

# L'AQUILONE

*Settimanale per i giovani*



IL MONOPLANO ITALIANO TUBOLARE "STIPA."

**L'AQUILONE**

*Settimanale per i giovani*

**Direttore: GASTONE MARTINI**  
 Anno IX N. 50  
 10 dicembre 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

ABBONAMENTO PER UN ANNO L. 25  
 PER UN SEMESTRE L. 13

ABBONAMENTI ALL'ESTERO E NUMERI ARRETRATI IL DOPIPIO

Pubblicità: L. 2 per ogni mm. di colonna

Eseguite i versamenti sul conto corrente postale - Num. 1-24718



**EDITORIALE AERONAUTICA**

ROMA

*Pubblicazioni 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.



Altre recenti « novità ».

SIAM

Per commemorare il 75° anniversario dell'istituzione della Croce Rossa, è stata emessa una serie ottenuta mediante sovrastampa di una Croce Rossa, di una dicitura commemorativa in lingua siamese e dell'indicazione in nuova moneta, su francobolli di emissione 1912. La sovrastampa è sempre rossa.



UNGHERIA

Una graziosa serie di quattro valori commemora le feste indette il 20 giugno in Gödöllő in onore delle organizzazioni Scouts femminili. Dent. 12.

SVIZZERA

Il 75° anniversario della Convenzione di Ginevra viene commemorato dalla Svizzera con l'emissione di due francobolli che riproduciamo. dent. 11½



20 HELVETIA



30 HELVETIA

30 c. azzurro, grigio e rosso. La Convenzione di Ginevra è un patto ivi concluso nel 1864, e firmato il 22 agosto, fra i diversi Stati europei che vi aderirono, allo scopo di alleviare i mali della guerra. La Convenzione stabiliva che fosse concessa reciprocamente a tutti gli Stati belligeranti la cura dei soldati feriti o ammalati, la protezione del personale sanitario addetto alla cura dei soldati ed il rispetto dei luoghi ad essa adibiti; per salvaguardare questi luoghi si stabilì che essi dovevano essere protetti da bandiere od altri contrassegni portanti la Croce di Malta, rossa in campo bianco. Dal 1864 ad oggi quasi tutti gli Stati del mondo hanno aderito a questa convenzione. Con successivo articolo addizionale del 20 ottobre 1868, la convenzione venne estesa anche alla guerra per mare.

Da notare che la Prussia, nelle battaglie del 1866, fu il primo Stato ad attuare praticamente la convenzione. Germania, Inghilterra, Francia e Polonia, protagonisti dell'attuale conflitto, hanno

**Il tubolare "Stipa", della nostra copertina**

Non a tutti sarà forse nota questa curiosa sagoma di aeroplano: questa strana botte volante o pesce luna. Eppure esiste un tale tipo di aeroplano. Per spiegare chiaramente le qualità di questo apparecchio è necessario cominciare da questo: si sa che l'aerodinamica talvolta gioca degli strani scherzi. Così, per esempio, si verifica che una forma tozza riesce più penetrante di una sottile. Per un fenomeno aerodinamico un po' complicato a spiegare, un'elica in moto in un corpo fluido crea dietro di sé una scia d'aria che lasciata libera (cosa che si verifica in tutti gli apparecchi) invece di seguire un movimento rettilineo per poi dissolversi, si intorbidisce, crea dei rigurgiti, e quindi diminuisce il proprio rendimento. L'ing. Stipa, inventore di questo apparecchio, chiamato appunto « aeroplano tubolare Stipa », pensò qualche anno fa di convogliare la scia d'aria provocata dall'elica in un tubo opportunamente sagomato, in modo da ottenere non solo un miglioramento del rendimento ma anche una maggiore portanza aerodinamica ed una maggiore stabilità dell'intero apparecchio provocata dalla corrente d'aria che si viene a formare nell'interno del tubo. Altro vantaggio sensibile di questo sistema è l'abolizione della fusoliera o delle travi di coda. Infatti gli impennaggi di comando sono sistemati all'uscita del tubo.

La costruzione di questo apparecchio è in legno. Con un motore della potenza di 120 cv., esso ha sviluppato una velocità di 130 km/h, e una velocità minima di 68. Le dimensioni sono le seguenti: lunghezza m. 6; larghezza m. 14,30; altezza m. 3,20; superficie alare mq. 19.

pubblicamente dichiarato di volersi attenere alla Convenzione stessa durante lo svolgimento della lotta da qualche tempo iniziata tra loro.

**Chiedete una copia-saggio gratis de LA RIVISTA FILATELICA D'ITALIA**

Abbonamento annuo di propaganda per gli abbonati e lettori de L'Aquilone

L. 10

F.lli OLIVA - XX Settembre 139, Genova

**L'AQUILONE**

**E' IL GIORNALE DELLA GIOVENTU' MODERNA E DEGLI AVIATORI DI DOMANI**

Ogni fascicolo de L'AQUILONE contiene:

la descrizione e la illustrazione a colori di un velivolo italiano;  
 la descrizione e la illustrazione di un apparecchio dei Paesi in guerra;  
 un articolo di attualità;  
 due o tre articoli di divulgazione tecnica aeronautica;  
 una pagina dedicata all'attività, ai problemi e alla tecnica costruttiva del volo a vela;  
 una o due pagine dedicate alla tecnica costruttiva, ai problemi e all'attività dell'aeromodellismo;  
 progetti e schemi dei modelli volanti meglio riusciti, italiani o stranieri;  
 un racconto aviatore d'avventura;

una pagina con la puntata di un romanzo d'avventura aviatore;  
 una pagina illustrata a colori di un ciromodellismo avventurosissimo di imprese aviatore;  
 una pagina di Posta aerea: corrispondenza di Zio Falcone e di Crivello con gli aeromobili;  
 le rubriche fisse: Cronaca breve, Volo cicco, Posta dell'aeromodellista, Filatelica, Aerotecnica, Notizie stupefacenti, Baraccone dell' meraviglioso, Spigolature, Bussola, ecc.;  
 illustrazioni d'attualità sull'aviazione, sull'aeromodellismo e sul volo silenzioso;  
 disegni e vignette umoristiche.

**L'AQUILONE**

è un giornale serio, divertente, istruttivo, ricchissimo.

**E' redatto dai migliori scrittori, da ingegneri aeronautici, da aviatori. E' il vero giornale italiano per la gioventù italiana dai 12 ai 20 anni, ma è letto con passione anche dai grandi, che lo consigliano con entusiasmo ai piccoli.**

Costa 60 centesimi in tutte le edicole - Abbonamento annuo L. 25, semestrale L. 13

Editoriale Aeronautica - Viale Libro e Moschetto, 6 Roma - Conto C. P. N. 1-24718



**STORIA DELL'ENIMMISTICA**

(Continuazione)

**IL SILLOGISTICO O GINEPRAIO**

Il SILLOGISTICO O GINEPRAIO consiste in una geniale domanda bizzarra alla quale il solutore è chiamato a rispondere. La risposta costituisce la soluzione. Conviene dare subito delle esemplificazioni pratiche che indurranno meglio il lettore a comprendere la natura di questo giuoco, che si avvicina più allo scherzo, alla barzelletta che al giuoco enigmistico propriamente detto.

Un enimmista noto sotto lo pseudonimo di Fra Bombarda, che dedica ai giovani tanta parte della sua geniale attività organizzativa e letteraria, presentò una volta una serie di indovinelli sillogistici semplici e graziosi. Ne citiamo qualcuno:

*Fra tutti gli animali della terra furbo ed astuto è Anè uno ve ne è che l'ambigua parola tanto afferra. Chi sa dirmene il nome ed il perché? (La soluzione è il baco da seta: perché mangia la foglia).*

*Fra quei che sudan da mattina a sera per guadagnarsi il pane, uno ve n'ha pauroso e vile in unica maniera. Dirmene il nome ed il perché chi sa? (Si risolve con il calabaiolo: perché batte i tacchi: cioè se la svigna).*

*Mi dissero una volta i nonni miei che un'acqua è sempre in preda allo stupor: or quest'acqua qual è saper vorrei, e come questo accade dite ancor: (E' la pioggia; perché cade dalle nuvole).*

Come si potrà osservare da questi esempi, il GINEPRAIO o INDOVINELLO SILLOGISTICO è strettamente legato ai nostri modi di dire. La nostra lingua, così agile e colorita, ne ha moltissimi, e pertanto la fonte per questi scherzi geniali può dirsi inesauribile.

(Continua.)

**GIUOCCHI GEOMETRICI**

L'ENIGMOGRAFIA GEOMETRICA costituisce una sezione a parte dell'enigmistica. Il GIUOCO GEOMETRICO è quello basato su una speciale disposizione di alcune parole, le quali, lette in una determinata direzione, danno origine ad altre parole di ortografia e di significato diverso, oppure danno luogo a strane identità e coincidenze.

I giuochi geometrici tipici, e ancora oggi frequentemente in uso fra gli enimmisti, sono: LA PAROLA QUADRATA o QUADRATO che potrà essere letterale o sillabico. Esempio di quadrato letterale o semplice:

A M O R  
 M I R A  
 O R A R  
 R A R O

Esempio di quadrato sillabico:

I M E N E O  
 M E T E O R A  
 N E O N A T O  
 O R A T O R E

Le quattro parole si leggono tanto in senso orizzontale quanto in senso verticale.

Analogamente si ha il TRIANGOLO, il TRAPEZIO, il ROMBO, il PENTAGONO, l'ESAGONO (e così via), la STELLA, il NODO, la LOSANGA per citare i più noti e quelli che si ispirano a figure, diremo così, regolari.

Per lo svolgimento viene per lo più usato quello ad enigma per cui ciascuna parola da risolvere forma un piccolo indovinello a sé stante; oppure il sistema dei segni tipografici convenzionali, in modo che le combinazioni vengono successivamente sostituite nel testo con crocette, punti o asterischi che indicano il numero delle lettere di cui è costituito lo parola da risolvere.

La spiegazione dei giuochi contenuti nel presente numero verrà pubblicata nel fascicolo del 17 dicembre 1939-XVIII.

Fra i nomi dei solutori dei giuochi 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 Cavaliere Pindareto, Editoriale Aeronautica, viale Libro e Moschetto, 6 - Roma.

**SOLUZIONE DEI GIOCHI N. 48**

- 1) Vago - vagnone
- 2) rivolta - rivoltella
- 3) Di - diaccio

Fra i nomi dei solutori dei giuochi pubblicati nel numero 48, è stato estratto a sorte quello di **Uberto Traraghi**, via Lutezzia n. 5. Roma. Al Traraghi è stato inviato un libro.

# GUERRA & AUTARCHIA

L'attuale stato di guerra fra nazioni europee la cui industria in genere, e in particolare quella aeronautica, ha raggiunto un elevato grado di sviluppo, sia qualitativo, sia quantitativo, ha ricondotto alla luce un problema fondamentale dell'aerodinamica, quello dei materiali.

Ciò che l'Italia ha da un pezzo elevato a regola basilare, l'autarchia, come criterio principale di scelta fra i materiali e i metodi di lavorazione destinati a creare il prodotto finito in ogni campo, è divenuto evidente anche, e specialmente, per i popoli in guerra, che nella eventualità di un prolungarsi a lunga scadenza del conflitto armato e delle conseguenti condizioni di blocco e di difficoltà di approvvigionamento, debbono provvedere con mezzi locali e facendo astrazione da ogni apporto esterno a tutte le contingenze della vita stessa e della guerra. Prima, fra queste ultime, la necessità di ricostituire durante il logoramento inevitabile le riserve d'uomini e di apparecchi.

L'aeroplano militare, a differenza di quello civile di linea, ha una vita che si può considerare assai breve. Mentre un aeroplano civile deve assolutamente rispondere a criteri di economia di trasporto, e pertanto durare possibilmente in efficienza un certo numero di anni, il velivolo militare può venire distrutto in combattimento dopo pochissime ore di volo. Se non interviene una causa brutale ad abbreviarne l'esistenza, l'inevitabile progresso tecnico delle nazioni in lotta, esaltato in guerra da una imprescindibile necessità di superamento, lo renderà presto antiquato e insufficiente alle contingenze del conflitto. Si sono visti invece aeroplani civili, dopo lodevole servizio in linee principali, continuare l'onesta e pacifica fatica in linee secondarie, dormire lunghi sonni nel dimenticatoio e tornare ancora, nei momenti di punta, ad alleviare il lavoro ai più veloci e perfetti successori.

L'aeroplano militare del tempo di pace è spesso estremamente complesso e costoso. In esso Stati Maggiori e costruttori cercano di provare e sperimentare quanto di nuovo, di promettente, di inedito, la tecnica aeronautica sembra presentare.

Molti strumenti, molti dispositivi di navigazione, di comando, di armamento. Novità costruttive nei materiali e nelle strutture. Coesistenza di apprestamenti di vario tipo, su cui la pratica non ha detto ancora l'ultima parola. In guerra, la massima economia s'impone, insieme alla possibilità di riprodurre con grande rapidità, e con mezzi autarchici, le serie d'impiego immediato.

La costruzione metallica, coi precedenti che ha nel campo automobilistico, sembra la più adatta, per chi ha una buona industria meccanica, a rispondere allo scopo.

Si può facilmente immaginare un aeroplano costituito di parti metalliche stampate al maglio o alla pressa, riunite con chiodature o meglio con saldature rapide, montate su scali rigidi che ne assicurano l'intercambiabilità assoluta. Manco a farlo apposta, la maggior parte delle nazioni deve limitare il suo impiego di metalli, e in ultima analisi anche la mano d'opera specializzata, quale si richiede per le costruzioni di questo tipo, non abbonda e non si crea facilmente.

Il legno, che può essere lavorato rapidamente anche da personale relativamente

non specializzato, e in ogni modo addestrabile facilmente, perde in caso di guerra una delle sue deficienze più ripetute, cioè la durata breve. Anzitutto, non è affatto vero che le strutture in legno non abbiano importanza per gli apparecchi militari. Con adatti tipi di costruzione si può benissimo realizzare in serie, rapidamente ed esattamente, anche in legno.

