

# L'AVIOLONE

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

quindicinale di aeronautica per i giovani

Direz., Amm. e Pubblicità: Roma,  
Viale dell'Università Telef. 484-418



# La gara nazionale 1934 per aeromodelli

## Il regolamento

Art. 1. — Il R. Aero Club d'Italia bandisce il Concorso Nazionale per Modelli Volanti per l'anno 1934-XII.

Art. 2. — Il Concorso avrà luogo in Roma, nei giorni 22 e 23 settembre 1934 e si svolgerà sull'Aeroporto del Littorio con l'osservanza delle norme contenute negli articoli seguenti:

Art. 3. — La partecipazione al Concorso è riservata ai soci degli Aero Clubs provinciali, di nazionalità italiana e di età non superiore ai 25 anni.

Art. 4. — I concorrenti, agli effetti del Concorso, sono distinti in due categorie: Juniores e Seniores.

Art. 5. — Alla categoria « Juniores », potranno partecipare quei soci che alla data del 15 settembre 1934 non abbiano compiuto il 16° anno di età e non abbiano partecipato a precedenti concorsi nazionali indetti dal R. Aero Club d'Italia.

Art. 5. — Per questa categoria il Concorso consisterà in una gara di durata aperta a modelli di qualsiasi tipo e dimensioni, azionati ad elastico, purchè il peso totale complessivo di quest'ultimo non oltrepassi i 200 grammi e la superficie dell'apparecchio non superi un decimetro quadrato per ogni 20 grammi di elastico impiegato, escluse le frazioni delle quali non sarà tenuto conto.

Art. 7. — È ammesso che i modelli vengano lanciati a mano dal concorrente.

Art. 8. — La durata del volo sarà calcolata considerando il tempo intercorso fra l'istante in cui il modello, con l'essere abbandonato dalla mano del lanciatore, o col sollevarsi da terra, inizierà il volo e l'istante in cui toccherà, in seguito e comunque, la terra o scomparirà alla vista del cronometrista.

Art. 9. — Potranno essere eseguiti, a facoltà del concorrente, due lanci dei quali verrà classificato il migliore.

Art. 10. — Alla categoria « Seniores » potranno partecipare i soci che alla data del 15 settembre 1934 non abbiano compiuto il 25° anno di età e non partecipino alla gara « Juniores » di cui è detto negli articoli precedenti.

Art. 11. — Il Concorso per questa categoria è aperto a due tipi di modelli e cioè: Tipo A) per modelli azionati ad elastico e Tipo B) per modelli a motore, azionati con

qualsiasi mezzo escluso l'impiego di elastico e di esplosivi.

Art. 12. — Per il Tipo A) il Concorso consisterà in una gara di durata in volo, cui potranno partecipare modelli di qualsiasi forma e costruzione, purchè il peso complessivo dell'elastico impiegato come motrice, non superi i 100 grammi e le dimensioni della superficie portante del modello non superino un decimetro quadrato per ogni 10 grammi di elastico impiegato, escluse le frazioni delle quali non sarà tenuto conto.

Art. 13. — Saranno osservate in questa gara le prescrizioni dei precedenti articoli 8 e 9.

Art. 14. — Per i modelli Tipo B) il Concorso consisterà in una gara generale la cui classifica sarà determinata in base alla media della somma dei punti riportati dallo stesso modello in due prove, rispettivamente una di velocità e una di durata.

S'intende che le due prove dovranno essere effettuate con lo stesso modello.

Art. 15. — A questa gara potranno essere presentati apparecchi a motore, di qualsiasi specie e forma, purchè la potenza motrice di essi non derivi dall'impiego di elastico o di esplosivo e le dimensioni di apertura e di lunghezza degli apparecchi non superino i due metri.

Art. 16. — Per ottenere la classifica della gara, l'apparecchio dovrà effettuare prima una prova di velocità su base e poi una prova di durata partendo e decollando, in entrambe le prove da terra o dall'acqua coi propri mezzi.

Art. 17. — La classifica verrà stabilita in base al punteggio ri-

portato da ogni modello in ognuna delle due prove. Il punteggio da attribuire per ciascuna prova del modello partecipante è il seguente: 40 punti al 1° classificato; 38 al secondo; 36 al terzo; 34 al quarto e così via di seguito, diminuendo i punti di 2 in 2. Sommando poi i punti attribuiti all'apparecchio in ciascuna delle prove e facendo la media del risultato così ottenuto, si avrà la classifica generale della gara da attribuirsi ai vari modelli ed in base alla quale avverrà la premiazione.

Art. 18. — Ai fini della prova di velocità è indispensabile che l'apparecchio superi la base passando in volo gli allineamenti che la definiscono.

Art. 19. — La prova di velocità verrà fatta su base di 50 metri.

Art. 20. — La velocità verrà calcolata considerando il tempo intercorso fra il passaggio del modello sull'allineamento di entrata in base e il passaggio di esso sull'allineamento di uscita dalla base. Se al primo traguardo il modello non avrà decollato, il concorrente sarà squalificato.

Art. 21. — Per la prova di durata saranno osservate le prescrizioni dell'Articolo 8.

Art. 22. — Per entrambe le prove di questa gara potranno essere eseguiti due voli, conformemente alle prescrizioni dell'art. 8.

Art. 23. — Gli Aero Clubs provinciali dipendenti, seguendo e attenendosi tassativamente alle prescrizioni di cui agli articoli precedenti, faranno effettuare per ciascuna gara, nel mese di luglio 1934, una eliminatória provinciale fra i propri soci che intendono partecipare al Concorso. Sui risultati della eliminatória sarà stabilita

una graduatoria in base alla quale verranno proposti al Concorso Nazionale i due concorrenti che in ciascuna gara avranno ottenuto le migliori classifiche. Per essere inviati alle finali del Concorso Nazionale gli apparecchi dovranno aver superato, in sede di eliminatorie, un tempo di 90 minuti secondi ed una velocità minima (i soli apparecchi Tipo B) della categoria « Seniores ») di 30 km. all'ora.

Art. 24. — I risultati delle prove eliminatorie dovranno pervenire al R. Aero Club d'Italia, Viale dell'Università, Palazzo del Ministero dell'Aeronautica, improrogabilmente non oltre il 1° agosto 1934.

Art. 25. — I concorrenti della categoria « Juniores » potranno partecipare a una o a tutte le gare. I concorrenti della categoria « Seniores » potranno partecipare a una o a entrambe le gare della propria categoria.

Art. 26. — Gli Aero Clubs dipendenti nel comunicare i risultati delle eliminatorie con le proposte per le finali dovranno trasmettere al R. Aero Club d'Italia i seguenti documenti:

- a) verbali originali delle gare;
- b) relazioni costruttive di ciascun modello partecipante al Concorso Nazionale;
- c) disegno del Modello in scala 1/4 quotato nelle viste;
- d) particolare della cellula e del propulsore in vera grandezza;
- e) impostazione del progetto in relazione costruttiva.

Tutti i disegni dovranno essere eseguiti ad inchiostro di china su carta da disegno, bianca lucida e su carta trasparente da progetto.

Art. 27. — Per i concorrenti alle finali nazionali inoltre gli Aero Clubs provinciali dovranno dichiarare che essi concorrenti non hanno partecipato alle eliminatorie di altri Aero Clubs. Gli Aero Clubs provinciali dovranno anche inviare un certificato di nascita da cui risulti che il concorrente non ha superato il 16° o il 25° anno di età e per i concorrenti della categoria « Juniores » una dichiarazione da cui risulti che non hanno partecipato ad altri concorsi nazionali banditi dal R. Ae. C. I.

Art. 28. — Non verranno prese in considerazione le proposte o domande che pervenissero da parte degli Aero Clubs provinciali non corredate dai documenti innanzi elencati.

Art. 29. — Al Concorso Nazionale l'ordine di lancio verrà estrat-



Scuola di volo a vela di Forlì: la movimentata sostituzione di una pedaliera

to a sorte per ciascuna gara o prova. Il concorrente chiamato a lasciare che non fosse pronto ad eseguire la prova potrà essere considerato, a giudizio insindacabile della Commissione, rinunciario.

Art. 30. — Sulla linea di partenza saranno ammessi soltanto il concorrente e un aiutante che lo coadiuvi. Il concorrente ha la facoltà di farsi sostituire per il lancio del modello dal suo aiutante. Il nome dell'aiutante dovrà essere segnalato al R. Aero Club d'Italia contemporaneamente al nome del concorrente, sia pure involontariamente, vinciale.

Art. 31. — Durante lo svolgimento delle gare non saranno ammessi voli di prova senza speciale autorizzazione della Commissione giudicatrice del Concorso. L'inservanza di questa prescrizione può produrre l'esclusione del concorrente dal concorso.

Art. 32. — E' in facoltà della Commissione giudicatrice del Concorso di sospendere o revocare la assegnazione dei premi a quei concorrenti che compissero atti di indisciplina, oppure di scorrettezza sportiva e di escludere dalla gara quei concorrenti che danneggiassero, sia pure involontariamente, i modelli altrui e ciò indipendentemente dai risultati già conseguiti dal concorrente escluso.

Art. 33. — Qualora durante lo svolgimento del concorso si verificassero condizioni atmosferiche non buone, la Giuria ha la facoltà di sospendere le gare.

