perciò sdegnerebbe di descrivere.

Percy tirò le cortine del balcone e permise a un raggio del ben organizzato sole svizzero di lambire umilmente la sponda del letto dove Sua Grazia (o Eccellenza) Lord Archibald Murderbone riposava ancora, sebbene con gli occhi semiperti, per rimettersi dalla massacrante fatica sopportata la vigilia, d'una seduta di quasi un'ora alla Lega delle Nazioni. La discussione era stata molto vivace e Lord Archibald, a nome del governo della Grande Laguna aveva avuto l'occasione d'incarnare due volte sdegnatamente la sopracciglia. Essa, che s'era agitata sull'appassionante tema «Quando un proiettile cessa d'essere difensivo per diventare offensivo?» s'era chiusa col trionfo della tesi delle grandi democrazie: ossia che i soli proiettili difensivi, e pertanto gli esclusivi paladini della causa della pace e della civiltà, sono quelli usciti dalle fabbriche e dalle bocche da fuoco della Grande Laguna e della Pancia. Tutti gli altri, con qualche eccezione da esaminare caso per caso, nei riguardi della Russia e degli Stati Uniti, sono offensivi, ossia aggressori, e pertanto, allo stato che ne fa uso, vanno applicate le sanzioni previste dall'art. 16 del Patto della Lega.

In quanto al rappresentante della Repubblica Panceca, s'era limitato a canticchiare per tutta la durata della seduta, con gli occhi rivolti alle dorature del soffitto:

— Il Patto, tutto il Patto, niente altro che il Patto...

Non c'entrava niente con l'argomento, ma faceva ugualmente il suo effetto sui giornalisti e sul pubblico.

Ma torniamo a lord Archibald, che abbiamo lasciato sbadigliante nel suo letto a Ginevra. Il maggiordomo era rimasto correttamente in piedi, in attesa di ordini.

— Ebbene, Percy? — chiese finalmente il baronetto, levando su di lui due pupille color polpa d'ostrica.

— Ancora niente, Eccellenza — mormorò il maggiordomo, e si concesse un impercettibile sospiro di sconforto.

— Siete almeno certo d'aver esplorato con ogni attenzione il cielo?

— Sicurissimo, Eccellenza. E' dall'alba, che con le opportune precauzioni, per non destar la curiosità di questi indigeni, ho impiantato un potente cannocchiale in terrazza. Ma, purtroppo, nulla fino ad ora.

— Avete perlustrato in particolare modo il settore sud-orientale dell'orizzonte? Il comunicato afferma che il pallone proviene da quella direzione.

(Continua)

ENZO JEMMA



POSTA *aerea*

Renato Chini, Cuneo. — Ti ho fatto spedire un pacco contenente una bomba che tu butterai in mezzo alla piazza maggiore della tua città il giorno in cui vi scoprirai un crocchio di ragazzi che non abbiano mai letto *L'Aquilone*. Sono curioso di vedere se riuscirai a vincere un premio importante nella gara iniziata fra i nostri lettori per il maggior numero di nuovi abbonati.

Mario Ghiringhelli, Monza. — Sì, siamo contenti, se non concittadini. Comunque ho vissuto felicemente e continuamente nella città delle rose dal 1925 al 1930, e saltuariamente sino alla fine del 1932. Dimmi un po', tu padre è il pittore Ghiringhelli? E conosci l'ineffabile Pipa, poeta csemplare, forse l'unico vero poeta, del Polesine?

Gian Gaetano Busnelli, Collegio aeronautico di Forlì. — Non giudico Aquila Bianca, né mi rifiuto di perdonargli. Però voglio prima attendere per essere sicuro che si sia realmente ravveduto. Ti mando l'autografo che desideri.