Anche qui però ci sono i guai. Le essenze più adatte all'impiego aeronautico non abbondano in Europa, ed in condizioni di blocco navale od aereo l'approvvigionamento è impossibile. Restano, fra le possibilità previste, le resine sintetiche dei vari tipi, come la bachelite. Il più grave inconveniente di questo prodotto è, finora, il suo cattivo coefficiente di qualità. Si può dire che, in realtà, nonostante gli studi più approfonditi fatti un po' dappertutto, un materiale sintetico veramente adatto agli usi aviatori finora non esiste, o meglio non è uscito dalla fase sperimentale. Non è ancora il caso di parlare di produzioni in grandi serie. In sostanza, anche i vecchi tipi di struttura, quelli che avevano regnato incontrastati durante la guerra '14-'18 ed avevano gloriosamente affermato le possibilità latenti dell'aviazione, trovano in regime bellico difficoltà di realizzazione. Ne è prova la recente proibizione inglese di filare o tessere lino, o

comunque commerciallo, dovuta alla necessità nazionale di riservare le fibre migliori alle tele per aviazione.

E' interessante, di fronte a questi problemi, esaminare la posizione dell'Italia.

Nella XXVII riunione della Società Italiana per il Progresso delle Scienze, le questioni autarchiche in aviazione sono state brillantemente trattate. Come si legge nella rivista italiana «L'Aerotecnica», il costruttore Marchetti metteva in evidenza che l'autarchia non ostacola, ma favorisce il progresso costruttivo e tecnologico. Sotto i vari punti di vista, le costruzioni miste in acciaio saldato e legno omogeneizzato (con bachelite), con complementi accessori in duralluminio rappresentano la tecnica più adatta per le macchine aeree italiane e per i fini autarchici. Nella stessa sede, un altro costruttore, il Gabrielli, sosteneva la convenienza costruttiva e autarchica della struttura a guscio in duralluminio per le principali strutture resistenti. Da questo appare e interessante contrasto di opinioni emerge pertanto evidente, a chi sappia intenderla, una sola conclusione. L'ingegnere aeronautico italiano, con qualsiasi materiale, con qualunque tecnica, in condizioni di abbondanza o di limitazione, di guerra o di pace, se la cava, e se la caverà sempre egregiamente.

L. P.

## CRONACA BREVE

NELL'EVENTUALITÀ di complicazioni politiche, l'ex Kaiser si tiene pronto ad abbandonare l'Olanda: a tale scopo egli ha fatto approntare quattro apparecchi, due dei quali capaci di trasportare 14 passeggeri, e due per il trasporto dei suoi beni.

PER IL NUOVO SERVIZIO aereo fra il Giappone e la Thailandia, che sarà inaugurato nel prossimo febbraio, la Società «Avlinee Mitsubishi» ha deciso di impiegare cinque apparecchi «Savoia Marchetti S. M. 75» trimotori da 24 posti.

AVENDO AVUTO risultati poco soddisfacenti l'appello rivolto dal Governo danese alla popolazione di iscriversi nei vari servizi della difesa antiaerea, è stata in questi giorni diramata un'ordinanza che impone a 53.000 portieri di presentarsi ai vari Corpi di polizia per ricevere la tessera di arruolamento nella difesa antiaerea.

L'«HONOLULU CLIPPER» della «Pan American Airways», il più grande apparecchio commerciale del mondo, ha lasciato San Francisco di California per Auckland (Nuova Zelanda) per inaugurare la nuova rotta meridionale transpacificca.

LE SETTE «FORTEZZE VOLANTI» dell'Armata aerea degli Stati Uniti, che erano giunte nel Brasile per partecipare alle feste per il cinquantenario della Repubblica, sono ripartite il 23 novembre per Natal, iniziando il loro viaggio di ritorno a Langley Field.

LA DIFESA AEREA tedesca cerca di utilizzare fasci luminosi blu, violetti e arancione, perché sembra che questi proiettori riescano meglio ad attraversare la nebbia e le nubi e facciano più facilmente individuare gli apparecchi nemici.

PER RIORGANIZZARE la sua flotta aerea, la Spagna ha deciso di creare un nuovo contingente di tecnici aeronautici, composto di 150 radiotelegrafisti, 100 meccanici, 150 specialisti di motori, 50 montatori e 80 elettricisti.

## A proposito del «P. M. 1»

Nel n. 48 de «L'Aquilone» pubblichiamo un articolo dal titolo «P. M. 1, il vincitore», nel quale davamo notizia che l'apparecchio illustrato era risultato vincitore del concorso per l'aeroplano-scuola-tipo indetto dalla R.U.N.A. Subito dopo ci pervenne dalla «C.N.A.» una comunicazione che dava per priva di fondamento la nostra informazione. Riceviamo ora un chiarimento dalla Sede Centrale della R.U.N.A., che smentisce a sua volta la notizia, dovuta ad erronea interpretazione dei dati pervenuti dalla Ditta costruttrice del nuovo velivolo italiano da scuola e turismo.

Del suddetto concorso, non ancora terminato, daremo ai lettori più precisi risultati non appena la R.U.N.A. stessa li comunicherà. Intanto, nell'intento di illustrare più particolareggiatamente il nuovo velivolo italiano, del quale nel n. 48 ci fu possibile soltanto dare sommarie notizie, pubblicheremo nel prossimo numero de «L'Aquilone» un originale disegno a colori del «P. M. 1» in copertina, e daremo nell'interno ampi ragguagli circa questa nuova creazione dell'industria aeronautica nazionale.

NELL'INTENTO di poter raggiungere la Russia con mezzi rapidi, la Gran Bretagna sta studiando il progetto di ristabilire una linea con la Svezia, data la situazione attuale che rende impossibile il traffico attraverso la Germania per giungere in Russia.

IL PRIMO OSCURAMENTO notturno nella storia del Sud America è stato effettuato nella notte dal 23 al 24 novembre, mentre la flotta e l'armata aerea argentina sferravano un attacco sulla città di La Plata per esercitazioni.

## GLI AEROPLANI DEI PAESI IN GUERRA

### FRANCIA: il «Latecoère 298»



La fotografia mostra un «Latecoère 298» mentre lancia un siluro contro il bersaglio. Si tratta di un apparecchio progettato per la ricognizione ed il siluramento, che la Francia ha appena terminato di costruire in gran serie allo scopo di sostituire l'ormai anziano «Latecoère 29». Questo velivolo idrovolante triposto è costruito interamente in metallo, ed è munito di galleggianti con ammortizzatori. Il suo armamento è notevole: un motore-cannoni (arma automatica che spara attraverso il mozzo dell'elica) e tre mitragliatrici: due sulle ali, con tiro al fuori del diametro dell'elica, ed una posteriore, orientabile. Ecco le sue principali caratteristiche di volo: velocità massima 300 km/h.; soffitto 6000 metri; autonomia 1500 km. Il «Latecoère 298» è munito di un motore «Hispano-Suiza» da 835 cv.



**A caccia di sommergibili con l'aeroplano.** — Vi sarete accorti anche voi che nella stranisima guerra attuale, tirata innanzi goccia a goccia da tre mesi, l'unica nota dirompente così vivace l'hanno data gli aeroplani ed i sommergibili, le due armi più giovani e forse per questo tanto irrequiete quantunque vivano in due ambienti completamente opposti come lo sono il cielo e la profondità marina, pure l'aeroplano ed il sommergibile si guardano come cani e gatti, tanto per usare ancora una volta il celebre paragone. Ma avremmo dovuto dire che gli aeroplani ed i sommergibili si guardano come gatti e topi, poiché tra i primi ed i secondi il rapporto di supremazia diretta è precisamente quello che esiste tra un gatto ed un topo.

L'esperienza della guerra 1914-18 ha dimostrato, è vero, che il sommergibile, malgrado i perfezionatissimi mezzi di distruzione, non ha perduto tutta la sua importanza, ma d'altra parte è anche vero che tra i vari sistemi antisommergibili escogitati dagli alleati verso la fine della guerra per parare la terribile minaccia di blocco da parte della Germania, il velivolo si rivelò il più adatto soprattutto per la identificazione del nemico e per la possibilità che aveva di sfuggire alla sua arma più insidiosa: il silturo. Ed anche oggi le forze aeree concorrono efficacemente alla difesa della Marina dagli attacchi sabaquei. Naturalmente, come in ogni altra operazione bellica, il successo di un'azione aerea contro il sommergibile dipende dalle circostanze più o meno propizie. Innanzi tutto hanno grande importanza le condizioni di visibilità e quelle del mare. La nebbia fitta ed i turbini di neve, come pure il forte vento che agita la superficie

dell'acqua, rendono impossibile qualsiasi ricerca. L'estate è la stagione più favorevole alla caccia, poiché l'acqua è più limpida e le giornate sono più lunghe; il crepuscolo, specie in inverno ed in autunno, in certe regioni facilita l'avvistamento del sommergibile che marcia in immersione, poiché l'acqua in movimento intorno alla nave risulta luminosa. Secondo l'opinione espressa dai tecnici Kolesniko e Bessonow sulla rivista tedesca «Luftwehr», il sommergibile viene segnalato più facilmente quando ha intorbidato l'acqua posandosi sul fondo, oppure se esso è verniciato di fresco, mentre invece la sua identificazione è più difficile man mano che la permanenza sul fondo è più lunga e se la sua verniciatura non è recente. L'attacco aereo verrebbe poi effettuato a seconda della posizione in cui si trova il sommergibile segnalato, e cioè se esso naviga in superficie, se è in agguato col solo periscopio emerso, oppure se è in completa immersione.

I sommergibili moderni possono immergersi alla velocità di 25 centimetri al secondo; la profondità massima che raggiungono è, per alcuni tipi, di circa 180 metri, ma si deve calcolare su una media di 70 metri. La velocità che sviluppano sott'acqua è di 8-10 miglia l'ora.

Ed ecco come può essere concretato l'attacco ad un sommergibile da parte di aerei e di navi incaricate della sorveglianza di una determinata zona dove si presume debba transitare un convoglio mercantile. Gli apparecchi si suddividono indipendentemente in «coppie sorvolando a lunghi zig-zag la zona assegnata. L'aereo che per il primo avvista il sommergibile, vi si dirige sopra dando segnalazione mediante razzo o radio al convoglio, il quale, procedendo anch'esso a zig-zag, si mette fuori della zona pericolosa. Il sommergibile così scoperto non è più pericoloso fino a quando non si accinge ad effettuare l'attacco; di conseguenza basterà che uno dei velivoli rimanga a sorvegliarlo e possibilmente a distruggerlo, mentre gli altri si porteranno sulla nuova rotta del

convoglio per proteggerlo dai nuovi agguati. Certo, per far questo occorrerà che gli aeroplani abbiano una base di rifornimento relativamente vicina; in alto mare saranno gli idrovolanti imbarcati sulle unità della flotta a compiere l'opera di perlustrazione. Se invece le condizioni del mare e della visibilità non consentono l'impiego esclusivo degli aerei, si ricorre alla collaborazione con i rapidi cacciatorpedinieri, muniti di congegni di segnalazione acustica. Disponendosi su un cerchio approssimativo, i cacciatorpedinieri convergono verso il luogo di provenienza del suono, mentre uno dei velivoli si dirige verso il punto dove si intersecano le rotte delle tre unità e vi lascia cadere una boa ad olio che forma sull'acqua una macchia visibile e che serve da bersaglio. Gli altri apparecchi cominciano allora a bombardare la zona circostante con bombe marine regolate a tempo.

Eguale mente le navi percorrono velocemente il settore in tutti i sensi, molando mine che scoppiano a diverse profondità. Il sommergibile così individuato difficilmente sfugge alla distruzione, che si può constatare dalle larghe chiazze d'olio, dalle nubi di fumo e dai rottami galleggianti.

**Nostalgia dirigibilistica.** — La difficoltà di dare la caccia agli incrociatori tascabili tedeschi che effettuano la guerra di corsa sugli oceani, suggerisce alla rivista «Flight» l'idea di adottare dei dirigibili per le esplorazioni a grandissima autonomia. Riferendosi al caso del famoso incrociatore germanico «Emden» per cui soltanto dopo molto tempo fu possibile porre fine alla strage di navi compiuta dal corsaro costringendolo ad accostarsi alla terra per essere distrutto dalla flotta britannica, la rivista afferma che «se avessimo potuto usare il dirigibile per la caccia, quel pirata sarebbe stato probabilmente rintracciato in un periodo di tempo assai minore. Oggi siamo nella identica situazione — aggiunge «Flight» —. Due delle corazzate tascabili tedesche hanno incrociato nell'Atlantico e sembra che una di esse abbia doppiato il Capo di Buona Speranza per entrare nell'Oceano Indiano ossia nella zona di caccia dell'antico «Emden». Se la flotta britannica possedesse dei dirigibili la faccenda sarebbe presto sbrigata. Si tratterebbe di rimettere in efficienza le vecchie basi di ormeggio di Cardington, Ismailia, Karachi e Montreal da dove si potrebbe pattugliare

la maggior parte delle nostre rotte commerciali. Evidentemente — conclude la rivista — non possiamo cominciare ora, nel bel mezzo della guerra, a costruire dirigibili. Ma a parte questa considerazione, senza negare le possibilità del dirigibile nel compito specifico dell'esplorazione, resta da vedere come esso, segnalato a sua volta dall'incrociatore, potrebbe sottrarsi alla facile caccia dell'idrovolante imbarcato a bordo della stessa nave. Sarebbe il gioco del gatto col topo.

Il problema di catturare gli incrociatori corsari è di così scottante attualità per gli inglesi che nello stesso numero della rivista l'argomento viene ripreso a parte dall'editorialista che osserva invece le possibilità di usare per l'esplorazione gli idrovolanti composti del tipo «Mays».

## Favole del nostro tempo

E' affarsa in questi giorni sui giornali la storia di un cane che, appositamente istruito dal suo padrone, un aviatore russo, si è lanciato dietro comando da un aeroplano che volava a 600 metri d'altezza, munito di un paracadute automatico; dietro di lui si gettò dall'apparecchio l'aviatore, il quale durante la caduta ha chiamato ripetutamente il cane che ha risposto abbaiando di gioia.