Art. 34. — La Giuria o Commissione giudicatrice del Concorso sarà così composta:

- 1) il Presidente della Commissione Sportiva Centrale del R. Ae. C. I. o un suo Delegato;
- 2) un Rappresentante del R. Ae. C. I.;
- 3) un Rappresentante del Ministero dell'Aeronautica;
- 4) due Commissari sportivi.

Art. 35. — Gli eventuali reclami dovranno essere presentati nel gior-

no stesso dello svolgimento delle singole gare o prove ed essere indirizzati al Presidente della Giuria e accompagnati dal deposito di L. 25, il quale sarà restituito nel solo caso che il reclamo risulti fondato.

Art. 36. — Il Concorso sarà diviso nei seguenti premi:

Categoria "Juniores,":

Primo premio L. 750; secondo L. 400; terzo L. 300; quarto L. 200; quinto L. 100.

Categoria "Seniores,":

appar. tipo A)

Primo premio L. 1500; secondo L. 700; terzo L. 500; quarto L. 300; quinto L. 200.

appar. tipo B)

Primo premio L. 2500; secondo L. 1500; terzo L. 600.

Art. 37. — I concorrenti alle finali dovranno trovarsi a Roma e presentarsi alla Sede del R. Aero Club d'Italia onde avere istruzioni sul programma di dettaglio dello svolgimento del concorso, al più tardi per le ore 12 del giorno precedente l'inizio delle gare.

Art. 38. — Ai concorrenti verrà rimborsata dal R. Ae. C. I. la spesa di trasporto in ferrovia per la persona ed eventualmente per il bagaglio dell'apparecchio partecipante al concorso.

Art. 39. — I concorrenti sono obbligati ad attenersi a tutte le istruzioni che verranno emanate dalla Commissione e dal R. Ae. C. I. in merito alle modalità con cui dovrà svolgersi il concorso.

Art. 40. — Tutti i disegni e le relazioni presentate per il Concorso saranno ritenuti dal R. Ae. C. I. in sua proprietà.

Art. 41. — I modelli vincitori del Concorso a richiesta del R. Ae. C. I. dovranno a questo essere ceduti. Eventualmente, a giudizio della Commissione, potrà essere corrisposto ai proprietari un compenso il cui ammontare sarà stabilito dalla Commissione.

Art. 42. — Nel presente concorso il R. Aero Club Italia non assume altro obbligo oltre quello di assegnare i premi secondo la clas-

sifica che sarà stabilita dalla Giuria. Esso rimane quindi estraneo alle contestazioni che potessero eventualmente sorgere in merito all'aggiudicazione dei premi e non assume inoltre alcuna responsabilità per qualsiasi danno potesse derivare alle persone e alle cose, sia dei concorrenti che dei terzi, in di-

pendenza del Concorso di cui al presente Regolamento.

Art. 43. — Per quant'altro non fosse espressamente previsto negli articoli precedenti, oltre alle patrie leggi, saranno osservate, se ed in quanto applicabili, le norme del Codice Sportivo della F. A. I.

## Postille agli articoli

Un nostro valoroso collaboratore ci manda le seguenti note di critica al Regolamento per il Concorso Nazionale Modelli Volanti bandito per il 1934. Ben volentieri le pubblichiamo con la speranza che, se non sarà possibile modificare il regolamento già reso di pubblica ragione, potranno servire di guida per il futuro.

Ecco gli appunti nella loro semplicità e brevità.

ARTICOLO 3. — A che serve questo limite di età? E' forse bella cosa troncare o impedire la messa in atto o lo sviluppo di una passione proprio quando si può più largamente disporre di intelletto e di mezzi? — Quanti sono gli aeromodellisti di età inferiore ai 25 anni che possono disporre di un migliaio di lire o più per costruirsi un modello con motore meccanico? Costruirsi anche un solo modello ad elastico per concorrere ad una gara significa già una spesa di qualche centinaio di lire.

ARTICOLO 6. — Proprio alla categoria degli iniziandi si dà il problema più difficile se non quasi insolubile. Si sappia che in pratica, nella costruzione, solo in casi estremi e rari si ricorre a far volare un modello con tanto elastico il cui peso raggiunga 1/3 del peso totale. Teoricamente basta il 20% ed anche meno di peso d'elastico: perciò, a conti fatti, con 200 grammi d'elastico (e non se ne potrà mettere meno perché la superficie alare è limitata a 10 dm. quadrati e non a qualsiasi dimensione come dice l'articolo del regolamento) avremo, attenendoci alle condizioni massime e più favorevoli, un modello del peso minimo di 600 grammi e cioè con carico alare di grammi 60 per dm. quadrato. (Il modello vincitore della gara di durata a Roma aveva un carico non superiore a 5 grammi ed una superficie di 50 dmq. o più). Dunque i concorrenti della categoria Juniores potranno costruire minuscoli apparecchi in legno massiccio o metallo per ottenere il peso da proporzionarsi alla forza motrice che renderà l'elastico.

Un modellista provetto potrebbe egualmente bene risolvere il quesito; ma già usciremmo dal campo dei novellini o dei vergini, e poi anche per l'esperto la soluzione è così complessa che credo non giovi tentarne l'impresa.

Per la categoria Juniores si poteva lasciare campo libero al tipo, alle dimensioni ecc. purché il carico alare non oltrepassasse un minimo tale (12 o 15 grammi) da far divenire il modello un veleggiatore.

ARTICOLO 10. — Qui ritorna in ballo il limite di età che può benissimo servire per il concorrente e non per il costruttore, il quale potrebbe essere di molto più anziano.

ARTICOLO 11. — Bene la divisione della categoria in due tipi.

ARTICOLO 12. — Per il tipo A) anche qui la superficie è ridotta alla misera dimensione di 10 dmq. ed il carico alare dovrà essere necessariamente forte, però più favorevole alla costruzione e riuscita di volo che per la categoria Juniores.

Per il Tipo A) si poteva pretendere anzi tutto la costruzione di modelli forniti di fusoliera (non nudo tubo) lasciando libere le dimensioni entro un massimo (M. 2 per 2 p. es.) e limitando il carico alare ad un minimo (20 gr. per dmq. p. es.). E dato che si tratta di aeromodellisti esperti, si poteva anche pretendere la

partenza da terra o da apposita pista. Si poteva fare anche il lancio da mano o da terra, a volontà del concorrente, dando però un punteggio a favore di quello che facesse partire il modello da terra.

ARTICOLI 14 e 16. — Per i modelli di questo tipo si è voluto far tornare in campo la velocità e che proprio nelle due prove debessi fare per la prima. Cosa succederà? I modelli, superati o no i limiti della base, nell'atterraggio si frantumeranno; poiché ciò è 90 volte su cento certo, e non saranno più in grado di affrontare la seconda prova di durata.

Non era forse più opportuno fare una o due prove di sola durata?

Se si vuole si può anche ammettere la velocità includendola nella stessa prova di durata e cioè: far partire il modello in modo che questi sorpassi i traguardi di una certa base su cui verrà calcolata la velocità e tenere nella stessa prova conto della durata totale del volo. Questa prova potrebbe anche ripetersi più volte, dato che il modello avrà meno probabilità di danneggiarsi.

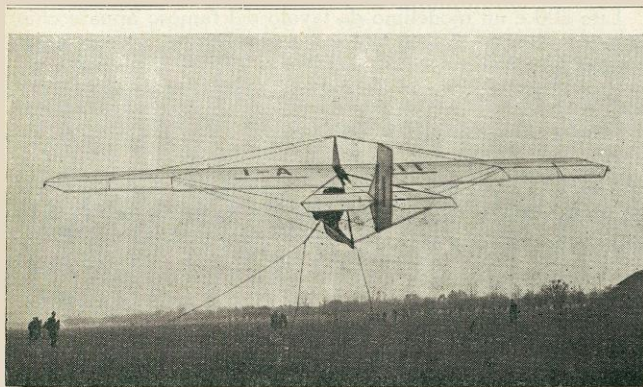
ARTICOLO 23. — 90 minuti secondi come minimo di durata sono troppi per entrambe le categorie se si pensa al forte carico alare che si dovrà avere se si vuol rispettare gli articoli 6 e 12.

ARTICOLO 26. — Verbali delle gare: sta bene. Relazioni, disegni ecc... chi li deve fare? Non si vorrà forse pretendere che concorrenti di età inferiore a 16 anni o anche superiori, siano tutti ingegneri o tecnici proietti? Ammesso anche che il concorrente ricorra a farsi tali documenti, questo gli apporterà certo una spesa non lieve. E poi, a che servono? Non basta trattenerne pur pagandoli i modelli dei vincitori e richiedere caso mai i disegni e i dati di questi?

ARTICOLO 30. — Non basta il nome dell'aiutante; ma tanto questi che il concorrente dovrebbero portare un segnale (una fascia colorata su un braccio p. es.) ben visibile in modo da essere distinti dai non pochi intrusi che dovrebbero essere tenuti a debita distanza, sia dalla linea di partenza, che dal campo delle prove.

ARTICOLO 36. — Bene la suddivisione dei premi; però meglio sarebbe se accompagnati da una medaglia o altro che rimarrebbe sempre come attestato e grato ricordo.

Come mai ancora non si è pensato a premiare squadre rappresentative e Aero Clubs? (La Coppa Bonmartini cosa sta a fare a Varese? La Coppa Guggenheim dov'è?).