Regina dell'aria, a noi, dunque. Parliamoci chiaro. Io rispondo a tutti i miei aeronipoti. Se non rispondo io personalmente incarico il Barbutto Censore di farlo per me, o Crivello. Ora bisogna sapere che il Barbutto Censore risponde con scrupolo e precisione, mentre Crivello perde addirittura le lettere. Tu ed altri direte che il Signor Crivello non ha nessun diritto di perdere le lettere di Zio Falcone. Ma che fare? Io vorrei licenziarlo, mandarlo a spasso per Roma e dintorni, che non tanto amici. Lo volete anche voi? Da un vostro cenno dipende il suo avvenire di giornalista e di volatore. Parlate. Ed ora ti prego di scusarmi presso la tua cara Silvana Moroschi, alla quale scriverò immediatamente, non appena riceverò una sua nuova missiva. E' curioso che tu abbia voluto restituire una mia antica risposta a Marcello Vannutelli. Che idea t'è venuta? Tu mi scrivi: «Un giorno oramai lontano tu hai sconigliato la rondine Marcella Vannutelli in Russia, perché ci sono i russi nelle colonie francesi, perché aggrediscono la brava gente; nella Spagna rossa, perché maltrattano la gioventù e perché i bolscevichi si salutano col pugno chiuso come se volessero dire «dopo ti sistemo io»; nelle foreste dell'India perché ci sono i leoni e a Londra perché ci sono la nebbia e la

rabia. Or bene, dico io, ora che son già trascorsi due anni e mezzo, quali sono gli altri paesi divenuti in questo frattempo «antigenici»? Certamente tu dirai che sono una collega di Lodovico Gabiati e io ti rispondo che per farti quella domanda ho le mie buone ragioni. Perciò spero che la tua ben nota gentilezza vorrà soddisfare il mio desiderio. Immagino che saranno la Cina, la Polonia e la Nuova Caledonia...». Senti, cara rondinella impertinente, alla domanda «dove mi consigli di andare in questo momento?» io ti rispondo candidamente: in Italia, unico Paese nel quale la gente sa ancora tenere i nervi a freno. Se poi vorrai specificare le ragioni della tua domanda, potremo ritornare sull'argomento e discutere più a lungo della cosa. Ho preso nota del tuo pseudonimo. Un po' pretenziosetto, no? Ad ogni modo c'è anche un Re dell'aria. E' vero che costui si chiama anche Colombo (come Cristoforo, non come un pioccone), ma si tratta sempre di un tantino di vanità. Basta. Questa risposta mi sembra un po' lunghetta. Dei baffi che Crivello desidererebbe avere, ti parlerò un'altra volta. Ti faccio notare che scrivere «Vicenza (Veneto)» è un'offesa per Vicenza, più che per me.

Rondine Primaveraile, ti risponderò nel prossimo numero. Intanto, per ciò che si riferisce ai baffi di Crivello, puoi leggere la risposta a Regina dell'aria. Io non ho mai avuto, non ho e non avrò mai la barba. Io non desidero *raffriscare* il paesaggio, né, dai rossi, sono tanto venerando da potermi permettere una bella barba bianca sulla quale far cadere briciole di pane, tabacco, polvere, gocce di vino, ed altro qualsivoglia sudiciume.

Cirio, Savona. — Credo che la nuova edizione del *Costruttore di aeromodelli* (completamente rinnovata ed accresciuta di due nuovi capitoli) costerà meno delle precedenti. Manda, se vuoi, i disegni del tuo modello a Giarella. Ho letto le tue proposte per copertine al consenso dei pittori... Bene, lasciamo stare l'unico a prendersi sul serio è stato Crivello, ma in quel momento pensava forse a Platone e alla immortalità dell'anima. Comunque lo terrò presente l'idea della «sirena» per un eventuale disegno umoristico. Mi raccomando di spendere due soldi di buone parole in favore del nostro giornale.