La storiella potrebbe sembrare troppo graziosa per essere vera, ma essa è avvenuta realmente e noi possiamo cominciare a considerare il cielo come futuro teatro delle più bizzarre avventure. Anche gli animali terrestri cominciano a familiarizzare con le vie aeree e molte testimonianze ci permettono di fare una simpatica constatazione tutta a favore dell'aviazione: se molti degli animali terrestri provano una tremenda ed insormontabile paura di fronte all'acqua, sembra che nessuno abbia, invece, timore delle grandi altezze. Pare che tutti gli animali abituati staccatamente a passeggiare per le strade della terra, non provino nessuna ripugnanza ad innalzarsi nell'aria. Il cane dell'aviatore russo che, precipitando da tanta altezza, si è messo ad abbaiare di gioia, non fa che appoggiare la nostra convinzione. Esso si trovava certamente in una posizione del tutto nuova per lui. Eppure quella corsa nei cieli, quella caduta dall'alto, l'aprirsi dell'apparecchio e il susseguente calmo volo sostenuto dall'ombrello volante gli sono apparsi come le fasi piacevoli e naturali di una bella avventura. Quelle vie a lui del tutto sconosciute gli si sono presentate piene di attrazioni e di amabili sorprese. Il suo padrone, poco distante da lui, in una posizione assai simile alla sua, lo chiamava con voce festosa ed egli con un festoso abbaiare gli rispondeva. Tutto era dunque dolce, amabile e quieto in quella corsa nell'alto ed è facile supporre che egli avrebbe volentieri ricominciato da capo.

L'avventura è dunque istruttiva per tutti coloro che ancora vogliono sostenere che gli animali terrestri, l'uomo compreso, sono stati creati per restare eternamente attaccati alla terra.

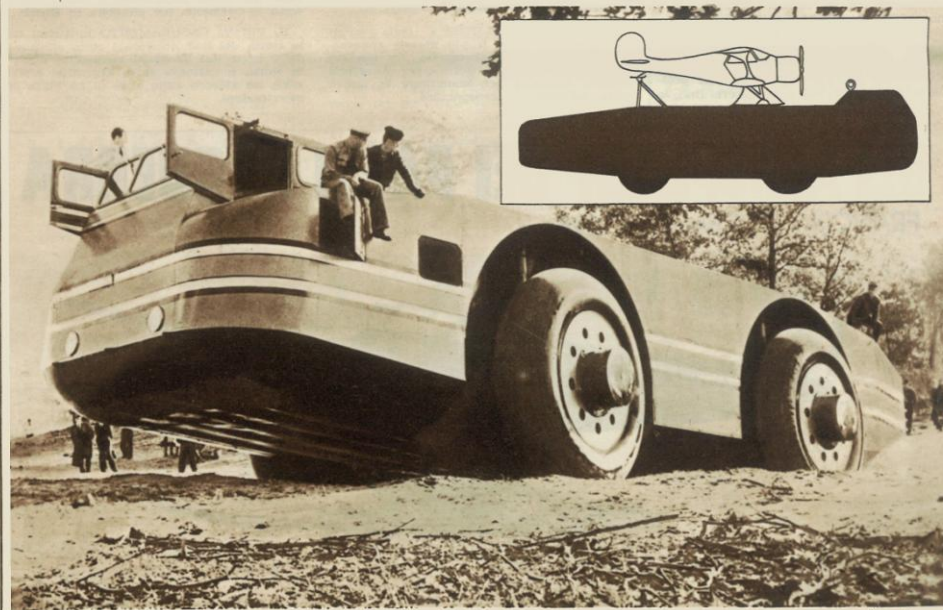
**I capricciosi aviatori americani.** — Dopo il grido d'allarme lanciato recentemente dalla rivista «Western Flyng» la quale scriveva con dati di fatto che molti proprietari di apparecchi privati abbandonano il volo perché non hanno più timorati interessanti per le loro passeggiate (non si sa mai dove andare la domenica) è sorta una speciale organizzazione che ha lo scopo di sollecitare i sopiti entusiasmi degli nostalgici aviatori americani. La «Aviation Country Club» prepara difatti per i suoi soci delle ottime gite aeree periodiche magnificamente organizzate per quanto riguarda le attrattive e gli svaghi. E la rivista «Western Flyng» affianca a sua volta questo movimento di propaganda con una serie di articoli dovuti alla suggestiva penna di uno scrittore di moda. Vengono descritte le più belle rotte della Confederazione ed i panorami più caratteristici, vengono date le informazioni più necessarie, i consigli più preziosi e le raccomandazioni più vive, sul comfort di quel tale albergo, sulla levigatezza di quel tale aeroporto e sulla calma atmosfera di quella tale regione. Ma soprattutto, d'accordo con la Casa, vengono dettate le eccezionali qualità degli ultimissimi tipi di apparecchi da turismo ognuno dei quali dovrebbe accompagnarsi con «un tipo di gita» così come le cravatte con i vestiti.

AEROMODELLISMO ANNO XVIII

MOVVO

MILANO - Via S. Spirite, 14 - Tel. 70888  
Modelli volanti, parti staccate, disegni, motori a scoppio e utensili  
Catalogo illustrato inviando L. 2

## UN'AUTOMOBILE PORTA - AEROPLANI



Il giorno 14 novembre è partita da Boston la nave «Stella del Nord», recante a bordo i membri di una spedizione scientifica diretta all'Antartide. Né è capo l'ammiraglio Byrd, uomo rotto a tutte le insidie del clima polare e profondo conoscitore dell'immenso territorio ammantato permanentemente di ghiaccio che costituisce il continente antartico, che egli, nel corso di precedenti spedizioni, ebbe modo di percorrere e studiare. Come le volte precedenti, anche questa volta la spedizione si propone di compiere rilievi di notevole valore scientifico, ma l'ammiraglio Byrd esplorerà altresì una determinata zona, vastissima, sulla quale la Repubblica Stellata intende accampare diritti di sovranità. L'attrezzatura di cui è munita la spedizione è grandiosa. Byrd disporrà per le ricognizioni sul difficile territorio, in alcuni punti impercorribile con slitte o automezzi, di tre potenti aeroplani, caricati anch'essi, con il resto del materiale, sulla nave «Stella del Nord». Un mezzo che sarà certamente di molto aiuto al valoroso esploratore nel corso delle sue escursioni è costituito dallo strano macchinone che vedete nella fotografia qui sopra. Si tratta di un gigantesco autocarro costruito dietro speciale commissione dell'ammiraglio Byrd da una ditta di Chicago, e che è venuto a costare la bellezza di 150.000 dollari (in lire italiane: 2.850.000!). Questo gigantesco automezzo, subito battezzato dalla stampa nord-americana «l'incrociatore del Polo», ma che il suo ideatore ha invece voluto chiamare «Il Pinguino», è anfibo; potendo tanto muoversi nell'acqua che sul terreno solido. E' lungo 20 metri, largo 5, pesa 27 tonnellate, e marcia ad una velocità di 30 km. all'ora. Il suo interno è diviso in alloggi per l'equipaggio, in depositi di viveri, in riserve per il carburante e in vani adibiti al trasporto di strumenti in una maniera da far pensare ad un piroscafo. Ma un lato particolarmente interessante di questa originalissima macchina è costituito dal fatto che essa trasporta, fissato sul tetto con appositi congegni, un aeroplano, che servirà, una volta giunto il «Pinguino» al punto di non poter più proseguire, a continuare la ricognizione per via aerea. Il velivolo, a questo scopo imbarcato, è un «Beechcraft D 17 R», le cui caratteristiche sono le seguenti: potenza 420 cv. (motore «Wright Whirwind»); velocità di crociera 325 km/h.; autonomia 1350 km.

**STUDIO DI UN VELEGGIATORE**

# Volò Silenzioso

## la FUSOLIERA

Quest'articolo fa parte di una serie iniziata nel numero 43, con la quale l'autore intende portare i lettori a conoscenza di tutte le nozioni relative alla progettazione di un velivolo senza motore.

Vediamo anche, se è possibile, di eliminare o ridurre al minimo le necessità di uno scalo. Un tipo di costruzione di fusoliera usato, ad esempio, da Caudron in Francia, è basato sulla preparazione in piano di due fiancate simmetriche, costituite da fogli di compensato sagomati portanti sui bordi i correnti.

La curva laterale viene data elasticamente al montaggio inserendo fra le due fiancate delle ordinate semplici e leggere. Possiamo dunque pensare, nel nostro caso, di realizzare in questo modo un trave a cassetta, per ora aperto sopra e sotto, che abbia la larghezza massima sotto l'ala, a cui viene fissato, finisce a punta sul pennone, a cui si impenna il timone di direzione, e si raccordi in qualche modo davanti ai piedi del pilota. Per questo raccordo, che in molti apparecchi moderni è realizzato con una cuffia metallica sfereale, possiamo raccogliere una ingegnosa idea del biposto tedesco Goevier e farla con una calotta in materiale composito, per eliminare il lavoro di battitura della lamiera e la spesa della lamiera adatta di alluminio o di dural. Prevediamo magari di farci uno stampo in argilla o in cemento, o anche, se ci conviene, in legno, e su questo incollare strisce di impialaccatura o di tranciato, o anche di carta, fino a costruire un pezzo di robusta cartapesta o simile materiale, avente la forma desiderata e senza pretese di robustezza, che non sono qui necessarie. Per semplicità, possiamo anche riunire in coda verso il basso le due fiancate del trave, realizzando una sezione triangolare analoga a quella degli antichi S.V.A.. In corrispondenza del pilota, possiamo fare le ordinate pentagonali, col vertice in basso, e coprire il fondo con due strisce di compensato, come nelle comuni fusoliere esagonali. Sopra e davanti al pilota metteremo una capottina amovibile, che non ha funzione strutturale. Se adesso progettiamo una cupola in materiale trasparente, irrigidita con un leggero scheletro, magari metallico, che va dal cruscotto fino oltre il bordo d'uscita alare passando sopra la testa del pilota, avremo imprigionato l'ala fra il trave e la cupola, che è rapidamente smontabile, e ricordato abbastanza bene il complesso. Resta da coprire il trave fra il punto in cui termina la cupola, e l'impennaggio. Lo faremo con un foglio di compensato, mantenuto in forma con ordinate riportate, o con le stesse ordinate principali prolungate. Si vedrà in seguito. Sulla fine del trave monteremo, con un attacco che cercheremo di semplificare, il piano orizzontale fisso di coda. Questo sarà bene farlo triangolare, per facilitarne il ricoprimento in compensato del bordo d'attacco. Ci potremo invece concedere il lusso di linee curve per la parte mobile, l'equilibratore, che deve venire tutto intelato. La deriva possiamo farla di blocco con la fusoliera, con cui ha in comune il pennone. Basterà montare un bordo d'attacco ben rigido, alcune centine, e un rivestimento nei punti strategici. Il timone sarà analogo all'equilibratore. Si tratta adesso di fissare lunghezza e larghezza della fusoliera. Per la larghezza, desiderando non eccedere in sezione e non compromettere la comodità, ci terremo sui sessanta centimetri all'esterno.

Se si pensa che una comoda seggiola ha il sedile inferiore ai 50 centimetri, non dobbiamo troppo temere di stare stretti,

Le spalle di un pilota, anche vestito pesantemente, staranno dentro la larghezza scelta, e del resto le spalle non saranno in corrispondenza del trave di fusoliera, ma dell'ala, che è ad esso sovrapposta.

Per la lunghezza, dobbiamo un po' ricorrere all'esperienza, se non nostra almeno altrui. Prendiamo in esame un buon numero di veleggiatori ben riusciti, con apertura sui 14 metri e caratteristiche generali analoghe al nostro. Ci potremo fare un'idea delle proporzioni da assegnare alle singole parti, della distanza più opportuna fra ala e coda, fra longherone alare ed estrema prora, secondo le varie esigenze di centraggio (che non possiamo per ora fare rigorosamente col calcolo, ignorando i pesi) e di alloggiamento del pilota (che sono in media eguali per tutti i veleggiatori). Sempre per fissare le idee, e in base a questo studio comparativo, fissiamo per l'ala una corda al centro di m. 1,40, per il longherone una posizione fra il 28 e il 30 per cento del profilo, per la distanza fra il longherone e la punta anteriore circa m. 1,70. Come braccio dell'impennaggio orizzontale, cioè come distanza fra il longherone alare (dove cadrà poi il baricentro a pieno carico) e le cerniere dell'equilibratore, terremo m. 3,50. Il piano orizzontale, largo m. 3,20, potrà essere diviso a metà fra parte fissa e mobile, e lungo in totale 1 metro. La deriva sarà spostata indietro rispetto allo stabilizzatore e sarà profonda alla base 50 centimetri, in modo da portare le cerniere del timone in corrispondenza del bordo d'uscita dell'equilibratore. Così non ci saranno tagli nelle parti mobili, che non interferiscono fra loro. Al timone possiamo assegnare una settantina di centimetri di profondità e un'altezza totale circa doppia. Per i dettagli, la forma, ecc. si vedrà facendo il disegno. La fusoliera, a conti fatti, risulterà completa lunga circa m. 6,40. Se togliamo il timone e la calotta anteriore, smontabili, avremo un elemento lungo poco più di cinque metri e mezzo, che starà facilmente in un piccolo laboratorio, in un corridoio, fra due stanze, con una porta aper-



ta in mezzo, ed è insomma poco più lungo di uno dei tre tronchi alari, e quindi facilmente trasportabile anch'esso.

E' ora, dopo tante chiacchiere, considerazioni e sfruttamento gratuito dell'esperienza altrui attraverso riviste, disegni e fotografie, di decidersi un po' a disegnare. Vediamo di gettare giù un disegno di massima nelle tre viste del nostro veleggiatore, mettendo in opera quanto abbiamo preparato. Possiamo scegliere per questo primo insieme una scala comoda, per esempio 1:20, cosicché l'apertura risulterà di 70 centimetri. Disegniamo prima gli assi e subito l'ala in pianta, prendendo come asse trasversale il longherone. Riportiamo in avanti, a 40 cm. (cioè 2 cm. in scala) il bordo d'attacco, e indietro, di 1 metro, il bordo d'uscita. Possiamo assegnare al tratto centrale alare un'apertura di m. 4,30 ed ecco la sua pianta presto disegnata. I tratti esterni rastremati risulteranno dunque di m. 4,85 ciascuno. Possiamo assegnare al raccordo, ad ogni estremità, una sessantina di centimetri, tracciare, dove esso comincia, una centina di 65 centimetri disposta rispetto al longherone analogamente alle altre e riunire con rette bordo d'attacco e d'uscita completando la pianta alare con i raccordi stessi. La pianta della fusoliera è presto messa a posto, perché conosciamo larghezza e lunghezza e basterà per ora avvisare con curve gradevoli all'occhio. Preciseremo le forme in un disegno futuro in scala maggiore. Così dicasi per l'impennaggio orizzontale.