Il lancio d'un allievo del primo corso di volo a vela di Parma

leggete le

### Vie dell'aria

viale  
dell'Università  
ROMA

Abbonamento  
annuo

LIRE 12,50



## Due grandi concorsi fra i lettori delle scuole elementari e medie inferiori

Allo scopo di interessare sempre più la gioventù italiana all'aviazione e al nostro giornale — che è l'unico periodico d'aeronautica per ragazzi — siamo venuti nella determinazione di bandire

### due concorsi

- uno tra gli scolari delle Scuole elementari superiori, per un racconto aviatorio;
- uno tra gli studenti delle Scuole medie inferiori, per la soluzione di un quesito che qui appresso loro sottoponiamo.

E' nostro desiderio, però, che la gara si svolga soltanto nell'ambito delle Scuole suddette; e perciò preghiamo vivamente i signori Insegnanti a volere, con le loro riverite firme, dar veste di sincerità a tutti i lavori che verranno spediti alla Direzione dell'*Aquilone*.

Oltre ai premi in denaro e in oggetti che verranno assegnati ai vincitori della gara, la Direzione del nostro periodico si farà un onore di premiare la classe alla quale appartiene ciascuno dei concorrenti che risulteranno vincitori del primo e del secondo

premio. Nello stesso tempo la Commissione esaminatrice dei lavori segnalerà, nella sua relazione, i nomi dei signori Insegnanti che reggono le classi frequentate dai vincitori suddetti.

### Regolamento della prima gara

L'*Aquilone* bandisce un concorso tra gli scolari delle classi IV e V elementari per un racconto che svolga un argomento di vita aviatoria, a scelta del ragazzo o, meglio, dell'Insegnante.

Il manoscritto, in chiara calligrafia, non dovrà superare le tre facciate dei fogli in formato protocollo.

#### I° PREMIO

Lire 75, un piccolo album di fotografie della Seconda Crociera Atlantica e l'abbonamento gratuito per un anno a *L'Aquilone*.

#### II° PREMIO

Lire 40 e l'abbonamento gratuito per due anni all'*Aquilone*.

#### III° PREMIO

Un grande album di fotografie della Seconda Crociera Atlantica e l'abbonamento gratuito per un anno all'*Aquilone*.

### Regolamento della seconda gara

L'*Aquilone* bandisce un concorso tra gli studenti delle Scuole medie inferiori regie e pareggiate, per la soluzione del seguente quesito:

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

I saggi, che potranno essere corredati da schizzi dimostrativi, non dovranno superare lo spazio di tre facciate protocollo scritte a macchina, o di sette manoscritte.

Il concorso scade alla mezzanotte del 31 gennaio 1934-XII.

#### I° PREMIO

Lire 200 e un modellino da tavolo del famoso apparecchio atlantico *S. 55-X*, oltre all'abbonamento gratuito per un anno all'*Aquilone*.

#### II° PREMIO

Lire 100 e un grande album di fotografie della Seconda Crociera Atlantica, oltre all'abbonamento gratuito per un anno all'*Aquilone*.

#### III° PREMIO

Lire 50 e un piccolo album di fotografie della Seconda Crociera Atlantica, oltre all'abbonamento gratuito per un anno all'*Aquilone*.

Per facilitare il compito ai concorrenti, diamo i seguenti ragguagli di carattere generale:

Abbiamo scelto queste due Nazioni, a preferenza di altre, per il fatto che i loro territori vastissimi — specialmente quello della Russia, — e la posizione della frontiera russa verso la Corea e il Man-ciù-ko presentano, nei riguardi della strategia, un interesse straordinario. Bisogna tener presente la vastità della Siberia Orientale fino a Vladivostok, territorio sul quale passa il ramo nord della Transiberiana propriamente detta, e la vulnerabilità della grande Isola del Giappone e delle piccole isole dei vari mari interni (Mediterraneo Giapponese), da Paramuscir a Hon-sciù (Hondo).

Nella descrizione dell'ipotetico conflitto si dovrà naturalmente tener conto anche delle forze terrestri e marittime dei due Stati belligeranti.

Ecco come si può supporre la preparazione delle due Potenze.

**GIAPPONE:** 1200 fra idrovolanti e aeroplani, appoggiati alla Marina o imbarcati (idro da bombardamento 180, da caccia 100, da ricognizione 320; aeroplani da caccia 170, da ricognizione 320, da bombardamento 100); 1000 aeroplani (caccia e ricognizione, e pochissimi da bombardamento) a disposizione dell'Esercito. In tutto 2200 apparecchi dislocati dove si crederà più opportuno. Gli aerodromi e gli idroscali potranno essere situati anche in luoghi ove, in realtà, oggi non esistono. Ciò per evitare lunghe ed inutili ricerche.

Esercito: 500.000 uomini mobilitati.

Marina: Assolutamente preponderante su quella russa in ragione dell'80 %.

Il Giappone ha il libero passaggio e libertà d'azione su tutto il fronte mancese.

**RUSSIA:** Idrovolanti pesanti da bombardamento diurno e notturno, dislocati nelle acque del Canale di Tartaria e di Vladivostok 660; idrovolanti da bombardamento leggeri, imbarcati, 60; idrovolanti da ricognizione 200; apparecchi terrestri pesanti da bombardamento diurno e notturno 500, tra cui 20 quadrimotori della potenza di 4000 HP.; 150 apparecchi da ricognizione e 200 da caccia velocissimi. In tutto, quindi, 1770 apparecchi.

Esercito: non più di 250.000 uomini schierati sul confine dell'estremo Oriente, dalle pendici del Sokondo (metri 2540) ai confini con la Croce a sud di Vladivostok.

Marina: il 20 % di quella nipponica.

Ripetiamo: a noi interessa questa particolare posizione di territori e di mari, e non le Potenze. Quindi obiettività e serenità, come se si trattasse di due Nazioni che avessero nome l'una A e l'altra B. È ovvio che le cifre relative agli armamenti dei due Stati sono assolutamente immaginarie, e cioè suggerite dalla necessità di creare due forze belliche organizzate con criteri, se non opposti, almeno molto diversi.

I lavori premiati verranno pubblicati tutti sull'Aquilone e saranno illustrati con disegni a colori da nostri pittori specializzati. Gli altri lavori giudicati degni di pubblicazione verranno pure man mano stampati sull'Aquilone e l'autore sarà premiato con oggetti utili.

## GIURIA

Celonnello A. A. Ugo Fischetti, Maggiore A. A. Ugo Rampelli, Maggiore A. A. Eugenio Gandolfi, Prof. Cesare Ferri.

Gino d'Angelo, Carlo de Rysky, Vittorio Nugoli e Gastone Martini, giornalisti.

Indirizzare i lavori impersonalmente alla Direzione dell'Aquilone, Sezione Concorsi - Viale dell'Università - ROMA.

## AI SIGG. INSEGNANTI

Siamo certi che i signori Insegnanti vorranno illuminare e controllare quei loro allievi che desiderassero partecipare alle gare indette dall'Aquilone. È chiaro che per rispondere con un componimento al nostro quesito, gli studenti dovranno allargare le proprie conoscenze geografiche, storiche e politiche. Ne guadagnerà la loro cultura generale e il Paese si arricchirà di nuovi giovani studiosi degli appassionanti problemi dell'aeronautica.

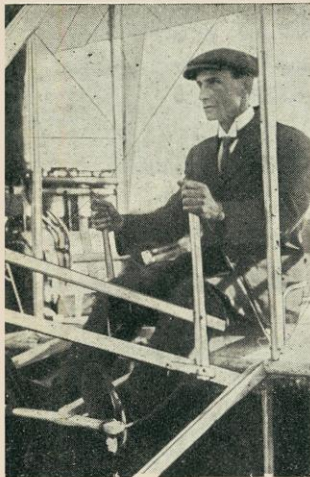
**La Direzione de "L'Aquilone,"**



# Dicembre 1908: Wright vola in Europa

**L** progresso conseguito dall'aviazione in così pochi anni, progresso che ha quasi del miracoloso, non ha riscontro nella storia delle attività umane. I sbalorditivi voli da continente a continente tentati con meravigliosa audacia, dapprima da singoli e quindi effettuati con sicurezza da intere squadre di velivoli che hanno affrontato e vinto gli oceani, fanno ora rientrare l'aviazione nella cerchia delle possibilità normali.

Sono di ieri i primi passi dei pionieri, i quali, armati di fede e di pochi mezzi, hanno preso il volo su ordigni imperfetti che ai nostri occhi oggi sembrano trospoli di legno e tela, vibranti e sobbalzanti.



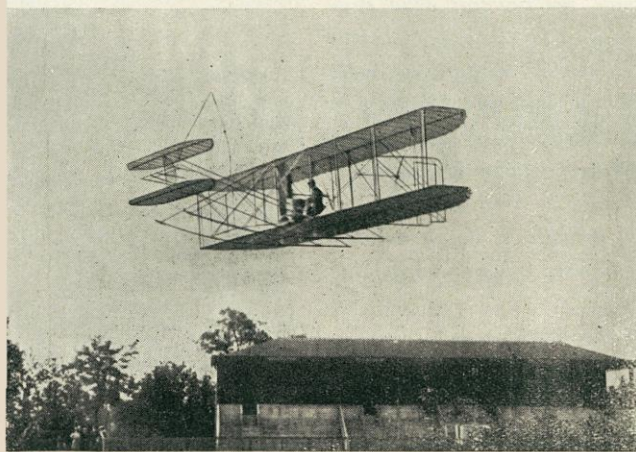
Al posto di comando

Oggi è cosa normale parlare della velocità, della sicurezza e della perfezione raggiunte da questo nuovo mezzo di trasporto, e già si pensa al futuro, ai voli nella stratosfera che faranno realizzabile e da bulloni, con la tela ste-

zare velocità di oltre mille chilometri l'ora, mentre già sono stati sfiorati i settecento chilometri ora con velivoli italiani d'alta veloci-

sa sulle ali alla bell'e meglio con piccoli chiodi...