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Mario Ghiringhelli, Monza. — Durante una serie di tuffi eseguiti con audacia e abilità sommi nell'oceano burrascoso del mio tavolo, non rinvenuto, stretta tra una cartolina di auguri del Natale dell'anno scorso e un manuale sull'uso degli estintori («O.P.L.»), una tua lettera di antica data, alla quale erano allegate due preziose fotografie. Tanto gradose, che il sottoscritto Crivello, temendo la voracità del cestino di redazione, abituato ormai a formidabili banchetti a base di foto-

scomparsa, il grande progetto, ironia della sorte, ha trovato la realizzazione solo quando, morto egli, i quotidiani hanno recato la notizia: «l'improvvisa scomparsa di Giorgio Fanucci. Ieri, munito dei conforti... ecc.». Ma mi arvedo di essere andato fuori rotta, come disse Douglas Corrigan quando si accorse di essere, anziché sulla California, davanti alle coste irlandesi. Tu, mio caro Mario, nella tua vecchissima, decrepita missiva scampata al caos, mi pregavi di pubblicare sul giornale un avviso di adunata per il 16 luglio a tutti i ragazzi volenterosi di Monza. Naturalmente, pubblicare l'avviso adesso sarebbe come annunciare ai popoli la scoperta dell'America. I ragazzi volenterosi ai quali ti rivolgevi, saranno a quest'ora barbuteschi signori con decine di petulantipi nipotini intorno ai calzoni, e avranno ormai, ahimè, dimenticato i modelli volanti, Ghiringhelli e il sottoscritto. E' quindi con immenso dolore nonché con onere sui capelli che io ti chiedo perdono per non aver soddisfatto in tempo il tuo legittimo ed onesto desiderio. Attendo una tua come il naufrago il soccorso salvatore.

Beccacino. — Per poter entrare in un campo d'aviazione non occorre altro che il permesso dell'ufficiale di picchetto, il quale, di solito, è un bipede affetto da pignoleria. Giusta pignoleria, però, amico mio. Pensa infatti che cosa sarebbe un campo d'aviazione se tutti gli aeromodellisti e qualsiasi altro ragazzo potesse entrarvi. Gli aviatori, per decollare, dovrebbero continuamente gridare: «Permessò? Permessò?». Scusate, debbo volare... Permessò?». Tu obietterai, da quel sagace che sei, che gli aeromodellisti non sono ancora tanti da poter riempire un campo d'aviazione. Ma presto, Beccacino, lo saranno, se la propaganda per la quale noi ci rivolgiamo con il cuore in mano ai nostri amici avrà i risultati voluti. E' una posizione scomoda, sai, quella di stare con il cuore in

mano. Specialmente adesso che fa freddo. Anche tu ti lamenti di un numero che non ti è giunto. Provvederò, amico: dormi in pace.

Gian Luigi Zanella, La Spezia. — Veramente io non credo di essere tuo zio; ignoro però il grado di parentela aquilonesca che ci unisce; chiamami, dunque, come vuoi: anche nonno. Apprezzo la finezza da te usata presentandomi a me con il ciliccio intorno al petto. (Veramente tu hai scritto siliccio. Il siliccio, amico mio, è tutt'altra cosa: gli uomini delle caverne ci facevano frecce e armi da lancio, che adoperavano, a caccia aperta, contro i passerotti, a quei tempi grossi come quadrimotori). Le tue parole di elogio riguardo la nostra opera di redattori sono commoventi, anzi commoventi addirittura, e te ne ringrazio sentitamente. Altrettanto dicasi della tua vasta ed efficace opera di propaganda.

Pegaso, S. Miniato. — Ho qui davanti ai miei occhi una tua cartolina gialla di colore e di contenuto, e dentro il cervello ti vago sospetto di aver già risposto, da tempo, a questa tua missiva. Ma «repetita juvant», come diceva un mio antenato amico di Pla-

tone, soggiungendo «sed socciant». (L'infame freddura procurò infine al mio avo la più terribile pena di quel tempo: la traduzione obbligatoria dal latino in italiano del «De rerum natura» dell'amico Lucrezio). E ora veniamo a noi due, come disse quel lettore all'arbitro appena ebbe finito il match di lotta libera con Jim, detto il Ciclope dei Carpazi. Poveri arbitri, quante se ne dicono sul loro conto! Ma ecco che, con la rapidità che mi distingue, attacco decisamente l'argomento della tua lettera. Ignoro la sorte capitata alla tua fotografia, caro amico pisano, e temo che con essa, la sorte, sia stata malvagia. Indagherò nei pressi del cestino, covo lugubre e sinistro di lettere e disegni, nonché fotografie e biglietti da mille, scattati dalla mano severa del Barbutto Censore. Anche a te, Pegaso, prometto di inviare i giornali!