Nella vista di fianco dobbiamo utilizzare tutto quanto abbiamo detto per la fusoliera. Tracciamo una centina (per ora con un profilo qualsiasi, di spessore relativo circa del 15 per cento) che rappresenti la vista di fianco del tratto alare centrale. Sotto a questo poniamo il trave, a cui possiamo assegnare a sentimento, in questo punto, un'altezza di 40 centimetri. La parte di sopra del trave la disegniamo orizzontale. In coda (punto già determinato in corrispondenza del pennone) teniamo 30 centimetri. Raccordiamo con rette, prolun-

gando l'inferiore in avanti fino ai piedi del pilota. Dal punto in cui longherone alare e trave di fusoliera si toccano tracciamo un segmento inclinato, che limita il coperchio amovibile, in modo che il trave risulti ancora anteriormente alto quindici o sedici centimetri. Qui si attacca la cuffia anteriore. Sotto il trave, abbiamo detto di fare una punta triangolare, dall'avanti fino a circa due metri dietro al pilota, ricordando. Possiamo dare a questa chiglia una profondità di circa 20 centimetri. Sotto, disegneremo il pattino. Schematizziamo ora la capottina trasparente, tenendo conto dell'altezza necessaria al posto di pilotaggio per un comodo alloggio del pilota. L'altezza totale ci risulterà di circa m. 1,20, pattino compreso.

In coda, non ci resta che tracciare la vista di fianco dell'impennaggio orizzontale, già fissato (un profilo simmetrico lungo un metro) e dell'impennaggio verticale. Qui la nostra matita potrà sbizzarrirsi un poco, ed entro i limiti di altezza e larghezza prescelti proveremo a tracciare varie sagome, cercando di armonizzarle col resto.

Ricordiamo di non esagerare nelle parti curve, per non aumentare il lavoro d'officina, e vediamo di salvare l'estetica.

Sotto il timone, tracciamo il pattino di coda, che lo protegge a terra.

(Continua)

L. P.



Gino Pascale, Benevento. — Le caratteristiche del veleggiatore originale Zögling di Lippisch e Stamer sono le seguenti: Apertura m. 10,00; lunghezza m. 5,50; altezza m. 2,10; corda dell'ala (rettangolare) m. 1,58; superficie alare m. 15,85; allungamento m. 6; carico alare kg. 5,32 a mq.; peso a vuoto kg. 95.

Un libratore analogo a questo è anche illustrato nel libro di Bonomi e Siloa «Il volo a vela», che ne contiene i disegni quotati in scala con tutte le indicazioni per la costruzione. Per il materiale non so indicare ditte specializzate, ma ti consiglio di andare da un qualunque grossista di legnami e scegliere personalmente quelle poche tavole che ti sono necessarie, facendo le dovute attenzioni alla direzione delle fibre, assenza di nodi, ecc. ecc. Per un velivolo di questo tipo non sono infatti necessari materiali eccezionali. Non consiglio quel tubo di alluminio per questo impiego, meglio tutto legno.

Oswaldo Viganò, Milano. — Se non era l'errore di fuoco (o la macchina mossa) le fotografie sarebbero state ottime come inquadratura e scelta della posizione. Speriamo meglio per l'avvenire. Attendo intanto il resto. Passo al giornale la tua foto col veleggiatore. Lui sembra molto bello, ma anche questa postata è un po' scura. Sono molto contento che tu sia riuscito col sandolino. Auguri e saluti.

L'ING. AERONAUTICO



## SEZZE

Una scena di pace bucolica sul campo della Scuola di volo a vela

# LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

## IL FAMOSO «ROMA» aeromodello veleggiatore

(Continuazione dal numero precedente)

Oltre al centramento ed alla determinazione della posizione migliore del gancio, il modello deve essere regolato, generalmente in modo tale da eseguire il volo rettilineo: cioè non deve essere virato né a destra né a sinistra.

Tanto più dovrà avere, la dote di procedere sempre lungo una rotta stabilita, se è destinato a prove di distanza. Anche per le prove di centramento, poiché come si è visto la distanza percorsa è uno degli elementi sui quali si basa il centramento, il modello deve procedere in una sola direzione.

Se il modello tende a virare costantemente da una parte, vuol dire che ha un difetto che provoca la virata. Difatti di questo genere sono i seguenti:

il piano di coda verticale non è in direzione esatta con la mezzeria;  
il piano di coda orizzontale non è, guardando l'apparecchio dal davanti, orizzontale, e quello verticale è inclinato;

l'ala è girata, sulla fusoliera, in modo che una delle estremità è più avanti dell'altra;

l'ala è spostata lateralmente, rispetto alla fusoliera;

l'ala è svergolata, cioè una semiala ha incidenza maggiore dell'altra.

Nel primo caso si capisce facilmente perché il modello vira: lo spostamento del piano verticale, lateralmente, equivale all'azione del timone di direzione. Occorre dunque, in tal caso, controllare che il piano verticale sia nella posizione dovuta, e rettificarne la posizione.

Nel secondo caso si ha che il piano di coda tende a disporsi orizzontale, e quindi

ad inclinare l'apparecchio: l'inclinazione del piano verticale contribuisce in tale azione. L'apparecchio viene a trovarsi in posizione sbandata, e scivolando d'ala vira continuamente verso la parte dalla quale è inclinato. Occorre, anche in questo caso, rettificare la posizione dei piani di coda.

Se l'ala ha una delle estremità più avanti dell'altra, durante il volo tenderà a disporsi con il bordo d'attacco perpendicolarmente alla direzione del volo, cioè a portare indietro la semiala più avanzata. Questo effetto è accentuato con le ali a freccia, ali cioè con il bordo d'attacco non rettilineo, ma inclinato all'indietro, dalla fusoliera verso le estremità. Anche in questo caso occorre controllare e rettificare la posizione dell'ala.

Quando l'ala è spostata lateralmente rispetto alla fusoliera, si ha che la semiala più sporgente è di superficie maggiore dell'altra: il modello quindi si inclina dalla parte della semiala meno sporgente, e vira verso questa parte. Occorre dunque verificare e rettificare la posizione dell'ala.

Infine, se l'ala è svergolata, a causa della differenza di incidenza fra una semiala e l'altra, con le incidenze usate normalmente avviene che la semiala che incidenza maggiore ha una portanza più grande dell'altra, e quindi si solleva, provocando lo sbandamento e la conseguente virata verso la semiala di incidenza minore. Di questo difetto ci si accorge guardando l'ala dal davanti, e confrontando le posizioni reciproche dei bordi d'attacco e d'uscita delle semiali. Se una semiala presenta il ventre di superficie maggiore dell'altra, e se si vede il bordo d'uscita più spostato in basso, rispetto al bordo d'attacco, che nell'altra semiala, vuol dire che quella è la semiala di incidenza maggiore. Generalmente, se una semiala è svergolata in modo da avere incidenza maggiore, si vede il bordo d'uscita non parallelo al bordo di attacco, ma più distante, da questo, verso l'estremità che presso la fusoliera: viceversa se una semiala è svergolata in modo

da avere incidenza minore di quella dovuta. Verificato che esiste tale difetto, si può rimediare inumidendo leggermente la carta tanto del dorso che del ventre, e lasciandola asciugare tenendo l'ala nella posizione dovuta. Si può anche applicare un cartoncino al bordo d'uscita ad ogni estremità dell'ala: piegandone uno verso l'alto, l'altro verso il basso, si corregge lo sbandamento, e quindi la virata. Dirò, pur non dovendo essercene bisogno, che sarà necessario piegare in basso il cartoncino della semiala verso la quale il modello stenda e vira, verso l'alto il cartoncino dell'altra semiala.

Se si vuole far eseguire al modello un volo che sfrutti al massimo le correnti ascendenti termiche, bisognerà che il modello sia regolato in modo che effettui continuamente una virata, molto larga però, poiché la virata troppo stretta è causa di perdita di quota.

In tale caso, disponendo dei due cartoncini alle estremità dell'ala, veri e propri alettoni, si regolano in maniera che il modello viri lentamente: sarà maggiore il tempo che il modello rimane nella corrente ascendente, quando vi sia capitato dentro. D'altra parte l'entrata nella corrente ascendente è causa di un inizio di virata, per solito, quindi anche il modello regolato per un volo rettilineo sfrutterà abbastanza le correnti ascendenti.

Per la riuscita del lancio occorre che, naturalmente la virata sia larga, per potere, durante la corsa, dirigere e seguire il modello nella sua virata, ed in modo che possa giungere alla massima altezza consentita dal filo prima che sia troppo spostato dalla direzione del vento. Sarà bene, del resto, cominciare il lancio un poco trasversalmente al vento, in modo che allo sgancio il modello si trovi esattamente con la prua al vento.

Per i voli su pendio occorre, infine, che il modello abbia la più grande stabilità in direzione: mantenendosi costantemente contro il vento, è in grado di sfruttare le

differenze di velocità dei diversi strati di aria nei quali viene a trovarsi.

Queste avvertenze sul modo di regolare il modello, sono necessarie quanto il centramento, poiché costituiscono un vero e proprio pilotaggio del modello, predisposto a terra secondo le necessità del momento, delle condizioni atmosferiche e delle possibilità di volo veleggiato che si vogliono sfruttare, e dei fini che si vogliono raggiungere: durata in correnti ascendenti, termiche o di cumulo, durata in correnti di pendio, oppure distanza.

Il vero e capace aeromodellista è tale soltanto quando sa regolare il modello da lui costruito in modo da sfruttarne, in qualsiasi caso e per ogni scopo, tutte le possibilità.

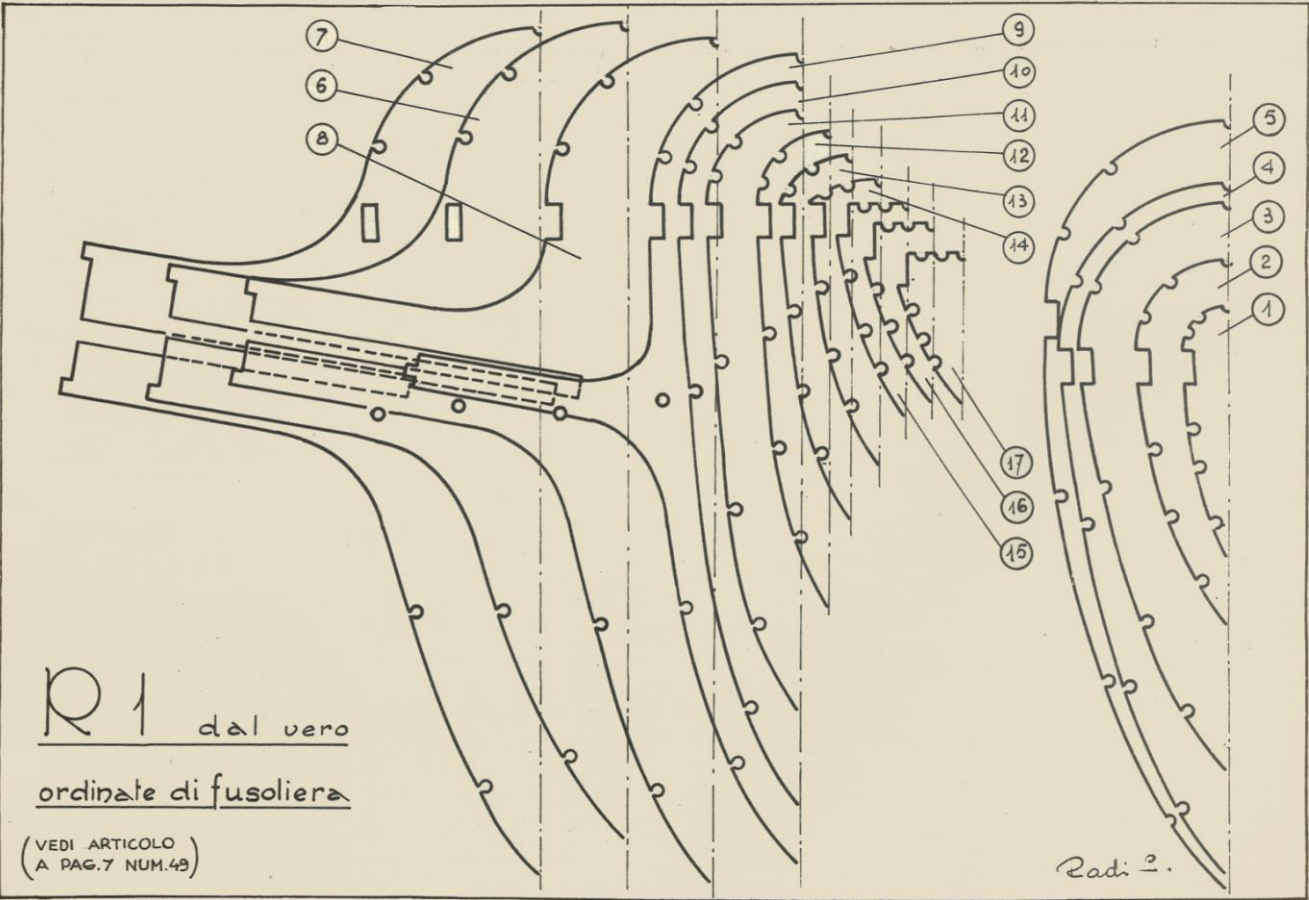
L'esperienza, formata da ognuno personalmente con il proprio modello, studiano il comportamento nelle diverse condizioni, completerà le indicazioni che ho dato, e che non possono essere che sommarie e generali, poiché ogni aeromodellista, nel lancio e nella preparazione di esso, deve completare le norme che ho esposto con la propria sensibilità del momento, sia come determinazione del momento più opportuno per il lancio sia come scelta della località dalla quale questo viene eseguito.