Eppure questo velivolo ha vibrato, ha dondolato sui suoi fra-



In pieno volo

tà. Oggi non pensiamo quasi più ai primi passi dell'aviazione.

Se noi, abituati a vedere le moderne macchine di volo, guardiamo ora i primi starnazzanti velivoli che avevano bisogno di pattini e di piloni di slancio per potersi librare per pochi metri, sostenuti dall'aria, proviamo un senso di commossa ammirazione per i valorosi che si sono cimentati su simili macchine.

Questi rari documenti fotografici che noi riproduciamo sono forse più eloquenti di qualsiasi considerazione e di qualsiasi commento.

Guardate come pilotava Wilbur Wright! Con la pedaliera collegata ai timoni da due pezzi di corda, con i comandi del timone di profondità costituiti da pezzi di legno messi assieme da striscie di

gili pattini, si è mosso, ha preso velocità (che velocità, allora!), si è alzato (che miracolo!); e ha volato!

Da allora il volo non è stato più un mito, non è stato più il sogno di pazzi o di illusi, ma realtà, meravigliosa e prodigiosa realtà.

Col tempo, l'uomo, che s'appassione sopra tutto alle cose che si manifestano da prima come un miracolo, ha perfezionato il fragile congegno del primo volo e ne ha fatto un mezzo potente e sicuro di progresso e di civiltà. Oggi il progresso continua con il medesimo veloce ritmo delle grandi e portentose macchine aeree.

## AI SIGNORI INSEGNANTI

CONTINUA L'INVIO IN SAGGIO DEL NOSTRO PERIODICO

I SGG. INSEGNANTI LEGGANO L'INTERESSANTE REGOLAMENTO DEL NUOVO CONCORSO DE "L'AQUILONE"

SIAMO CERTI CHE LA BENEMERITA CLASSE DEGLI INSEGNANTI COMPRENDERÀ GLI ALTI SCOPI DELLA NOSTRA PROPAGANDA E CI SARÀ DI VALIDO AIUTO NELLA DIFFUSIONE DEL NOSTRO PERIODICO

## AI NOSTRI LETTORI

L'Aquilone, con questo numero, entra nel suo quarto anno di vita.

Tutti voi, giovani e cari amici, avete seguito la nostra fatica e vi siete persuasi che noi, animati soltanto dal desiderio di compilare un giornale utile e dilettevole, abbiamo, col vostro prezioso aiuto e col vostro consenso, fatto dei progressi veramente notevoli. Molti di voi ce ne avete dato atto scrivendoci calorose ed entusiastiche lettere di consenso. Di ciò vi ringraziamo, mentre vi promettiamo che il vostro giornale, non solo diventerà sempre più vivo e interessante, ma rimarrà sempre a vostra disposizione, per ospitare i vostri scritti e per discutere le vostre proposte.



Il giornale è vostro, non nostro. Noi lo scriviamo e lo compiliamo per voi, animati da una sola passione — la passione del volo — che è la vostra passione più bella e più nobile.

Voi ci avete pregati di trasformare L'Aquilone in quindicinale e vi abbiamo accontentati, anche se questa iniziativa ci costa e ci costerà non pochi sacrifici. A voi chiediamo una cosa sola, che non è un grande sacrificio: mostrate L'Aquilone a quei vostri amici che non lo conoscono, prestate loro il giornale e cercate di far comprendere che esso diventerà migliore, se anch'essi si abboneranno, se anch'essi entreranno a far parte della nostra bella famiglia.



Fra non molto verranno istituite presso tutti gli Aero Clubs provinciali delle sezioni giovanili di aeromodellisti e di appassionati all'aviazione. Gli abbonati de L'Aquilone saranno i primi a far parte di queste sezioni e avranno degli incarichi di fiducia presso i loro compagni.

Ma è necessario che si sia in molti. E lo saremo, perchè i nostri lettori e i nostri abbonati non appartengono alla categoria di quei fanciulli che, non amando l'aviazione, sono più vecchi dei loro nonni.

## Aeromodelli e Accessori

Via Riva Reno, 116 - Bologna

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

Per il Catalogo inviare L. 1



Un decollo

# “CAPPELLISSIME”

**Q**UASI tutto il paese dormiva in pieno giorno e sebbene si trovasse a quasi mille metri d'altezza, il sole vi era fastidioso e cocente. Tuttavia qualche bottega era aperta sul Corso e qualche raro passante attraversava rapidamente la strada d'alfalto infocato.

Ogni tanto qualche soffio sperduto di ponentino inflava la valle e recava sull'abitato un passeggero ristoro.

Tre giovani in camicia nera e calzoni bianchi, berretto goliardico, fazzoletto dalmata e aquila d'oro sul petto, trascinavano faticosamente le loro valigie alla volta d'un caffè, innanzi al quale stazionava una autocorriera.

Quivi giunti, posarono le valigie nel retrobottega ed uno di essi così parlò al padrone del servizio d'auto:

— Dica, domani mattina partiremo per Modena. Che sconto ci fa?

— Impossibile, signorino, non posso.

— Come? Pensi che siamo in bolletta avanzatissima. Capirà, dopo un mese di corso di volo a vela qui a Pavullo, abbiamo esaurito quasi tutte le nostre riserve.

— Proprio perchè son loro, farò uno sconto del quindici per cento.

— Grazie, grazie... Come vanno gli affari, cavaliere? C'è qualche cappella a Modena che deve venir su per il nuovo corso?

— Ne ho visto uno curiosissimo, con una coperta a tracolla ed un elmetto in testa...

— Un elmetto? Che fanatico Tartarino che viene al volo a vela! Ma questo è il colmo della cappellaggine. E di che parrocchia sarà?

— E porta anche l'aquila.

— Ah, l'impostore! Deve rischiare qui la pelliccia, prima di mettersela. Gliela toglieremo e gli faremo pagare da bere.

— Gli dobbiamo fare qualche bello scherzo.

— Bene, ascoltatemi. — E i tre studenti iniziarono la elabo-

razione di una piano diabolico.

Quando la sera, l'ultima del corso, l'autocorriera passò sulla strada che porta al campo, avreste potuto vedere la cappella sporgere il suo cimiero dal finestrino e considerare allibito gli aerovelieri che planavano nei modi più strani: uno pendente su un'ala, un altro a

— Sì, stamattina; anzi il suo amico, ch'è in prigione, ha chiesto di poterlo rivedere per l'ultima volta

— E' inutile, sarà già stato sepolto. Però liberate il prigioniero.

— Va bene.

Il povero aquilotto in erba si guardava intorno e forse aveva la vaga sensazione di essere

collina non era alta che cinquanta metri: poca altezza, ma sufficiente per rompersi la testa.

Un apparecchio venne approntato al lancio; tutti erano ai loro posti e ghignavano. Il vento del tramonto faceva ondeggiare le loro abbondanti chiome. In un silenzio di morte, mentre una nuvola oscurava il sole, quel mattacchione dell'istruttore dava alla *cappella* sommari consigli. Il poveretto sedeva impacciato al posto di manovra, con l'elmetto a sghimbescio su un orecchio. Fra poco sarebbe stato solo per aria con quella macchina sconosciuta...

Ma a un tratto il tenente disse, proprio mentre sembrava che stesse per lasciarlo:

— Scendi subito, vola « il « balilla » ».

— Perchè? Ma io ho il coraggio...

— Ci credo poco, non discutere.

Il « balilla », il più giovane della compagnia, si legò guardando la vittima che con intima gioia gli aveva lasciato il posto.

Al « via » l'apparecchio fu trasportato molto alto dal vento ed iniziò un volo silenzioso, assai suggestivo a vedersi.

— Vedi quello, *cappella*? E' solo la terza volta che vola.

Non era vero, era la centesima e l'allievo rimase stupito. Ma non erano finiti i guai.

A notte alta, l'ultima del « corso degli assi », la prima di quella del nuovo venuto, si udirono in camerata strani rumori di bottiglie; poi due fantasmi in camicia da notte si avviarono salmodiando verso il letto della vittima.

Questi dormiva forse sognando la mamma, che lo rimproverava di essere andato a ficcarsi in quel nido di pazzi.

Quattro braccia vigorose sollevarono al lume della luna la branda e la rovesciarono, mentre il paziente si svegliava di soprassalto, sotto il materasso, ove i sicari lo tennero fermo, innaffiandogli il volto con il vino, a cui era stato dato come recipiente il famoso elmetto; e cantarono:

— *Fessus, qui credidisti nostris ballis, cappellissime, libe!*

**Giulio Marini**



muso in giù velocissimo, un altro a viraggi e a scivoloni.

Sulla porta l'emulo di Tartarino e di Don Chisciotte trovò tutti gli anziani che lo sbirciavano con aria feroce. Il capo squadra gli disse: — Vile pulcino, sii il benvenuto! — E gli affibiò una energica manata tra capo e collo, da fargli traballare l'elmetto sulla testa.

— Perchè l'elmetto? Bravo, sei previdente. Ti servirà da casco paracolpi, perchè qui le cadute sono frequenti e letali. A proposito, è morto quello precipitato ieri?

preso in giro, ma quelle cose eran dette con troppa naturalezza; e poi tra aviatori tutto è possibile! E quelli avevan l'aria di essere aviatori sul serio: visi abbronzati, aria strafottente, modo di volare bizzarro.