CRIVELLO

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA
GASTONE MARTINI - Direttore responsabile
Stabilimento Rotocolor VECCHIONI & GUADAGNO
Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580-680

VIAGGI AEREI GRATUITI

su qualsiasi linea nazionale a chi procurerà entro il 15 gennaio 1940 - XVIII

IL MAGGIOR NUMERO DI NUOVI ABBONATI

A questi due importanti doni l'Editoriale Aeronautica altri 21 ne aggiunge che saranno assegnati con una graduatoria stabilita in base al numero degli abbonati procurati

Ecco l'elenco completo dei premi:

1. - Un viaggio aereo.
2. - Un viaggio aereo.
3. - Un modello da tavolo in metallo argentato dell'S. 75.
4. - Un modello da tavolo di un «S. 79» della Squadriglia dei «Sordi Verdi».
5. - Un orologio da polso, un abbonamento annuo a *L'Ala d'Italia* e il volume *Le meduse del cielo* del Col. Freri.
6. - Una matita automatica a cinque colori, un abbonamento annuo a *L'Ala d'Italia* e il volume *Il diavolo dell'aeroporto* di Enzo Jemina.
7. - Un orologio da polso, un abbonamento annuo a *L'Aquilone* e il volume *Baracca* di Antonio Foschini.
8. - Un orologio da polso, un abbonamento a *Le Vie dell'aria* e il volume *Duelli Aerei* di Valentino Tocci.
9. - Volumi a scelta nel nostro catalogo, per il valore complessivo di centocinquanta lire.
10. - Una matita automatica a cinque colori, un abbonamento a *L'Aquilone* e il volume *L'aviazione negli scritti, nell'esempio e nella parola del Duce*.
11. - Una matita automatica a cinque colori, un abbonamento annuo a *Le Vie dell'aria* e il volume *L'arcipelago delle stelle* di Enzo Jemina.
12. - Un portafogli in pelle e un abbonamento annuo a *L'Ala d'Italia*.
13. - Un portafogli in pelle e un abbonamento annuo a *L'Aquilone*.
14. - Un portafogli in pelle e un abbonamento annuo a *Le Vie dell'aria*.
15. - Un abbonamento annuo a *L'Ala d'Italia* e il volume *Il preavviso della G.I.L.*
16. - Un abbonamento annuo a *L'Aquilone* e il volume *Il diavolo dell'aeroporto* di Enzo Jemina.
17. - Un abbonamento annuo a *Le Vie dell'aria*, il volume *Baracca* di Antonio Foschini e il volume *Arcipelago delle stelle* di Enzo Jemina.
18. - Un abbonamento a dodici numeri di *Avventure del cielo*, il volume *I figliuoli dell'allegrezza* di Nino Carlassare e il volume *Il preavviso della G.I.L.*
19. - Un abbonamento a dodici numeri di *Avventure del cielo* e il volume *L'aviazione negli scritti, nell'esempio e nella parola del Duce*.
20. - Un abbonamento a dodici numeri di *Avventure del cielo* e il volume *I figliuoli dell'allegrezza* di Nino Carlassare.
21. - Un abbonamento a dodici numeri di *Aviazione per tutti*, il volume *Baracca* di Antonio Foschini e il volume *Come si diventa aviatori*.
22. - Un abbonamento a dodici numeri di *Aviazione per tutti*, il volume *L'arcipelago delle stelle* di Enzo Jemina e il volume *Il preavviso della G.I.L.*
23. - Un abbonamento a dodici numeri di *Aviazione per tutti* e il volume *Baracca* di Antonio Foschini.