FINE

Con questa puntata ha termine la serie delle lezioni sul «Roma», modello veleggiatore di facile costruzione, ottimo per chi non è ancora perfettamente iniziato a tutti i segreti dell'aeromodellismo, ma un po', poco per chi, invece, si sente un «cannon» e ama di costruire modelli volanti progettati e studiati da lui.

Cominceremo nel prossimo numero a pubblicare una nuova serie di articoli, scritti con originalità e competenza da un profondo conoscitore della materia, nella quale tanto i primi che i secondi troveranno, riunite in forma efficacemente costruttiva, tutte le notizie concernenti lo studio di un aeromodello, sia esso veleggiatore, ad elastico o a motore a scoppio.

L'Autore si è proposto, riuscendovi brillantemente, di indirizzare il neo-progettista verso un sistema del tutto scientifico di concezione, ben lontano dal nocivo empirismo nel quale, purtroppo, ancora brancola una gran parte dei costruttori italiani



R1 dal vero  
ordinate di fusoliera

(VEDI ARTICOLO  
A PAG. 7 NUM. 49)

Radi 2.

# il LUPUS

L'interesse per le possibilità del volo battente, che la Natura ha così largamente utilizzato sia per la locomozione degli uccelli, sia per quella di molti insetti, aumenta sempre più fra gli aeromodellisti, desiderosi di sperimentare nuove forme e nuovi sistemi costruttivi. Possiamo dire però che, anche estendendo il campo da quello dell'aeromodellismo puro e semplice a quello dei tentativi di volo muscolare, ben poco è stato fatto finora per rendersi esattamente ragione, con pratiche esperienze, dell'effetto sostenitore e propulsore dell'ala battente. Quello che è stato fatto, nel campo specialmente teorico, è dovuto soprattutto all'attività di studiosi italiani e tedeschi. Dopo aver dato un insigne contributo allo sviluppo e al controllo sperimentale delle necessarie teorie, l'Italia ha già fornito una notevole messe di risultati concreti. Per di più, avendo promosso con larghezza di vedute concorsi e gare sia per velivoli a propulsione muscolare, sia per modelli ad ali battenti, si è messa al primo posto fra le Nazioni che incoraggiano ed incitano una revisione fondamentale dei principi pratici del volo, nella speranza di animare, con una radicale ripresa dei problemi, una più vasta diffusione della più grandiosa e recente conquista dell'uomo. La realizzazione su vasta scala di aeromodelli ad ali battenti è invece dovuta soprattutto alla Germania, e in particolare all'opera di Lippisch. L'aeromodello tedesco tipico, diffuso anche nelle scuole di aeromodellismo, è stato portato già a conoscenza dei lettori dell'*Aquilone* in una versione italiana caratteristica, descritta e commentata con la tavola costruttiva *Lupus 1*. In sostanza, il principio basilare di questi aeromodelli è quello di utilizzare soprattutto l'ala battente come organo propulsivo, lasciando al suo ufficio sostenitore una parte secondaria, che è ampiamente integrata da un'altra parte dell'ala, fissa, generante portanza per reazione dell'aria circostante e secondo l'effetto slittante comune a tutti gli altri velivoli ortodossi. L'effetto propulsivo è analogo a quello di cui si servono i pesci per spostarsi orizzontalmente in acqua. Come è noto, il pesce si muove utilizzando la coda, flessibile lateralmente. Agitando da una parte e dall'altra la coda, le azioni laterali si neutralizzano per ogni coppia di oscillazioni e resta una componente assiale diretta in avanti, dovuta proprio al fatto che la coda, nel suo moto, si inflette elasticamente. Negli aeromodelli ad ali battenti, come il *Lupus 1*, l'organo che oscilla, all'estremità dell'ala, deve essere appunto elastico e flessibile. Quando l'ala si abbassa, il suo bordo d'uscita si solleva ricacciando l'aria non soltanto in basso, ma anche indietro. Quando si alza, l'aria viene spinta in alto, e ancora indietro dall'abbassarsi del bordo d'uscita stesso. In ogni battuta elementare si ha dunque un effetto propulsivo.

Questo concetto, che l'esperienza ha dimostrato esatto, è ora applicato in forma nuova e originale in un tipo di aeromodello, che chiamiamo aeromodello ad elitre, di cui per la prima volta si dà la tavola costruttiva fra quelle dell'Editoriale Aeronautica. Nella tavola *Lupus 5* è infatti illustrato un aeromodello ad elitre che è perciò il primo del genere, di ideazione italiana come sistema e come applicazione, costruito inoltre con materiali autarchici. La tavola è ora in vendita al prezzo di L. 12.

Il *Lupus 5* presenta dunque, oltre alla ala normale, un impennaggio normale e una fusoliera non molto diversa da quella del *Lupus 1*, un organo assolutamente nuovo, l'elitra. Si indica con questo nome la parte battente e oscillante, che sostituisce essenzialmente l'elica come effetto propulsivo, ma contribuisce naturalmente alla sustentazione. L'elitra del *Lupus 5* è costituita da un bordo d'attacco moderatamente elastico, che viene posto in oscillazione in un piano verticale con un adatto sistema di manovella e gliko metallico, di costruzione estremamente facile, in filo di acciaio piegato. Questo bordo d'attacco porta una pala elastica in carta pergamena, sostenuta con adatte nervature. Le due elitre sono in un sol pezzo oscillante imperniato al centro e funzionano secondo

il principio sopra descritto. E' chiaro però che mentre negli aeromodelli che hanno le estremità delle ali battenti la reazione della battuta è verticale, una volta in basso, una volta in alto, ed è assorbita dalla massa del modello con variazioni periodiche di portanza, negli aeromodelli ad elitre non si ha effetto verticale, perché le elitre essendo rigidamente connesse fra loro e movendosi contemporaneamente una in alto e l'altra in basso, neutralizzano tale effetto. Si ha invece una reazione laterale nel senso del rollio, che è alternativamente diretta da una parte e dall'altra ed essendo il moto assai rapido viene molto bene assorbita dall'ala principale.

Nel *Lupus 5* l'ala principale è di tipo normale, con profilo curvo e freccia in pianta, allo scopo di ridurre al minimo eventuali pesi di centrimento che si renderebbero necessari per la presenza di parti metalliche dietro l'ala e per la posizione del baricentro delle matasse di elastico. Anche l'impenaggio è dei soliti, simmetrico, con derivate alle estremità e sovrapposto alla fusoliera in coda su apposito blocchetto e legatura in elastico. L'ala è invece fissata rigidamente con fermagli metallici, per fare meglio corpo con la fusoliera. Questa è assai ben profilata e porta due matasse consecutive che vanno caricate in senso inverso e fanno capo al centro in una manovella, poggiate su cuscinetti a sfere reggispinta fissati a due ordinate di forza eguali. La manovella girando fa oscillare un gliko verticale che trasmette senz'altro il moto alla coppia di elitre.

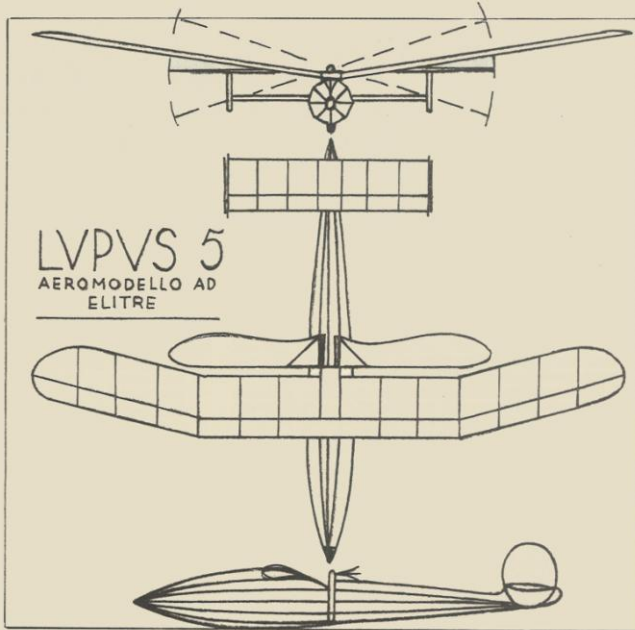
Il modello deve anzitutto essere regolato come un veleggiatore normale. A tale scopo si controllerà che la posizione del baricentro, eventualmente corretta con pesi, sia subito dietro il longherone principale dell'ala, costituito da una coppia di listelli sovrapposti. Si regolerà poi il piano di coda in modo da ottenere una regolare planata ad elitre ferme, senza oscillazioni o deviazioni. A questo punto si potranno caricare le matasse. Sotto l'azione del battimento rapido e ritmico delle elitre si noterà l'effetto propulsivo accennato. Il modello va allora lanciato a mano, in un prato con erba alta, con le elitre in moto. La durata del volo è limitata soltanto dalla scarica delle matasse, la cui lunghezza non supera la metà di quella della fusoliera. E' consigliabile perciò montare matasse a treccia, e la fusoliera è assai robusta per sostenerne lo sforzo. Del resto, la durata è naturalmente prolungata e moltiplicata dal volo planato, per il quale questo tipo di modello è in grande vantaggio per la assenza dell'elica, le elitre dando pochissima resistenza e molta portanza quando sono ferme. I risultati delle prove di volo del *Lupus 5* possono venire comunicati all'*Aquilone*, che gradirà molto notizie documentate sul diffondersi di questo nuovo tipo di aeromodello fra gli aeromodellisti italiani.



**Paolo Pernici, Reggio E.** — E' difficile capire per lettera il difetto del tuo modello, ad ogni modo approvo la tua idea di poggare l'ala sul dorso.

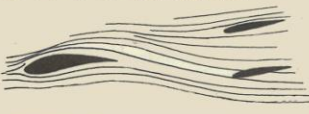
Il tubo è da tempo andato in disuso poiché con le matasse che si usano attualmente, occorrerebbero dei tubi di 4 o 5 cm. di diametro (la matassa non deve assolutamente toccare il tubo) con un aumento di peso non indifferente, si preferisce perciò costruire fusoliere a traliccio, molto più resistenti, più leggere, e più facili a costruirsi.

Il timone a due derivate dovrebbe avere il vantaggio di essere efficiente in qualsiasi posizione del modello e di non andare soggetto a zone d'ombra. Sui modelli è utile quando si tratti di modelli con carrello monoruota, perché, in tal caso, le due derivate danno due punti di appoggio posteriori e servono quindi a mascherare i due pattini. Per la questione della cresta la cosa è



molto delicata, perché se essa è fatta in modo da aumentare troppo la superficie posteriore del modello si va incontro a dei guai. Personalmente sono contrario alla cresta, perché credo che un buon timone di direzione ben calcolato e ben disegnato sia molto più efficiente.

Ti sconsiglio le doppie matasse con rinvii ad ingranaggi. Difficilmente hanno dato buoni risultati ed oggi non sono quasi più usate. Si usa però il piano orizzontale di coda sopraelevato rispetto all'ala, perché questa tende a spostare verso il basso la corrente fluida. Se il timone si trova nella scia, verrà però colpito da una corrente non più orizzontale, ma diretta verso il basso: la figura qui sotto ti spiegherà meglio.



Un'altra volta cerca di mandare le tue domande a rate. Mi hai costretto a scrivere per mezz'ora buona per risponderti a tutto, ma spero di averti chiuso il becco per un pezzo.

Stammi bene e auguri per i modelli.

**Giovanni Bettio, Treviso.** — Io rispondo sempre a tutti e a tutto; magari in ritardo, magari ad un anno di distanza, ma la risposta arriva.

Per coprire in seta, devi prima di tutto avere il modello da coprire altrimenti fai un lavoro inutile, poi la seta, della qualità detta *foillard*, o, se ne trovi, anche di più leggera, inoltre occorre una colla adatta. L'ideale è il collante collodico che è stato inventato proprio per questo uso. In mancanza puoi usare: coccolina per i modelli piccoli e casina per i più grossi.

Generalmente il rivestimento si esegue in due tempi; metà per volta. A seconda delle fusoliere si potrà dividere questa in metà destra e metà sinistra oppure in metà superiore e metà inferiore, le giunte della seta vengono così a capitare o sui listelli superiori o sui laterali.

Ti sconsiglio di fare la copertura tutta di un pezzo, perché è bene che la trama della seta sia parallela all'asse di simmetria dell'apparecchio. Si comincia a fissare la seta sulla struttura con degli spilli, tirandola bene, in modo che già in partenza risulti abbastanza tesa.

Generalmente si comincia a fissarla sul lato più lungo cominciando dal ventre della fusoliera; fissato tutto il primo lato s'incolla e si lascia asciugare. Se si tratta di collante bastano 5 minuti. Nota che la colla si applica dal di sopra in modo da farla filtrare attraverso la seta. Quando la parte è asciutta si segue lo stesso procedimento per il lato opposto sempre seguitando a tendere in ogni senso. Quando la seta è tutta applicata si vernicia con una mano di emallite, possibilmente diluita con acetone in parti uguali.

Questo è il procedimento all'ingrosso. A tutte le manovre si deve supplire con la praticaccia anche perché ogni aeromodellista ha il suo metodo di copertura. Se incontrerai altre difficoltà torna pure a scrivere.

**Antonio Filippone, S. Maria C. V.** — Quella delle riproduzioni in scala del vero è una annosa questione che già è stata più volte trattata su queste colonne.

Fra apparecchi veri e modelli esistono due sostanziali differenze: 1) la differenza di grandezza, che porta con sé un diverso proporzionamento; 2) la presenza sul primo un pilota.

Il modello perciò deve rispondere a dei requisiti di stabilità che agli aeroplani non necessitano. So quindi si prova a ridurre in scala un apparecchio vero in 99 casi su cento si otterrà un modello instabile e di criticissimo centraggio.

Nel caso particolare del CR 32 la cosa si complica ancora di più, per la presenza di una cellula biplana che aumenta ancora di più le difficoltà di centraggio.

Spero di averti soddisfatto e di averti persuaso a costruire modelli volanti che siano veramente tali!

**Enzo Rossi, Cesena.** — Puoi costruire il veleggiatore Roma che «l'Aquilone» sta appunto pubblicando in questo periodo; è un modello facile e non va male, adattissimo per principianti.

**Albano, Napoli.** — Quelle lezioni sul veleggiatore verranno continuate, sta' tranquillo. La laurea in ingegneria navale basta per iniziare il corso di ingegneria aeronautica.