Un giovane sottotenente pilota, l'istruttore della « squadra degli assi », guardava la scena da lontano, con un risolino misterioso.

— Chi è il nuovo venuto? Venga qui, andiamo subito a buttarlo dalla collina per dargli il battesimo.

Il disgraziato impallidì. La

# le conoscenze geografiche e scientifiche nei secoli.



OGGI che la nostra terra è diventata piccolissima, data la rapidità dei mezzi di comunicazione che congiungono tutti i suoi punti e la densità della popolazione che la abita; oggi che l'uomo la conosce si può dire palmo a palmo, dalle gelide calotte polari alle torride zone equatoriali e l'ha incasellata nelle matematiche linee dei meridiani e paralleli, classificando e catalogando con un nome e pochi numeri ogni più sperduto ed insignificante atollo, non riesce facile al pensiero riandare ai tempi in cui il mondo era sconfinatamente grande, misterioso e pauroso, popolato di feroci mostri, di fantastiche chimere, di draghi eruttanti fuoco dalle fauci immani. Poche comunità umane vivevano allora miseramente, sperdute su territori vastissimi dove la natura, non guidata, correva ed infrenata dal lavoro, esplose in tutta la sua lussureggiante potenza.

Quei nostri antichissimi avi, dalle membra erculee, ma dall'anima rudimentale ed ignara, erano come fanciulli in balia di potenze sconosciute e formidabili.

Ricordate, amici lettori, quando ancora bimbettati erivate in una camera buia quali e quanti terrori vi assalivano e come restavate con l'animo sospeso allo scricchiolare d'un mobile parlato od ai misteriosi sussurri che animavano d'impalpabile vita l'ombra avvolgente? Ciò accadeva perchè la vostra inesperienza v'impediva di spiegare i fenomeni che cadevano sotto il controllo dei sensi e l'anima semplice ed ancora involuta tendeva verso il soprannaturale. Così avveniva per la razza umana ai suoi primi albori. L'uomo tutto ignorava, quindi tutto temeva. I fenomeni naturali lo sbigottivano, l'ignoto lo terrorizzava; egli popolava la sua vita di geni benefici e malefici, che presiedevano ad ogni vicenda giornaliera e che a capriccio potevano disporre della sua sorte. Se pochi anni sono sufficienti per liberare il bambino dai fantasmi della prima infanzia, secoli e millenni son dovuti trascorrere prima che l'umanità potesse

affrancarsi dai veli dell'incoscienza, per raggiungere il vertice della conoscenza con lentissima marcia attraverso inenarrabili difficoltà. Se vorrete seguirmi, giovani amici miei, esamineremo rapidamente ed alla buona — impossibile sarebbe fare altrimenti nel breve spazio di un articolo — quali erano nelle antiche età e come si svilupparono e diffusero fra i vari popoli le conoscenze geografiche, leva formidabile dell'umano progresso.



Gli uomini delle età neolitiche vivevano allo stato bestiale, unicamente occupati a soddisfare i più immediati bisogni fisiologici e dando importanza ai luoghi che abitavano, solo in relazione al nutrimento che questi potevano naturalmente fornire. L'agricoltura era sconosciuta e così la pastorizia; la natura vergine bastava da sola al sostentamento di quelle scarse comunità umane che limitavano il loro mondo a queste plaghe di « pastura ». Fu la necessità di ricercare campi sempre più vasti di sfruttamento adatti al progressivo aumento della specie umana nei secoli, quella che spinse l'uomo per la prima volta a porsi il problema sulla capacità del mondo abitabile ed a tentare più ampi orizzonti. Solo l'immaginazione e



Il mondo conosciuto al tempo di Erodoto

la supposizione potrebbero spingersi sino alle età neolitiche, ma questo esulerebbe dal nostro breve studio e ci limiteremo quindi a ricercare notizie di epoche assai più recenti.

E' interessante dare una scorsa alle conoscenze geografiche babilonesi quattromila anni prima dell'era cristiana. Secondo la decifrazione dei caratteri cuneiformi, fatta dal Winckler, è dimostrato che questo popolo dalla civiltà fiorentissima estendeva la sua potenza sull'intera Mesopotamia, conosceva la Palestina, la Siria ed altri territori, sino alle falde scoscese dell'altipiano Iranico-Armeno, mentre si riforniva di legname dal monte Aman, in prossimità di Alessandretta, e di marmi, per i suoi monumenti, in Arabia, chiamata Meluca nella parte occidentale e Macan nell'orientale. Re Sargon si spingeva nel 3000 a. C. sino all'isola di Cipro ed in quest'epoca si avevano anche nozioni abbastanza precise della Armeria, che confinava a levante con l'Uman-Manda, regione di selvaggi, ultimo limite settentrionale ed assai vagamente determinato, dove finivano le cognizioni Babilonesi sulla geografia terrestre.



Con un salto nel tempo e nello spazio ci trasportiamo ora presso gli Egizi del 2000 a. C. Con la 20<sup>a</sup> dinastia degli Usertefi e degli Amenhat, gli Egiziani marciarono alla conquista dei territori africani a sud del loro paese e non si arrestarono che alla " fine del mondo ". Questa orgogliosa espressione, sovente adoperata dagli storiografi del tempo, risulta, un pochino eccessiva, quando si pensi che i confini del mondo erano delimitati dalla seconda cateratta del Nilo, lungo l'Uadi-Alfa, ad appena un migliaio di chilometri dal Mediterraneo, sui confini della Nubia. Nel 1500 a. C., però, la regina Ascesut, donna di straordinaria energia, allargò assai l'orizzonte geografico del suo popolo, inviando una flotta dai porti settentrionali del mar Rosso sino al Pont che comprendeva le regioni di Assab, Oboc e Somalia odierna. Dal lato Nord gli Egizi conoscevano la Fenicia, la Palestina e la Mesopotamia ed erano rimasti così me-

ravigliati nel vedere l'Eufrate scorrere in direzione opposta al sacro Nilo, che lo chiamarono il fiume dalle acque rovesciate.

Sia Babilonesi che Egiziani, nelle loro navigazioni non osarono mai perdere di vista le coste dei propri paesi e toccò ad un popolo nuovo ed audace, il Fenicio, di squarciare il velo che avvolgeva il Mediterraneo orientale e nordico.

I Fenici, spregiudicati ed avidi di ricchezza, navigarono a scopo commerciale lungo tutto il Mediterraneo, e già nel 1500 a. C. avevano toccato Cipro, Rodi e le spiagge dell'Asia Minore, e nel XII secolo a. C. s'erano spinti sino alle colonne d'Ercole, che forse primi e in barba alle più paurose leggende, hanno superate.

Sembra che anche nei più lontani tempi dovessero avvenire contatti e scambi di idee fra le diverse razze. Il concetto Babilo-



La carta di Tolomeo

nese divideva la terra in sette zone concentriche separate da muri, chiamate Tupucati. La stessa concezione la troviamo presso i Persiani, con la differenza che, invece di muri, le zone erano divise dal mare.

Non molto diversa fu la concezione Ebraica. Gli Egizi, invece, facevano consistere tutto il mondo nel loro paese, ed il cielo lo consideravano come un piano delle stesse dimensioni della terra e sostenuto dai monti di confine. Le stelle erano lampade sospese per utilità pubblica ed il sole compiva ogni giorno traghetto su una barca, dalla quale scendeva la notte per prendersi meritato riposo in caverne sotterranee.

Il mondo omerico è una grande isola circondata da un immenso fiume che la cinge ad anello. Questa concezione, naturalmente, è di ben duemila anni più recente delle concezioni Babilonesi ed Egiziane già esposte, ed in tale epoca anche le idee geografiche di questi popoli s'erano modificate nel senso greco, se dobbiamo giudicare dal mappamondo inciso su una tavoletta babilonese (uno dei primi esempi di cartografia) ritrova-

ta negli scavi in Mesopotamia e risalente al IX secolo a. C.

Con l'aumentare delle cognizioni geografiche, più frequenti e facili divengono i contatti fra le varie civiltà, le quali, sommando le singole nozioni, aprono campi sempre più vasti all'indagine. Nel secondo secolo a. C. Crato di Mallos superando le conoscenze del suo tempo, con concezione genialissima costruisce un mappamondo dove due oceani (Meridionale ed Equatoriale) s'incrociano ad angolo retto, dividendo la terra in quattro spicchi. Nello stesso secolo, Ipparco inventa la proiezione stereografica, costruisce il primo astrolabio, che permette di misurare l'altezza degli astri sull'orizzonte, applica la geometria all'astronomia e crea la trigonometria. Spalanca, in una parola, le porte alla scienza astronomica e geografica dell'avvenire. Sugli studi d'Ipparco, Tolomeo costruisce il suo sistema universale e traccia un mappamondo, adoperando per la prima volta meridiani e paralleli.

Sulla carta tolemaica l'Africa è unita nella parte meridionale all'Asia, sì che l'Oceano Indiano diventa un secondo mare mediterraneo. Altri gravi errori vi si riscontrano, ma nel complesso l'opera ha un formidabile valore scientifico. Lunghissimo cammino è ancora da compiere. L'idea cristiana conta appena due secoli, e centinaia d'anni dovranno trascorrere prima che molte idee preconcepite possano essere distrutte e sostituite da leggi immutabili.