Oltre ai 23 premi elencati verranno successivamente offerti 50 abbonamenti annui a *L'Aquilone* e 100 abbonamenti per 12 numeri ad *Aviazione per tutti*

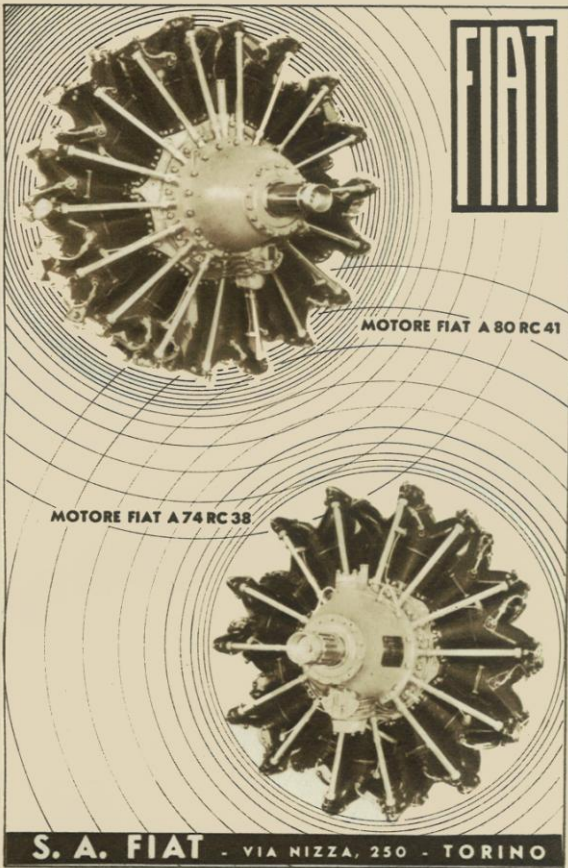
Si intende che gli abbonamenti dovranno essere ottenuti presso persone che non siano mai state abbonate al nostro giornale

Le norme per partecipare a questa specie di gara sono semplici. Chiunque può procurare dei nuovi abbonati, DIRETTAMENTE spendendo il denaro il nome e l'indirizzo del nuovo abbonato, o INDIRETTAMENTE comunicandoci soltanto il nome dell'abbonato nuovo, il quale abbia spedito per suo conto la quota d'abbonamento. Gli abbonamenti dovrebbero essere annui. E poiché i premi verranno assegnati in base ad una graduatoria, s'intende che gli abbonati per un semestre verranno per mezzo abbonamento, vale a dire che occorreranno due abbonamenti semestrali per fare un punto. L'abbonamento avrà corso quando sarà pervenuto l'importo relativo all'Amministrazione dell'Editoriale Aeronautica. Uno o due giorni prima che si chiuda il concorso, ognuno che intenda partecipare alla gara dovrà mandare alla Direzione de *L'Aquilone* l'elenco completo degli abbonati procurati, specificando nome cognome e recapito. Eseguito un scrupoloso controllo sui registri dell'Amministrazione, la Direzione de *L'Aquilone* stabilirà, in base agli elenchi risultati corrispondenti a verità, la graduatoria, e immediatamente spedisce i premi ai vincitori.

Da oggi al 31 dicembre p. v. il giornale verrà inviato gratis a chi si abbonerà subito per l'anno 1940.

CARTELLO
Vendo aeromodelli e disegni.
Bonazzi; via Santa Maria in Monticelli 4 Roma. Telefono 54-758

graffe e proiettili per copertine, aeroporti-fantasma e aeroplani a fumo di sigaretta, le ha rinchiuso dentro un pregevole scrigno ricavato in un sol diamante, dopo aver scritto sul suo coperchio «Chi apre fa a pugni con me». Ora, caro il mio Mario Ghiringhelli, devi sapere che io per fare a pugni sono nato a posta. (Non credere che sia nato a Posta; io sono nato, invece, a Roma). No: non che abbia qualche volta fatto a pugni: me ne è mancata sempre l'occasione, ma, sai, tanti geni muoiono a cento anni e più senza aver mai trovato la via di esplicare la potenza del proprio ingegno! Pena che io ho conosciuto un prestigiatore, che non è mai riuscito, in vita, a fare niente che avesse una relazione qualsiasi con la sua vocazione naturale. Egli, poveretto, sognava di poter un giorno realizzare nientemeno che la propria