In un modello a motori laterali racchiusi in gondole la superficie della sezione maestra delle gondole può essere addizionata a quella della sezione maestra della fusoliera, come tu supponevi. In questi casi però esistono delle controversie dovute a diversità di interpretazione.

Da noi per esempio la sezione delle gondole viene addizionata a quella della fusoliera, in Francia invece tale superficie non conta nulla e viene contata solo quella della fusoliera. Ma dato che tu stai in Italia puoi fare a meno di preoccupartene.

L'indirizzo che chiedi è: Fratelli Grazzini, via ponte dell'Asse 18, Firenze.

Aspetto sempre il famoso «plico» che spero sarà interessante. Stammi bene.

**Giuseppe Vigolo, Milano.** — In Italia non è mai stato fatto un libro del genere dell'annuario di Zalc. So però che Travagli ne sta preparando uno, che se conterrà meno disegni non sarà meno interessante poiché conterrà i disegni dei migliori modelli dell'annata oltre numerosi articoli di tecnica varia fra i quali alcuni importantissimi sulle eliche americane.

Non ti so però dire quando uscirà perché come ti ho detto è ancora in preparazione.

GIAR

## TAVOLE DEL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Disegni in grandezza naturale dell'aeromodello a tubo

**CIRILLO**

L. 3,50 franco di porto

dell'aeromodello a tubo

**LIBELLULA**

L. 4,50 franco di porto

e del

**ROSTRO**

Aero-modello veleggiatore

L. 4,50 franco di porto

Indirizzare commissioni alla ditta **AEROMODELLI E ACCESSORI**

Via Riva Reno 118 - Bologna

# Voli sul nemico

## ricordi di un "asso." di guerra

(Continuazione dal numero precedente)

Risate generali. Capisco che dovrei ridere anch'io, per buona educazione. Ma non c'è cosa che metta più malinconia che trovarsi, unico a non capire, fra gente che si diverte. Sembra d'essere un ragazzo in penitenza.

Se potessi credere che l'attore è veramente spiritoso, riderei anche senza capire. Ma diffido moltissimo dell'umorismo di questi nordici.

E così il più sincero sorriso mi viene quando saliamo sulla macchina per andarcene.

— Era meglio se l'accoppiavo, quell'inglese!

### Il principio della fine

Dunque, Eccellenza, quest'offensiva?...

E' Riva, che ha molta confidenza col generale Cavaglia, del quale siamo ospiti, ancora noi due, là nella magnifica villa che è sede del Comando d'Armata.

La domanda arrischiata ha la sua risposta, naturalmente evasiva.

— Un'offensiva con questo tempo?

Proprio con quel tempo, col tempo di Caporetto, per il giorno di Caporetto. Questo dovrebbe fare il Comando Supremo: scegliere quel giorno. Troverebbe pronte le anime di tutta l'Italia: rinvincita nel giorno anniversario dello scacco. Questo è stile italiano. Ma il Comando lo sa. E gli Austriaci pure lo sanno, e tutti ormai lo sappiamo: il 24 ottobre!

Le nostre squadriglie erano state rifornite abbondantemente di uomini e di materiali, di benzina e olio, di cartucce, di bombe, di spezzoni...

La nostra preparazione aerea era stata lunga, minuziosa, incessante. Ricognizioni su ricognizioni e bombardamenti di campi d'aviazione e di opere e di truppe, di giorno e di notte, da qualche settimana; una pressione che aumentava aumentava...

L'animo nostro durante questa preparazione, di cui si indovinavano la cura e la vastità anche attraverso il segreto, era una mordente impazienza. Nessuno sognava il trionfo che fu poi l'epilogo, perché la durezza di questa guerra di posizione ci aveva ormai convinti che la vittoria bisognava strapparla lembo a lembo, logorando più che squarciando, rosicando il terreno e le anime, stancando non solo il coraggio del nemico ma la sua pazienza.

L'offensiva doveva darci una grande vittoria. Questo si sentiva e si voleva da tutti; ma chi pensava che ci avrebbe dato «la Vittoria», la più grande e la prima in tutta la guerra mondiale?

Così quando il lavoro finale cominciò eravamo preparati a nuove fatiche, a nuovi sacrifici, ma non agli ultimi sacrifici, non alle ultime fatiche. Si pensava che il colpo potesse stordire, ma non annientare l'avversario.

Certo non così pensavano i Comandi, che tutto avevano preveduto per una corsa travolgente fino nel cuore della nazione nemica.

Nessuno di noi osò confessare, neppure all'amico più intimo, la speranza, che pure brillava in cuore, di atterrare presto di nuovo sui nostri campi del Friuli, di volare da padroni in quel nostro cielo.

Quando, la mattina del 24, tuonò dal Piave il rombo di migliaia di cannoni, sentimmo che questo nostro animo era anche quello dei fanti: l'animo della rinvincita nello anniversario di uno scacco atroce. Ci guardammo in faccia.

— Ci siamo!

— Ci siamo!

E cominciammo il nostro lavoro con quella stessa serenità con cui l'operaio, rimboccati le maniche, dà di piglio al maglio...

Siamo noi finalmente che scaraventiamo l'inferno al di là del Piave!

Rivediamo lo spettacolo del giugno: tale e quale.

La linea di battaglia è confusa in una miriade di scoppi che punteggiano con una frequenza di parossismo tutto il terreno: una nebbia acre stagna dagli Altipiani al mare.

Non gli uomini soltanto, ma la stessa terra sembra straziata dal ferro e dal fuoco e diventa una cosa viva che dall'alto si guarda come magnetizzata. Viva è questa terra per la quale si muore e si trepida, la terra che chiude nelle trincee migliaia di cuori in tumulto, che accoglie migliaia di agonizzanti e di feriti, impassibile adorata!

Soltanto gli aviatori possono comprendere con un solo sguardo quale sovrumana violenza, quale vastità abbia già preso la lotta. E' la preparazione d'artiglieria, la distruzione di tutte le difese, il martellamento che deve fiaccare tutti gli animi, inebetire i cervelli.

Meravigliosi fanti! Sapremo esser degni di voi, dimenticando la nostra carne per lanciare la macchina a tutti gli sbarragli!

Ricomincia la fatica dei voli incessanti. Fatica? Chi sente la fatica?!

Ora forse sarà più facile trovare aeroplani nemici che non a giugno, quando erano essi che dovevano affacciarsi ad osservare, a rilevare linee e posizioni. Ora dovremo scovarli mentre difendono le loro truppe dall'occhio dei nostri osservatori.

Si vola nelle traiettorie dei proiettili. Il solito sbalzo ogni tanto nella loro scia come l'urto contro un ostacolo, il solito brivido e subito dopo il sollievo, fino a un nuovo scossone.

Il cielo della battaglia è il cielo delle «grandi occasioni». All'ali ed ali, ma tutte tricolori, e tutte al di là delle linee.

Torniamo: non ci sono, per ora, croci nere. Ci tormenta angoscioso il bisogno di sapere subito le prime notizie.

Vedere di lassù tutto questo teatro della lotta e non poter capire le fasi del dramma! Che spasmio! Vediamo solo le cannonate che tempestano il terreno.

Quel primo giorno fu giorno di ansie tremende; la sera qualche notizia arrivò, ma senza conferma, di nostri successi parziali. Non bastò a farci allentare la tena-

glia in cui serravamo l'animo nostro per tenerlo a freno nell'imminenza delle più grandi gioie: aspettiamo!

Il giorno dopo, di lassù, vediamo qualche cosa che fa allargare il cuore: i colpi delle nostre artiglierie bersagliano zone più distanti, molto di più. Questo dovrebbe dirci che il nemico ha arretrato, ma non lo vogliamo credere ancora: aspettiamo!

...

Sono in crociera con Mecozzi, a mille metri sul Piave, cercando avversari e contemplando la battaglia. Siamo là da pochi minuti.

Tutta l'anima mia è laggiù, su quella terra tormentata: non ho occhi per guardare altro.

Ma ecco che, ancora una volta, il giuoco nel quale ho lanciato, come tutti, la mia vita, mi costringe a tornare a me stesso.

A un tratto una botta secca scuote il mio apparecchio: un sussulto di nuovo genere. Ho subito capito: un proiettile dei tanti e tanti in traiettoria mi ha colpito, per fortuna senza scoppiare! Sono salvo? In questo istante sì, ma ora che accadrà? Dove ha colpito? Vedo: ha schiantato e divelto il carrello d'atterraggio. La ruota sinistra, tutta accartocciata, è venuta ad incastrarsi nell'ala, ammassandone il bordo anteriore; la ruota destra non la vedo più. Forse è stata strappata via o pensola col carrello.

Così la mia situazione si definisce subito: o qualche parte essenziale della struttura è offesa (e la ruota sfasciata pare che comprima e contorca proprio il longherone, cioè la trave di maggior sostegno dell'ala) e allora al minimo sforzo, a un colpo di vento o alla manovra di discesa, l'apparecchio si sfascierà per aria. Oppure, nella migliore ipotesi, l'apparecchio, privo del carrello, appena toccherà terra farà una tremenda capottata e salvo uno di quei casi che si raccontano fra noi come miracoli, se non mi ammazzerò ne uscirò mezzo fraccassato.

Dunque la via vita è nel serbatoio della benzina: due ore.

Temo di peccare di presunzione, ma ricordo troppo bene quale fu il mio stato d'animo in quella circostanza, come in tante altre: una specie di scommessa con la morte, con l'intima convinzione di vincere e con un acuto desiderio che il momento della prova giungesse. Intanto avrei potuto continuare la mia crociera; nulla mi impediva di volare. Ma pensavo che uno sforzo, come ho detto, avrebbe potuto produrre lo schianto delle mie ali. Così deciso di abbandonare Mecozzi e gli faccio il segnale facendo rotolare l'apparecchio. Dopo questo movimento mi sento più tranquillo: sto ancora su.

Se fossi certo che le mie ali resistano allo sforzo di questo volo di due ore farei bene ad aspettare che tutta la benzina sia consumata, per avere l'apparecchio più leggero nel toccar terra e per diminuire un poco il pericolo in caso di incendio nella inevitabile capriola che seguirà all'atterraggio. Ma quella ruota che preme sul longherone e l'incognita di altri guai, che possono ben esserle e che non mi è dato indovinare, mi consigliano di affrettarmi ad atterrare. D'altra parte in queste condizioni se trovassi di combattere dovrei rinunziarvi per non perdere le ali nelle violente manovre.

Mi avvio al ritorno con motore ridotto.

(Continua)

MARIO FUCINI

## SPIONAGGIO

Nel clima rovente della guerra scatenata in Abissinia tra le orde negre al comando dell'usurpatore Selassie e le Armate italiane agli ordini del Maresciallo Badoglio, un susseguirsi emozionantissimo di avventure pericolose tessute una trama che lega in un romanzo originale ed appassionante ufficiali italiani, gregari eritrei, avventurieri, spie al servizio del nemico scioano. Gastone Simoni, un giovane scrittore pieno di fantasia affermatosi da qualche anno nella letteratura di avventura, in quella letteratura chiamata «gialla» che definisce il momento creando nella storia della letteratura una vera e propria «poca», ha raccolto i fili della vicenda in un romanzo dal titolo «Spie fra le ambe», che «Avventure del cielo» pubblicherà a puntate, cominciando dal suo numero di dicembre. Questo nuovo sforzo dei redattori della giovane rivista che già, pur in così poco tempo, tanto successo ha riportato tra i lettori italiani di cose aeronautiche, merita tutta l'attenzione della gioventù che ha dimostrato di seguire le realizzazioni dell'«Editoriale Aeronautica» con crescente simpatia ed interesse. Dal fascicolo N. 6, ogni numero della rivista, che ora è divenuta mensile, conferrà una puntata del bel romanzo del Simoni, un romanzo breve, sempre a carattere aeronautico, un certo numero di racconti, storie di guerra, profili di uomini dell'aria noti e di eroi ignoti, articoli di attualità, notizie dell'attività aerea in ogni parte del mondo, con particolare riferimento alla guerra che in questo momento si sta svolgendo in Europa tra Francia, Inghilterra e Germania, e tra l'U.R.S.S. e la Finlandia, cronache, cenni di carattere tecnico su aeroplani nuovi e vecchi, due pagine di giochi enigmistici, un'interessante rubrica nella quale viene risposto a tutte le domande rivolte dai lettori ad «Avventure del cielo». E' la più completa ed interessante raccolta di scritti tecnici e letterari che si pubblicano in Italia, e non deve mancare nella casa del giovane appassionato del volo che sulle cose inerenti il volo vuole istruirsi, divertendosi. Questa simpatica realizzazione editoriale la cui nascita fu accolta con tanto entusiasmo si propone di migliorare ancora, proseguendo nell'evoluzione che l'ha caratterizzata a partire dal suo primo fascicolo, per soddisfare qualsiasi desiderio o richiesta del pubblico. Chi, ancora, dei lettori de «L'Aquilone», non conoscesse «Avventure del cielo», acquistati (due sole lire!), il numero sei, che già si trova in vendita in tutta Italia, nelle edicole ben fornite: siamo sicuri che diverrà subito un appassionato amico della pubblicazione, che non abbandonerà più.





# TESORO LE NUBI

(Continuazione dal numero precedente)

Indifferentissimo alle atroci minacce dei depredati, delle marseine raccolte fece un bel mucchio che cosparsa della benzina pressa sull'idro, e infiammò con l'accendistigari. Una gran vampata rossiccia e fumosa, si sviluppò e contorse, illuminando di riflessi infernali le facce contratte dei diplomatici.

Un quarto d'ora trascorse, poi s'avvertì un lontano «teff-teff» di macchina, che andò sempre più rinforzando, e poco dopo un piccolo moto-veliero da pesca, s'arrestò ondeggiando sottovento allo scoglio. Lungo la murata, al bagliore danzante delle ultime fiamme del falò, i naufraghi ne lessero il nome: «Mariuccia mia».

— Ohè! Afferrate questa cima e legatela allo scoglio!

— gridò in italiano una voce sonora dal bordo.

— Va bene! — rispose, anche in italiano, il pilota.

— Tirate!