Gli inferi delimitano la sua superficie e mostri spaventosi stanno a guardia dei suoi confini. Troppo spesso, per risolvere problemi difficili, la scienza ricorre al soprannaturale ed al mitico. Le conquiste romane nella Gallia, nella Spagna, nella Germania e nella Britannia valgono a far conoscere meglio quei paesi; ma nell'era antica e nel basso medioevo, gli studi languono e le idee nuove risentono dell'errore fondamentale tolemaico universalmente accettato. Bisognerà arrivare al XIII secolo d. C. per avere con Marco Polo chi ci illumina sulle terre dell'oriente, ancora avvolte nei veli misteriosi della lontananza. Nello stesso secolo Flavio Gioia inventa e diffonde la bussola, che dà ai naviganti infinite possibilità e, duecent'anni dopo, il matematico Copernico assesta il primo colpo demolitore alle teorie di Tolomeo, teorie che Galilei doveva in seguito distruggere definitivamente. Nel 1492 dell'Era cristiana Cristoforo Colombo scopre l'America. Egli aveva progettato di raggiungere le Indie navigando verso occidente. Con questa impresa s'inizia un nuovo evo, nel quale il progresso cammina velocissimo verso conquiste sempre maggiori, sempre più elevate. È l'evo dei grandi esploratori, dei grandi astronomi, dei geniali geografi.

**Mario Ambrosi**

*"se puoi esprimi al  
maresciallo dell'aria  
e al nostro Duce la  
mia riconoscenza....."*

Ecco ancora una commovente lettera d'un ragazzo, figlio di italiani residenti in Argentina, che scrive al Tamburino ricordando la Crociera Atlantica.

Sono sopra tutto interessanti gli apprezzamenti e i giudizi che questo piccolo italiano lontano dalla terra madre fa intorno alla figura e all'opera di Mussolini.

Questa lettera dà anche un'idea dell'interessamento con cui è stato seguito all'estero lo svolgersi della Seconda Crociera Atlantica.

Mio caro Tamburino,

Dopo un lungo tempo senza la tua abituale fraterna parola che attraverso le tue pagine perveniva a me affettuosa e carica di patriottismo, e dopo averti mandato due lettere senza ottenere risposta, interrompo il tuo silenzio perchè ho molte cose da dirti, perchè il mio cuore traboccante di felicità e di giusto orgoglio ha bisogno di confidarsi ad un amico e questo amico, come sempre, sei tu.

Molti ragazzi in questi giorni ti avranno scritto la stessa cosa, molti ti avranno ripetute le mie stesse parole però non importa. Tu miudirai fino all'ultimo perchè tutto ciò che io ti dico sgorga

dal mio cuore come l'acqua da una sorgente.

Tu avrai indovinato che prima di tutto io ti voglio parlare del Nostro valoroso ministro Italo Balbo e dei suoi bravi trasvolatori atlantici, non è vero?

La sua meravigliosa prodezza senza precedenza che tanto ha fatto risaltare il Fascismo, l'Italia e la nostra aviazione, ha meritato l'invidia e l'ammirazione di tutti gli stranieri ed a tutti noi ci ha fatto sentire momenti di vera emozione e palpitare d'orgoglio per ogni tappa dove con valore e con disciplina veramente fascista portavano il tricolore d'Italia ed il loro saluto alle nazioni d'America.

Io che con trepidazione ansiosa ho seguito con la mente tutto il loro volo, sento nell'anima il rombo di quei potenti motori che solcarono i cieli più ribelli del mondo e che vinsero e soggiogarono per ben due volte l'oceano.

Due aquile si sono abbattute sull'acqua di Amsterdam e di Ponta Delgada, le altre hanno continuato il loro volo verso la gloria con la visione di quelle

aquile che cadendo pagarono il prezzo della loro vittoria. I nomi di Quintavalle e di Squaglia rimangono scolpiti a caratteri d'oro nella nostra memoria.

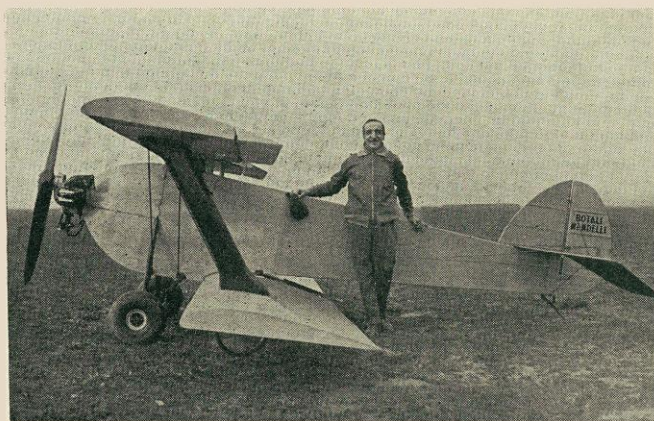
Adesso le altre aquile in premio alla loro fatica riposano sull'acqua della nostra Patria che le culla e le carezza soavemente con l'amore con cui una mamma carezza il suo bambino. Molte volte ancora si eleveranno nei cieli e molte vittorie più ardue da loro aspettiamo perchè le aquile d'Italia non dormono sugli allori. Lo scambio di telegrammi fra il nostro Duce e Balbo testimonia l'obbedienza e la disciplina esistente nelle file del Partito fascista.

Uomini e macchine obbediscono al grande capo e tutti ad un suo solo cenno se ci fosse bisogno darebbero per lui la vita. Tutto il mondo ammira il grande cervello costruttore del Duce e noi Italiani lo idolatriamo perchè riconosciamo in lui il fattore della potenza e della grandezza dell'Italia nuova. Io che ho avuto l'occasione di ammirare nel film « Mussolini parla », la sua maschia ed energica figura e di udire la sua rovente ed impetuosa parola, serbo ancora la sua immagine scolpita nel mio cuore e le sue parole suonano ancora alle mie orecchie come una melodia lontana e dolcissima. Se puoi, esprimi al Maresciallo dell'aria ed al nostro Duce la mia riconoscenza per la maniera con cui ci onorano davanti agli Italiani, davanti al mondo e davanti a Dio. Molte altre cose ci sarebbero da dire, molte cose che il cuore mi suggerisce e la mia penna non sa scrivere perchè innanzi ad un simile genio io non so fare altro che chiedere a Dio che lo conservi per molto tempo ancora per noi e per la nostra Patria. Con la speranza di ricevere una pronta risposta ed inneggiando al Duce ed alla nostra aviazione pervengano a te i miei più cordiali saluti di Italiano e di Fascista.

VINCENZO TAVERNITI

(Mercedes Bs. A. - Argentina)

## L'AEROPLANO PER TUTTI



Un costruttore italiano ha collaudato in questi giorni a Parigi un piccolo monoplano che costa solo 13 mila franchi. Con un motorino da 35 cavalli è capace di volare a 180 Km. ora e consuma so-

lo 8 litri di benzina l'ora. Meno di una motocicletta!

Il costo dell'apparecchio è minimo, quanto una piccola auto e sembra che il pilotaggio sia facilissimo.

**i bambini  
l'adorano**

perchè è dolce,  
fragrante come  
il cioccolato

Perchè tormen-  
tare i bambini  
con purganti  
disgustosi?

Date loro il de-  
lizioso purgante  
**AQUILA**  
al cioccolato

Cent. 60  
la busta

**PURGANTE  
AQUILA**

AL CIOCCOLATO

ACME

# Per frequentare l'Accademia Aeronautica



RIGIO-AZZURRO fusione perfetta del grigio del fante e dell'azzurro cielo, colore che distingue i soldati dell'aria, che ricorda sacrifici e glorie immortali, come potrò io indossarti?

Questa è la domanda che centinaia e centinaia di giovanetti desiderosi di entrare nell'Arma del cielo si sono più ansiosamente posta

dovuto cedere; ci direbbero come, per esse argomentazioni, moltissimi che sarebbero stati ottimi volatori siano stati invece avviati a divenire mediocri professionisti.

Le prime timide richieste dei giovanj sono fatte alla mamma la quale, quasi sempre, tenta di dissuadere con argomenti di carattere sentimentale e prospettando pericoli. A questi il giovinetto risponderà ricordando fatti che lo auto-

Il padre opporrà poche ragioni sentimentali, non parlerà di pericolo perchè per un uomo il pericolo non conta, ma dirà che bisogna pensare alla mamma che vivrebbe in ansia continua. La mamma ha già detto sì, risponderà il giovinetto e allora il padre, se è proprio avversario convinto della carriera dell'aviatore opporrà l'argomento più forte quello di fronte al quale i figli debbono tacere: « l'Accademia Aeronautica costa troppo ».

Ragazzo d'Italia che vuoi divenire ufficiale aviatore quando ti sentirai rispondere che il tuo desiderio è inattuabile per ragioni finanziarie rispondi così:

« Mio caro papà se io volessi diventare medico o avvocato tu non diresti di no ed io sarei regolarmente iscritto all'Università dove apprenderei un mondo di belle cose utilissime ma dove si penserebbe soltanto alla mia educazione intellettuale e dove avrei i miei maestri vicini per poche ore al giorno. All'Accademia Aeronautica per quattro anni io vivrò in un ambiente signorile sotto il continuo controllo dei miei maestri e mentre sarà educata perfettamente la mia mente il mio corpo non sarà trascurato. All'Università dopo per lo meno quattro anni di studio mi si darà una bella laurea e mi verrà detto: da oggi tu sei dottore. Cerca il tuo posto nel mondo. All'Accademia dopo quattro anni mi si dirà: sei ufficiale pilota va a prendere il tuo posto nell'Arma del cielo e compi il tuo dovere serenamente.