FIAT

MOTORE FIAT A 80 RC 41

MOTORE FIAT A 74 RC 38

S. A. FIAT - VIA NIZZA, 250 - TORINO

BREDA

COSTRUZIONI AERONAUTICHE

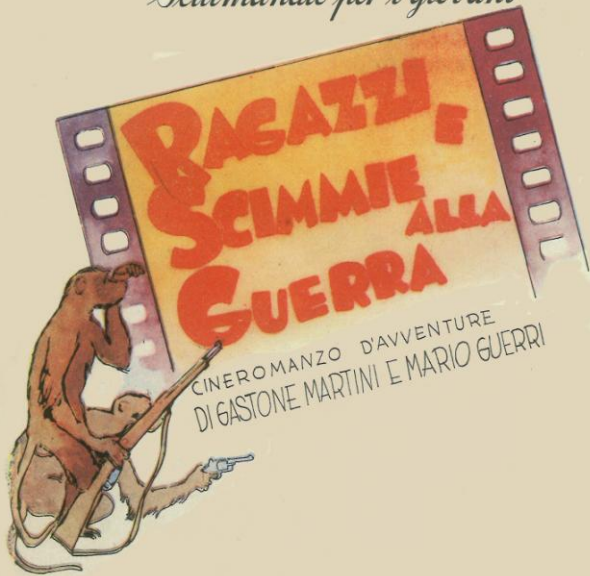


L'APPARECCHIO VELOCISSIMO PIU SICURO DEL MONDO
FIAT G 18 V CON DUE MOTORI A 80 RC 41

18 persone oltre i bagagli

FIAT G 18 V

ELCE AVIO LINEE ITALIANE S. A.



22-



23_ NOI SIAMO AMICI DELL'INGEGNER CANTARELLA.
 -DELLO STAPPA?
 -SÌ, VENIAMO A SUO NOME PER OFFRIRVI UNA BUONA BOTTIGLIA.
 -NON FACCIAMO SCHERZI. DOVE È QUESTA BOTTIGLIA?
 -APRITE LA RIMESSA.
 -VOI SIETE MATTI.
 -APRITE E VEDRETE.



24-



(6_ IL SEGUITO AL PROSSIMO NUMERO)

25_ LA VITA È BELLA. E QUESTA VITA, IO LA DEBBO A VOI, QUASI. FAREMO DUNQUE UNO SCHERZO NERO AL MIO AMICO MILIARDARIO. DOMANI MATTINA ABBIAMO L'ULTIMO VOLO DI PROVA E POI: CARICO COMPLETO, BENZINA SINO A SCOPPIARE, ARMI D'OGNI SORTA E MUNIZIONI, VIVERI IN SCATOLA D'OGNI GENERE, TABACCHI, INDUMENTI, VINI SOPRAFFINI E COGNAC CHE NON ABBAIA MENO DI CINQUANT'ANNI, SI INTENDE, E INFINE STRUMENTI SCIENTIFICI E CHINCAGLIERIE PER GLI EVENTUALI SELVAGGI DEL PAESE DELLA FELICITÀ DORATA. MA NOI NON ANDREMO IN QUEL PAESE DEL NORD; O FORSE CI ANDREMO UN GIORNO, DI RITORNO DAL SUD, DA QUELL'ETIOPIA CHE VI STA, ANZI CHE "CI STA" TANTO A CUORE, POI CHE ANCH'IO SONO UN PATRIOTA COME VOI E ANCH'IO VOGLIO FARE IL MIO DOVERE DI ITALIANO. DOMANI NOTTE TRASPORTEREMO IN SEGRETO TUTTA LA VOSTRA ROBA E POSDOMANI, PRIMA DELL'ALBA, UN'ORA PRIMA CHE MISTER MAXWELL SIA PRONTO PER PARTIRE, NOI SPICCHEREMO IL VOLO PUNTANDO SULLA GRAN SIRTE. PREPARATE QUATTRO BELLE LETTERINE PER I VOSTRI GENITORI, MI RACCOMANDO. LA VITA È BELLA.