Una lunga corda raddoppiata si snodò attraverso l'aria infoschita e fu prontamente acchiappata a volo dall'aviatore, che in fretta la passò un paio di volte attorno alla punta d'una roccia aguzza.

— Venite avanti uno alla volta, e fate presto. Non voglio essere sbattuto sullo scoglio — gridò di nuovo la voce dal moto-veliero.

Il pilota tradusse rapidamente quelle parole ai suoi compagni.

— Se, come avete detto, questa barca è italiana,

— osservò dopo un momento di silenzio lord Archibald, irridendosi — noi ci rifiutiamo assolutamente di mettervi piede. Non abbiamo dimenticato che anche il misterioso e diabolico burlesco che ci ha fatto naufragare su questo scoglio, è italiano. No, non c'imbarcheremo mai su questa nave.

— Jamais! — fece eco il delegato di Fancia — Dite piuttosto a quella gente di andare a cercarci un'altra imbarcazione che non sia italiana.

— Oh, sentite! — sbottò il pilota — Né ho abbastanza delle vostre bizze e delle vostre ridicole scemenze. Io me ne vado, e in quanto a voi, arrangiatevi come potete. Buona notte!

E, senza tanti complimenti, aggrappatosi con le mani

e coi piedi alla corda, si tirò fino a bordo del veliero e saltò sul ponte.

Ma non aveva ancora messo piede sulle tavole, che un tumulto feroce scoppiò sullo scoglio. Contemporaneamente la corda si tese e si ruppe, e un groviglio di diplomatici piombò in acqua, sollevando alti spruzzi.

Borbottando e imprecaando, l'equipaggio del «Mariuccia mia» cominciò a issare a bordo quella pesca imprevista e poco gradita.

— Ne abbiamo tirati su dodici. Ci son tutti? — domandò dopo un poco al pilota, padron Ciccio, il capo dei pescatori, additando un mucchio d'umanità grondante, tremante e gemeante, accatastato a prua.

— Dodici? — ripeté il pilota — Allora son tutti; e vi assicuro che sono anche troppi.

— Padrone! — esclamò un pescatore accorrendo — Abbiamo la stiva piena d'acqua. E' quell'onda che abbiamo imbarcata quando eravamo sbandati a dritta per tirar su quella gente.

— Bè? E che aspettate? Mano ai buglioli e ributtatela in mare. Ora vengo anch'io.

— Io pure vi darò una mano — si offerse il pilota.

S'affacciarono al boccaporto. Alla fumosa luce di due lampade ad olio, cinque uomini, di cui due in fondo alla stiva e gli altri distribuiti fra la scaletta e il boccaporto, si passavano i buglioli colmi d'acqua, che l'ultimo versava oltre murata.

— Accidenti! — esclamò padron Ciccio — Altro che una mano! Qui ci vorrebbe un altro equipaggio. Guardate: i pesci son scappati dalle ceste e nuotano per conto loro. Tutta colpa di quei maledetti imbecilli che, per far tante storie, sono andati a finire in mare.

— Lasciate fare a me. Ora ci penso io — disse il pilota, e corse dove i dodici illustri personaggi continuavano a lamentarsi del loro triste fato, accusandosi l'un l'altro di essere la causa di tutto.

— Signori, signori! — gridò l'aviatore, simulando spavento — Siamo in pericolo d'affondare.

A quelle parole, i diplomatici, che sembravano agonizzanti, scattarono come molle e si dettero a correre urlando per il ponte. Alcuni, anzi, scavalcarono la murata, ma alla vista dell'acqua nera e agitata, si ritirarono sbigottiti.

— Calma, signori, calma! — li esortò il pilota — Ho detto che siamo in pericolo, ma non che stiamo affondando. Se riusciamo a vuotare il veliero dell'acqua che ha imbarcato, siamo salvi. Venite con me giù nella stiva.

E per tutta la notte, quel fiore della diplomazia mondiale, lavorò con l'acqua fino alle ginocchia, e siccome i buglioli non bastavano, chi l'aveva, adoperò la feluca. Lavorarono con disciplina, coscienza e serietà; e la cosa non deve stupire, dal momento che era in gioco la loro

pelle, e non già quella dei popoli che essi rappresentavano.

All'alba, erano affranti dalla stanchezza, dalla fame e dal sonno, ma la stiva era stata vuotata, e i pesci evasi, catturati e ricollocati nelle ceste.

Padron Ciccio distribuì la colazione, consistente in mezza galletta e una cipolla, e ciascuno trovò delizioso il pasto e squisitissima, per bevanda, l'acqua tiepida e salmastra del barile di bordo. Alquanto ristorati, i diplomatici si stesero sul ponte, sotto i primi raggi del bel sole adriatico, che non tardò a riscaldarli e asciugarli.

A poco a poco, cullati dal lento rotolì, s'immersero nel più profondo sonno di loro vita, un sonno senza sogni agitati né incubi, quale mai più poterono godere pel resto della loro esistenza.

CAPITOLO XXII

## Pioggia di palloni

Sbarcati a Gallipoli di Puglia, i diplomatici mutarono d'abito, acquistandoli da un rigattiere, e vollero offrire un modesto regalo all'equipaggio. Ma padron Ciccio non volle accettar nulla e, a nome di tutti, rispose che loro si sentivano abbastanza compensati dal piacere di non averli più a bordo. La liquidazione col pilota, invece, si presentò più difficile. Egli pretendeva il rimborso del prezzo dell'idrovolante sfasciato, oltre a un grosso compenso per danni morali e materiali.

Ma i diplomatici accosero le sue richieste con un sorriso ironico.

— Ascoltate, buon uomo — disse, anche a nome dei compagni, lord Archibald — vi consigliamo di tacere e di accontentarvi di quello che già ci avete carpito.

— Ma come! — gridò indignato il pilota — Non ho fraccassato l'apparecchio per ripescare per contro vostro quel dannato pallone?

— Questo siete voi a dirlo, e siete uno soto; ma noi altri, in dodici, daremo una ben diversa versione dell'accaduto.

— E quale sarebbe questa versione?

— Per esempio, — soggiunse il delegato della Grande Laguna, strizzando furbesamente l'occhio ai colleghi — che non vi avevamo impegnato per una gita, che io so, a Venezia e a Zara, ma che voi, per un'imperdonabile errore di rotta, siete venuti a naufragare quaggiù. Un comunicato di questo tenore alla stampa, rovinerebbe la vostra carriera di pilota da nolo; non vi pare?

— Ma questa è un'infamia! — scattò, esasperato, l'aviatore. — Io racconterò a tutti le cose come stanno...

— E con quali prove? Nessuna, amico mio, nessuna; perché il pallone l'ha spazzato via il mare. E allora vi potrete anche beccare una buona querela per calunnia.

E adesso addio e tenetevi tranquillo!

E il drappello dei diplomatici s'avviò fischiettando alla stazione.

L'aviatore rimase un momento in mezzo alla piazza a fissarli con odio e disprezzo; poi, ficatosi una mano in tasca, ne trasse il pezzo di carta pergamena e il sacchetto di velluto verde rinvenuti nello scrigno e che egli, senza sapere neppure lui perché, aveva, inosservato, raccolto dopo che lord Archibald, deluso, li aveva lasciati cadere.

— Ah, non ho nessuna prova, io? — masticcò fra i denti guardando nella direzione presa dal gruppetto fischiettante.

— E queste che sono? E, se non basteranno, l'equipaggio del veliero mi farà da testimone di quello che racconterò di voi. Se non posso farvi pagare, voglio almeno levarmi la soddisfazione di rendervi ridicoli.

A questo punto, un signore, che da qualche tempo gironzola il attorno affettando distrazione, gli si avvicinò risolutamente.

— Scusatse — gli disse, — senza volere, o magari volendolo, vi ho udito. Sono uno scrittore in caccia di argomenti, e sono abbastanza conosciuto nel sistema solare e dintorni. Se credete di accettare, metto volentieri la mia penna al servizio del vostro giusto risentimento.

Il pilota fissò a lungo lo sconosciuto, uomo di eccezionale e virile bellezza e di corporatura atletica. Aveva lo sguardo profondo, e acuto dei profeti e di sotto un braccio, gli spuntavano un libro e una pompa di bicicletta.

— Ci sto! — rispose, risolvendosi, il pilota a cui l'aspetto dell'ignoto personaggio ispirò immediata simpatia e fiducia (cosa, del resto, che accadeva a tutte le persone oneste, mentre le canaglie, in sua presenza si sentivano irritate e a disagio) — Ci sto e vi ringrazio. Mi chiamo Franz Wandervogel.

— Molto lieto — rispose lo sconosciuto sorridendo. — Il mio nome è Enzo Jemma. E adesso andiamo a colazione. Mi racconterete, mangiando, come stanno esattamente le cose.

(Ecco perché, amici de «L'Aquilone», sono in grado di narrarvi in tutti i particolari, come andò la faccenda del naufragio dei delegati ginevrini).

Senonché, quando insieme con Franz andammo a far visita al direttore della Gazzetta di Mezzanotte, questi, dopo averci benevolmente ascoltato, sorrise e, baloccandosi col sacchetto di velluto e il pezzo di carta che avevamo deposto sulla scrivania, rispose:

— Pubblicherò certamente la vostra curiosa storia, insieme con la fotografia di questi documenti, Ma... saremo creduti?

— E perché? — domandò Franz, meravigliato.

— Leggete e giudicate voi stesso — replicò il direttore, porgendogli un telegramma che aveva davanti. L'ho ricevuto mezz'ora fa e lo pubblicherò nell'edizione pomeridiana.

(Continua)

ENZO JEMMA



# POSTA *aerea*

Renato Botta, Belluno. — Non posso dirti nulla di positivo circa la possibilità, o meno, di essere fatto abile al pilotaggio aereo nonostante un difetto di articolazione ad un braccio. Dalla descrizione tua io penso che non dovrei avere preoccupazioni; ma penso anche che alla visita psicofisiologica sono molto esigenti. Perciò non ti rimane altro che attendere il giorno in cui potrai presentarti, nudo con le scarpe ai piedi, alla visita. L'apparecchio Strangren, ossia le ruote volanti Strandgren, non mi sembra una cosa seria. Ma potrei sbagliarmi. Infine ti informo che

non mi sulta che «a Milano stiano costruendo dei Rata su licenza». Ti dirò anzi che la notizia mi sembra piuttosto umoristica.

Stefano Scarfari, Venezia. — L'opuscolo della collana *Aviazione per tutti* dedicato all'aviazione da caccia uscirà in gennaio e sarà intitolato «La guardia del cielo». Fra pochi giorni verrà posto in vendita il quarto libretto intitolato «Città al buio». — Guido Gianni, Forlì. — La tua proposta è allo studio presso la direzione generale dell'Editoriale Aeronautica. Intanto deside-

ro sapere quanti allievi ha, complessivamente, il collegio aeronautico.

Franco Di Matteo, Macerata. — Devo dirti che nessuno, degli pseudonimi che mi proponi, mi piace. Spremiti un po' il cervello, per piacere. E non scrivere più «Gufo volante», perché lo so che i gufi volano. Sarebbe curioso e bello veder volare i sottomarini, o le zucche, amico mio, ma non i gufi, che hanno le ali come i passerelli e come le aquile. Vedrò di accontentarti circa i progetti per nuovi aeromodelli e le tavole con i profili. «Il costruttore di aeromodelli» è nelle mani del disegnatore. Presto passerà in quelle dei tipografi. Quando uscirà costerà meno delle edizioni precedenti. Auguri per il concorso del viaggio aereo, chiamiamolo così. Credo che ne uscirà una gara molto interessante.

Michelangelo Bertone, Torino. — Ti ringrazio per le belle parole che hai dedicate a *L'Aquilone* e alla sua funzione presso la gioventù moderna. Il modello che ti consiglio di costruire è il *Rostru*, un bel veleggiatore le cui tavole costruttive sono in vendita presso la Ditta Aeromodelli e Accessori di Bologna.

Vittorio Baldoni, Milano. — La tua idea è buona. Non so, però, se sia di facile realizzazione. Ad ogni modo reletti alla sede della R.U.N.A. ambrosiana e otterrai tutte le informazioni e gli aiuti che desidererai. A Milano, alla R.U.N.A., sono molto cortesi e pieni di buona volontà. Ti mando le copie che desideri.

Aquila Bianca, Vicenza. — Rimando le mie decisioni al prossimo anno e, intanto, in seguito alla sua insistenza, propongo nuovamente a tutti gli aquilotti abbonati alle radioaudizioni di chiedere in massa, nei referendum in corso che venga istituita l'ora (o la mezz'ora) dell'aeromodellista. Poi io farò il resto.

Mario Pernini, Chioggia. — Prima di tutto ti avverto che nella mia aeronipotria vi sono più condor che ragazzi con i capelli neri. Quindi ti comunico di aver passato la tua gentile cartolina all'ufficio diffusione dell'Editoriale Aeronautica. Spero che ti riesca a fare qualche cosa per l'aeromodellismo e per il nostro giornale. Di al tuo amico che pazienti per le copie del giornale dal n. 37 al 45. L'amministrazione non ha voluto darcele. Ritenterò un'altra volta, più avanti.

Ugo Arata, Cremona. — La tua osservazione non mi fa dispiacere. Mi interessa, anzi. Tu scrivi che «il tanto decantato cineromanzo *Ragazzi e scimmie alla guerra* non è altro che una imitazione di quei giornalucoli di avventura così cari ai ragazzi che non conoscono l'aeromodellismo e che» io avrei «ripetutamente messo in berlina nella *Posta aerea*». Piano. Io ho messo ripetutamente in berlina i giornali che *dette avventure* copiavano o riproducevano tali e quali dai giornali americani, e non i racconti illustrati d'avventure. Siamo precisi: io depreco e depreco i racconti immorali (gangsters, banditi, assassini, tradimenti, ossenità, ecc.) e, se vuoi, la bruttura di certi disegni orribili, non i racconti. Prova a rileggere le mie note, e troverai che dico il giusto e che la mia opinione è sempre quella. Concludendo: se tu credi o desideri che *L'Aquilone* sia un giornale di tecnica pura e vi trovi anche racconti romanzati vignette e cronache, allora ti capisco: ogni cosa che non è tecnica ti dà fastidio; se invece non fai questa questione e discuti il genere di racconto, allora ti dico che *Ragazzi e scimmie alla guerra* non ha niente a che vedere con le vignette i cui personaggi hanno le parole che escono dalla bocca come il fumo della sigaretta. Proprio niente: il nostro cineromanzo differisce da quella roba nello spirito, nella sostanza, nella forma. Come avrai modo di constatare leggendo attentamente il testo di tale romanzo, le intenzioni sono nobili. La sostanza è sana, morale. La forma è nuova. Si tratta e chi se ne intende l'ha già notato — di una esposizione e successione di immagini per sequenze, alla maniera, proprio, del cinematografo. Tant'è vero che, operando pochi e sapienti tagli e qualche modifica, si potrebbe trarne la sceneggiatura di un film. Ma ora basta. Non voglio lodare troppo la merce di casa. Ti ringrazio degli elogi tributati alla parte tecnica e ti prego di considerare che un giornale di tecnica pura troverebbe, pochissimi acquirenti e che, quindi, non si potrebbe praticamente realizzare in Italia. Ti saluto cordialmente.