La cosa mi sembra abbastanza diversa!

Ma non basta: all'Università tu dovresti pagare subito in media 1.300 lire l'anno di tasse di frequenza senza contare le soprattasse di esame, la tassa di laurea, le spese di gabinetto, se volessi iscrivermi ad una facoltà scientifica, e il costo dei libri di testo. A queste devi aggiungere le spese di vitto e di corredo che, ad essere proprio economi, non potrebbero ammontare a meno di 250 lire al mese; quindi calcolando soltanto le tasse di frequenza e le 250 lire di spese generali io ti costerei 4.300 lire l'anno che moltiplicate per quattro, durata minima dei corsi universitari fanno esattamente lire 17.200.

Per l'Accademia Aeronautica invece, tu dovrai pagare 2.000 lire di corredo e 2.400 lire complessive per tutti e quattro gli anni. Totale 4.400 e niente altro.

Proprio « niente altro » perchè per il primo anno non si paga retta; per il secondo avviene la stessa cosa in base ad un recente decreto in vigore dall'ottobre 1933; per il terzo, 1.800 lire di retta verranno trattenute dallo stipendio di sottotenente che mi verrà corrisposto durante il quarto anno la cui

retta pagherò naturalmente con i miei assegni.

Riassumendo: con una spesa minima di lire 17.200 otterrei X, con una spesa di 4.400 lire otterrò una posizione finanziariamente e moralmente ottima, potrò seguire la mia vocazione.

A tutto questo bel discorsetto a base di cifre, ragazzo d'Italia, aggiungi tutte quelle parole che la tua passione ti detta e tuo padre non potrà fare altro che acconsentire e ringraziare dal profondo del cuore il Duce che con il provvedimento dell'ottobre ha reso possibile anche ai meno abbienti di entrare nell'azzurra Arma del cielo

## Un'armata aerea?

No, sono le fotografie di bei modelli volanti costruiti dai bravi giovani Visconte e Loris di Torino.



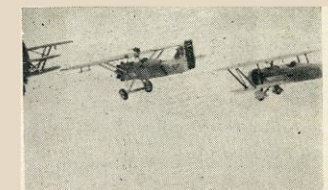
A. C. 3 - apertura alare cm. 19, lunghezza cm. 14 — R. O. 1 - ap. alare cm. 24, lunghezza cm. 16.



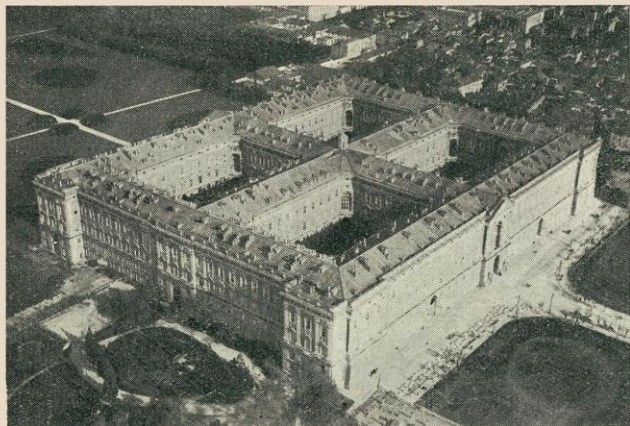
C. A. 100 - apertura d'ali cm. 18, lunghezza cm. 14.



C. R. 30 - apertura alare cm. 18, lunghezza cm. 14.



Una squadriglia in volo.



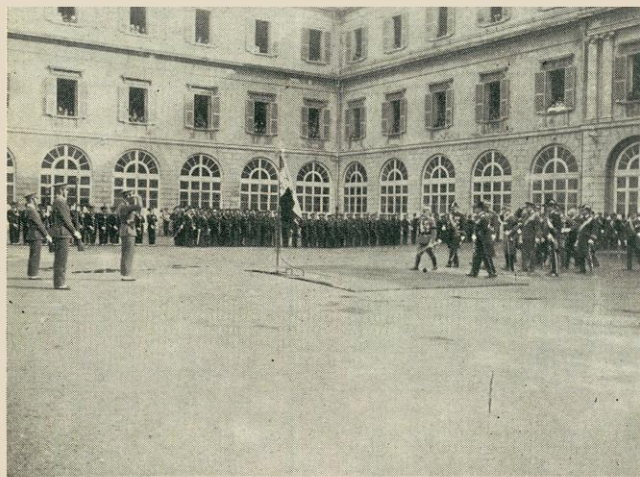
Il palazzo Reale di Caserta, sede dell'Accademia

ogni volta che il loro cuore ha palpitato per qualche grande impresa aviatoria, ogni volta che il nome d'Italia ha squillato più alto nel mondo per conquiste e vittorie della nostra Ala.

Se si potesse fare una statistica del desiderio dei ragazzi di divenire aviatori e delle risposte che i genitori hanno date, pensiamo che le cifre ci direbbero come l'entusiasmo più bello sia stato compreso nella maggioranza dei casi da argomentazioni sensatissime di fronte alle quali i ragazzi hanno

rizzano a ritenere la carriera dell'aviatore solo relativamente pericolosa perchè il materiale migliora di giorno in giorno, perchè di giorno in giorno la conquista dell'aria diviene più perfetta. Qualche carezza, qualche giorno di malinconia e la mamma cede. Tutte le mamme desiderano soltanto ciò che desiderano i figli.

Assicuratasi l'alleanza più preziosa si muove decisamente alla conquista dell'approvazione paterna che, se non è data subito, rischia di non venire mai.



La consegna della bandiera all'Accademia Aeronautica

# La Palestra del modellista

## Il costruttore di aeromodelli

Persuaso che l'Italia non debba essere inferiore alle altre Nazioni anche nel campo dell'aeromodellismo, con entusiasmo ho accolto il compito di dettare, a quanti appassionati e volenterosi vorranno seguirmi, le norme più pratiche per diventare aeromodellisti.

Da alcuni anni si effettuano gare e concorsi per modelli volanti a cui partecipano pochi, e quasi sempre gli stessi, con attorno tanti altri entusiasti che vorrebbero divenire come loro, e non vi riescono; e non perchè incapaci, ma unicamente perchè quando decidono di mettersi all'opera, progettano subito costruzioni difficili, e le iniziano nelle più impensate e peggiori condizioni, senza dati, senza guida e con la sola idea di voler costruire non per imitare, ma addirittura superare quelli che oggi sono già campioni e sono divenuti tali con un tirocinio non così facile come si può credere.

No, non si deve fare così: occorre prima imparare a costruire, a costruire sia pur copiando ciò che altri ha già fatto, facendo uso di norme teoriche e pratiche che sono indispensabili.

Non mi dilungherò in frasi e premesse che ritengo inutili e dirò solo che, prima di accingersi a costruire, occorre premunirsi di molta pazienza, molta perseveranza e molta volontà di riuscire.

Vi sono diversi sistemi per costruire, ma io mi atterrò a quello basato sul sistema del traforo, che è ritenuto il più facile ed il più adatto per ottenere strutture leggere e robuste; senz'altro mi accingerò a spiegare, nel modo più comprensibile, la costruzione di un semplice aeromodello, senza perdermi ad analizzare principii e teorie che potrebbero rendere difficile ciò che praticamente in seguito scopriremo essere facile.

Prima di tutto occorre crearsi una piccola officina, ossia munirsi degli attrezzi più adatti ed indispensabili. Di tali attrezzi eccome un elenco:

Un'assicella di legno per traforo. Uno strettoio per fissare l'assicella al tavolo.

Un archetto per traforo con lunghezza interna non inferiore a 30 centimetri.

Due dozzine di lame seghetti per traforo dei numeri 00, 0 e 1 (non consigliabili i seghetti a denti spaziosi o così detti lampo).

Una dozzina di lame seghetti per traforo metalli del numero 0.

Un trapano a elica per traforo con puntine, o meglio un trapano a mano con morsetto autocentran-

te per punte fino a 6 mm. (Questo trapano servirà anche come caricatore per l'elastico come vedremo in seguito quando faremo volare il nostro aeromodello).

Alcune puntine da trapano dei diametri di mm. 1, 1.5, 2, 2.5 e 3.

Una piccola morsa parallela da banco.

Una serie di cinque o sei piccole lime di taglio fino.

Un paio di tenaglioli piatti.

Un paio di tenaglioli tondi.

Un paio di tronchesini.

Un saldatore di rame con stagno e acido apposit.

Un piccolo martello. — Un bulino.

Una piccola piastra di ferro dello

spessore di 8-10 mm. che servirà come incudine.

Un piccolo cacciavite.

Un paio di forbici medie.

Una lama per sega da metallo con dente fino e per tagli di larghezza di 1 mm. — Un trincetto.

Due o tre pennelli e due o tre vasetti per colla e vernici.

Qualche lama usata da rasoio di sicurezza.

Questi attrezzi (certo alcuni saranno già in vostro possesso) non occorre acquistarli tutti in una sola volta; ma basterà comperare in un primo tempo i più importanti e completarne la serie man mano che se ne presenterà la necessità.

Ripeto, ho fatto l'elenco dei soli attrezzi più adatti ed indispensabili; ma perseverando nelle costruzioni, verrà la necessità di al-

tri utensili egualmente utili e che maggiormente completeranno la vostra officina, mettendovi così in grado di poter eseguire bene e con facilità tanti altri lavori.