ZIO FALCONE

L'aquilotto Mauro Angarano invita tutti i lettori di *L'Aquilone* residenti a Tripoli a comunicare con lui.  
Mauro Angarano, Deposito Munizioni, Ain-Zara (Tripoli).

## 2 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. Frieri.
6. - Una matita automatica a cinque colori, un abbonamento annuo a *L'Ala d'Italia* e il volume *Il diavolo dell'aeroporto* di Enzo Jemna.
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 annuo a *L'Ala d'Italia* e il volume *Dueli 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 *Aviazione negli scritti, nell'esempio e nella parola del Duce*.
11. - Una matita automatica a cinque colori, un abbonamento annuo a *Le Vie dell'Ala* e il volume *L'arcipelago delle stelle* di Enzo Jemna.
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'Ala*.
15. - Un abbonamento annuo a *L'Ala d'Italia* e il volume *Il prete della G.I.L.*
16. - Un abbonamento annuo a *L'Aquilone* e il volume *Il diavolo dell'aeroporto* di Enzo Jemna.
17. - Un abbonamento annuo a *Le Vie dell'Ala*, il volume *Baracca* di Antonio Foschini e il volume *Arcipelago delle stelle* di Enzo Jemna.
18. - Un abbonamento a dodici numeri di *Avventure del cielo*, il volume *I flgiuoli dell'allegrezza* di Nino Carlassare e il volume *Il prete 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 flgiuoli 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 *Aviazione negli scritti, nell'esempio e nella parola del Duce*.
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 abbonamenti, 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 varranno 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 uno 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.

## LA PENNA AL SEGRETARIO

Aquila Bianca, Vicenza. — Tu asserisci, pallido per l'ira repressa nonché per i residui di una indigestione di marroni (terribili, si marroni!), che non ti rispondi più con la stessa solerzia di prima. Intanto, ti faccio notare che per te ho scritto solerzia, che non ho mai adoperato per nessuno. Sappi, poi, che da tutte le parti del mondo giungono lettere indirizzate al sottoscritto, del seguente tenore: «Caro Crivello, ma perché scrivi sempre a Aquila Bianca, e a me no?». Dunque, molti non la pensano come te, caro amico. Ma, sfidando l'opinione di questi molti, io decido di risponderti ancora, come vedi. Tu vuoi sapere quando verrà ripresa la pubblicazione dell'libero della Cuccagna. Quando potremo di nuovo stampare il giornale a sedici pagine. Le tue fotografie verranno pubblicate, te l'assicuro io (a questo punto Pegaso, di S. Miniato, sogghignere certamente). Vuoi anche sapere quando il pittore Tricheco riprenderà a dipingere per la gloria dei suoi amici. Quando egli avrà di nuovo le mani libere. Non che egli le abbia attualmente nei ceppi. Si tratta di ceppi metaforici, costituiti da un'ingente quantità di lavoro. Per dirlo con una parola di moda, egli è oberato di lavoro (dopo solerzia, operato ci sta bene, no?). Il concorso per i modelli ben riusciti è ancora aperto, come avrai visto leggendo il numero 49. Infine, vuoi sapere (ma cosa, non sui sapere?) come puoi fare per divenire Presidente del Paraguay. Fatti eleggere in un manicomio. Un mio amico, in questo modo, è divenuto addirittura Enrico IV. E desso, Aquila Bianca, ti voglio far sapere che se ancora una volta ti assariderai a scrivermi che non sei contento di me, farò stampare un numero speciale interamente dedicato a certi episodi della tua vita... a certe tue tendenze... Ci siamo capiti, vero? Ti saluto, con il volto atteggiato a severo cipiglio.

Mauro Angarano, Tripoli. — Ti contento subito. Saluti ed auguri fervidissimi per la propaganda.

Pegaso, S. Miniato. — Ora sì, che vai bene! Lo vedi che anche tu sai fare il ragazzo per bene, quando ti ci metti? Ti dirò di più: la tua cartolina mi ha quasi commosso. E adesso, adesso che te lo meriti, ti voglio far sapere che le tue foto sono già pronte per la stampa nel prossimo numero. In quanto ai giornali, se non l'hai ancora ricevuto, ne avrai per poco. Dici che per il dolore che ti procura quest'attesa non riesci mai a chiudere occhio tutto il santo giorno. Perché, se l'impiegato di Stato? Ma lasciamo stare gli scherzi, come disse il comandante di quel piroscato inglese al capitano di un sottoma-

rino tedesco intento a silarlo. La faccenda della tua rubricazione su quel tal giornale (oh, da studente, non ha fatto un giornale) mi interessa enormemente. Tanto, che ti chiedo di mandarmi un numero di questo sensazionale periodico.

Luciano Gherardi, Pisa. — Ciao, caro amico, benvenuto. Tu desideri (lo so, perché ho letto la tua lettera a zio Falcone. Ti permetto di dire che sono facciano) che la nostra corrispondenza non cessi mai, che continui sempre, precisa e profusa, come tu la desideri (e noi no?). Bene, mio amico di Aquila Bianca, che, in fatto di aeronauti, sta quasi dante dei punti a Vicenza (sotto, Aquila Bianca!). Le tue intenzioni sono rispettabilissime: tanto, che io sono costretto a interrompere la scrittura di questa per alzarmi in piedi, e, agguantato rapidissimamente il felpo di felpa che, come sai, è mio, i miei cari amici di redazione avevano nascosto sotto un pacco di oltre cinquanta chili di giornali, compiere un bellissimo saluto al loro indirizzo. Indi, proseguo. Tu, leito e sozzopante di gioviale baldanza, mi avverti che, in un lampo di genio, sei riuscito a pescare il più gagliardo pseudonimo che mente umana possa creare: «freccia azzurra». Io, nichilo, tracheggio, barcameno, amico mio, perché non vorrei darti una sì brutta notizia; ma il mondo, caro Luciano, è un triste impasto di subdole cattive notizie: è bene, per il tuo avvenire, che cominci a fare conoscenza con esso. Sappi, dunque, che il tuo brillante pseudonimo fu inventato dal primo aquilotto che capitò nella nostra società, il quale, fattone preda gelosissima, ancora oggi lo difende strenuamente anche contro i loschi tentativi di alcuni ignoti masso-giudo-demo-bolsevici che tentano reletteramente di entrare in possesso per mezzo di ricchissime offerte. Ma non piangere, amico, né piegare il capo sotto la sferza della disperazione: non v'è nessun decreto, infatti, che ti obblighi a trovarti uno pseudonimo. Resta pure tra noi con il tuo nome, scrivimi spesso, e ricordati di far conoscere *L'Aquilone* ai tuoi amici. Ciao, Luciano.

CRIVELLO

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Rotocock VECCHIONI & GUADAGNO

Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580-680

COSTRUZIONI AERONAUTICHE

**BREDA**

**FIAT**

A 80 RC

A 74 RC

REGGIANE

REGGIO EMILIA

**AEROPLANI  
MOTORI**

S.A. INDUSTRIE MECCANICHE E  
AERONAUTICHE MERIDIONALI  
NAPOLI

**COSTRUZIONI  
MECCANICHE  
AERONAUTICHE S. A.**

CAPITALE INT. VERSATO L. 2.400.000

costruzioni di  
aeroplani ed  
idrovolanti  
civili e militari  
in legno e in metallo

SEDE SOCIALE E STABILIMENTO  
**MARINA DI PISA**

MOTORI  
ELICHE  
AEROPLANI

S.A. **PIAGGIO** & C.  
GENOVA

**L'APPARECCHIO VELOCISSIMO PIU' SICURO DEL MONDO**

**FIAT G18V CON DUE MOTORI A 80 RC 41**

*18 persone oltre i bagagli*

ELCE AVID LINEE ITALIANE S.A.

per tutte le vie del cielo!

motori **ALFA ROMEO**

## RAGAZZI E SCIMMIE ALLA GUERRA

CINEROMANZO D'AVVENTURE  
DI GASTONE MARTINI E MARIO GUERRI



39) BISOGNA DECIDERE - DICE CON FERMEZZA GIANNI, CHE E' IL PIU' VOLITIVO E COCCIUOTO DELLA BRIGATA. - SONO STATO NELLA RIMESSA NUMERO TRE: BIA GIO E' PRONTO E DECISO: SONO CON LUI GIGI, CICCIO, MARIO, PEPINO, GIULIO, GIULIO, PIDDU, VINCENZO, IPPOLITO, SOCRATE, BATTISTA E IL SERPARO, SAPETE, IL SERPARO CHE HA VINTO LA PARTITA DI PUGILATO COL NEGRO LA SETTIMANA SCORSA. VEDIAMO QUANTI SONO: UNO, DUE, TRE, QUATTRO, CINQUE, SEI... SONO DODICI. UNO O DUE DI NOI IN AGGIUNTA, E FAREBBERO QUATTORDICI.

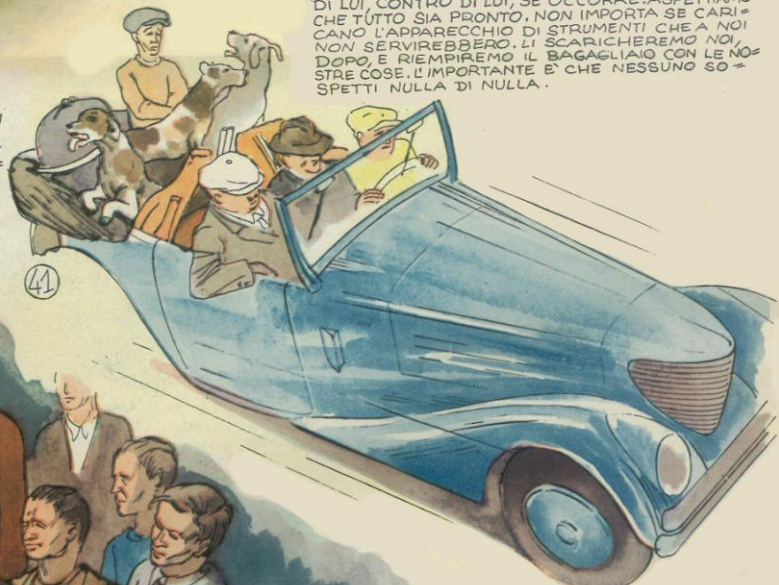
- IL TUO PIANO E' AUDACE E PERICOLOSO - AVVERTE SALVATORE. - SENZA CONTARE CHE, RIESCA O NO, RISCHIAMO DI GIUOCARCI L'AMICIZIA DELL'INGEGNERE.

- NON CREDO: A LUI PIACCIONO LE PERSONE AUDACI - VORRAI DIRE PAZZE - CORREGGE CARMELA. - IO TEMO CHE FINISCA MALE QUESTA STORIA.

- ANCH'IO - FA ECO PASQUALINO.

- MACCHE' MALE! SENTITE AMICI, INSORGE GIANNI - QUI E' IN GIUOCO LA NOSTRA IMPRESA E IL NOSTRO ONORE. L'INGEGNERE CI HA ABBANDONATI: PEGGIO: TRADITI. BISOGNA AGIRE SENZA DI LUI, CONTRO DI LUI, SE OCCORRE. ASPETTIAMO CHE TUTTO SIA PRONTO, NON IMPORTA SE CARICANO L'APPARECCHIO DI STRUMENTI CHE A NOI NON SERVIREBBERO. LI SCARICHEREMO NOI, DOPO, E RIEMPIREMO IL BAGAGLIAIO CON LE NOSTRE COSE. L'IMPORTANTE E' CHE NESSUNO SPETTI NULLA DI NULLA.

40) CHE STATE TRAMANDO, CARI AMICI?  
- OH, NULLA!  
- CONVENITE CON ME CHE LA VITA E' TRISTE?  
- SE E' TRISTE! - SBOTTA GIANNI. - FA SCHIFO!  
- MA GIANNI! - LO RIMPROVERA LA GIOVINETTA CON LE LACRIME AGLI OCCHI.  
- VIA, VIA, RAGAZZI - L'INCORAGGIA L'INGEGNERE. - NON TUTTE LE SPERANZE SONO PERDUTE. VI HO DATO LA MIA PAROLA CHE SE MR. MAXWELL NON VERRA' ENTRO LE ORE SETTE NOI PARTIREMO PER IL SUD. COME VEDETE, L'AMERICANO NON S'IE' ANCORA VISTO E SONO QUASI LE SEI!



41) ASCOLTATEMI BENE, - DICE BIAGIO PER LA CENTESIMA VOLTA - ASCOLTATEMI BENE: GIANNI, OPPURE SALVATORE, O MAGARI CARMELA, CONDURRANNO FRA POCO QUALCUNO QUI DENTRO CON UN PRETESTO QUALSIASI. CI DEVONO PENSARE LORO, ORA NOI CI NASCONDIAMO DIETRO QUELLE ASSI, DOVE C'E' L'INGRESSO DELLA CABINA ELETTRICA. AD UN MIO ORDINE...  
- ABBIAMO CAPITO - DICONO IN CORO I RAGAZZI.  
- MA SILENZIO, PER CARITA'! ABBIAMO PROMESSO DI AIUTARE GLI INSEPARABILI E LI DOBBIAMO AIUTARE CON INTELLIGENZA, E FINO IN FONDO...

(10 - IL SEGUITO AL PROSSIMO NUMERO)