Nel prossimo numero incominceremo la prima lezione per costruire uno dei più semplici aeromodelli. Sarà una lezione che non avrà soltanto per iscopo la costruzione di un modello volante, ma che vi consentirà di apprendere tutte quelle norme generali utili per la costruzione di aeromodelli di qualunque tipo.

Naturalmente, in seguito impareremo a costruire modelli sempre più complessi e originali.

### Giarella

Dal prossimo numero inizieremo la pubblicazione della POSTA DELL'AEROMODELLISTA.

## I NOSTRI APPARECCHI

### IL "TRICAP", DA TURISMO

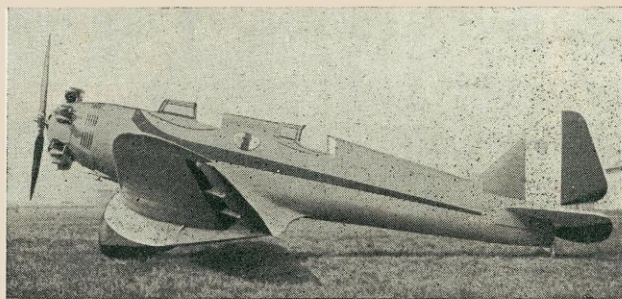
È veramente un bell'apparecchio quello recentemente costruito dalla Soc. Caproni su progetto dell'ing. Trigona e che è distinto dalla sigla *Tricap*.

Monoplano con ala interamente a sbalzo, ossia senza irrigidimenti esterni, il *Tricap* offre una nuova soluzione di carenatura delle ruote senza ricorrere al macchinoso e complicato congegno occorrente per i carrelli retrattili che scompaiono entro l'ala. Infatti le due semiali si partono dalla fusoliera, dove sono raccordate con sinuose curve per un miglior rendimento aerodinamico, e abbassandosi van-

ciaio ed è rivestita in compensato ricoperto di tela. La forma della fusoliera è di buona penetrazione e il castello porta motore, mon-

tato elasticamente, sostiene un motore a stella *Farina T 58* da 130 cavalli.

Eccezionali cure sono state dedicate per affinare aerodinamicamente l'apparecchio, che è veloce e di una straordinaria facilità di pilotaggio. Con un ingegnoso dispositivo che fa agire contempora-



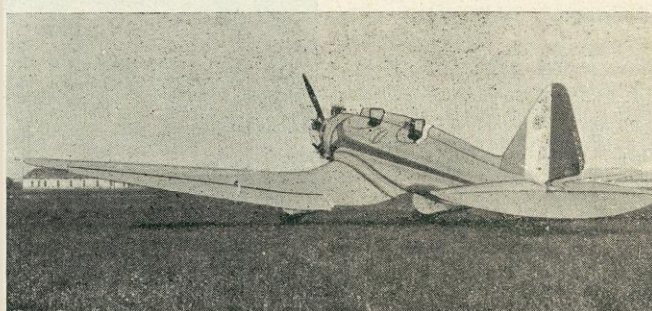
neamente gli alettoni e il piano fisso del timone di profondità, il pilota può modificare l'assetto di volo dell'apparecchio, sia nella salita, che nell'atterraggio, dando delle inclinazioni che risultano favorevoli a tutte le esigenze del volo, senza per altro modificare le normali manovre.

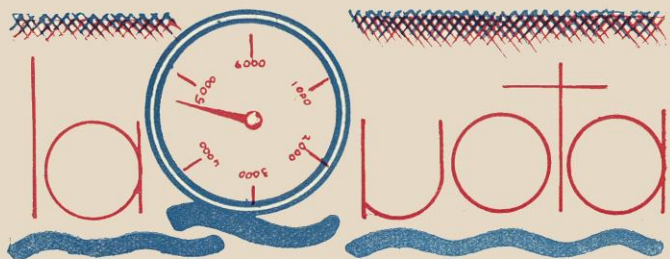
La velocità massima del *Tricap* è di 225 chilometri ora, il suo peso è di 480 chili e ne porta 260. Con questo carico ha una autonomia di 6 ore.

no a collegarsi con le carenate delle due ruote, quindi si rialzano sino alle estremità.

L'ala è perciò in vicinanza del suolo e questa disposizione facilita le partenze e gli atterraggi poiché comprimendo l'aria sotto di essa in vicinanza della terra, l'aria forma una specie di cuscinetto sul quale si sostiene maggiormente l'apparecchio.

L'ala è costruita in legno con rivestimento in compensato, il quale contribuisce alla resistenza. La fusoliera è costruita in tubi di ac-





L'alba trovò sveglio, per la prima volta in tre mesi di scuola, l'allievo pilota Balletti. Il caso era veramente straordinario. Nell'ampia e nitida camerata il capo-corso e i compagni dormivano sodo nei loro lettucci. L'allievo, sporgendosi dal finestrone, perlustrò con lo sguardo attento il cielo: poche nubi bianche ed alte galleggiavano nell'azzurro. « Benissimo » — disse fra sè e terminò d'abbigliarsi.

In quell'istante suonava la sveglia. La camerata fu subito piena di rumori e delle voci giovanili degli allievi. Quando il capo-corso si vide davanti Balletti già pronto e ben desto, si stupì giustamente, ricordando i modi rudi quotidianamente adoperati per fargli osservare l'orario della sveglia. Non si trattava proprio di pigrizia, bensì d'una calma tenace che formava tutto il carattere di quell'allievo facendolo piuttosto lento nei movimenti. Calma che però gli aveva valso intanto la fiducia dei piloti istruttori. Ed infatti era annoverato fra i migliori e aveva, cosa importantissima, il maggior numero di ore volate tra compagni.

— Beh, che c'è oggi? — gli chiese il capo-corso.

— Caro Rocco, dimentichi che stamani sono alla quota? — rispose con una punta di superiorità Balletti.

— Già, proprio lo dimenticavo: la quota è il trampolino dal quale con un salto si va a finire nel brevetto. Bene, questa sera il neo pilota pagherà da bere per tutti.

E, andandosene, aggiunse ironico: — Ricordati che Piccard è salito oltre i sedicimila metri... Sappiti regolare!

L'allievo arrivò in linea di volo borbottando ancora: « Che stupido! Altra cosa è far quota con un pallone! Vorrei vedere fare i sedicimila metri con l'aeroplano... specie con questi

qua ». E guardò la fila degli apparecchi della scuola, buoni e docili, sì, ma vecchioti.

La voce dell'istruttore lo distolse da quei pensieri. Accorse per sorbirsi le numerose raccomandazioni per la prova imminente. Preparato il barografo in fretta (cosa, questa, contraria alle sue abitudini) si trovò pronto col giubbotto di cuoio e l'indispensabile paracadute sul dorso. Il pilota, però, volle provare ancora il velivolo, scegliendo quello che « si arrampicava meglio »; mentre Balletti, preoccupato, guardava le nubi che erano andate infittendo.

— Che cosa aspettano, ora, a farmi partire? — domandò. E l'istruttore imperturbabile:

— Dov'è la sua calma, Bal-

letti? — E andò a consultarsi col capo pilota, per via di quelle nubi.

Finalmente lo lasciò salire a bordo col suo barografo appeso al collo che sembrava un condannato alla gogna.



— Dunque, ricordati... — Nei momenti importanti l'istruttore gli dava del tu come ad un figliolo — ...se ti trovi nelle nubi, scendi, non insistere, non perdere d'occhio la pressione del serbatoio, chiudi la leva della benzina nel planare e riaprila in tempo. Mi raccomando le spuntate di motore e, soprattutto, calma... Via!

Prima ancora che Balletti avesse avuto il tempo di dare gas, un gruppo di compagni gli furono attorno per gridargli il loro augurio, e perfino quel diavolo di Rocco, il capo-corso, arrivò per urlargli un « in bocca al lupo »; e giù una poderosa manata sul casco di protezione, facendoglielo cadere fin sopra agli occhi.

Poi l'apparecchio, guidato

dalla mano sicura, corse sul campo e s'alzò puntando dritto su... su per il cielo, seguito con lo sguardo da tutti i compagni.

Per la decima volta l'allievo scrutò il barografo: duemila metri. Gli sembrava di salir tanto lento. Per fortuna il velivolo era quello che « s'arrampicava meglio », altrimenti! E avanti, su con tenacia e con abilità, al di sopra dei monti, col campo d'aviazione alle spalle.

« Domani » pensava Balletti senza perdersi d'occhio gli strumenti « mostrerò io a quel villano di Rocco qualche cosa che lo farà fremere ». Alludeva alla lucente aquila d'oro che avrebbe conquistata e che avrebbe brillato sul suo petto, sopra la divisa. « Purchè tutto vada bene... ».

Il barografo segnava ora tremilacinquecento. Il freddo si faceva sentire. Di fronte all'apparecchio, lontano, v'era un immenso strato di nubi. L'allievo andò loro incontro per sfruttare le correnti d'aria ch'esse provocano. Quando vi giunse aveva toccato i cinquemila metri. Era intirizzito, mezzo sordo; ma felice e pieno d'orgoglio. « Ora planiamo » si disse. Esegui una perfetta virata e puntò verso il campo, ma... « Giusto! dov'è il campo?... ». Non questo aveva davanti agli occhi, ma un altro strato di nubi, una cortina spessa che si era avanzata alle sue spalle, mentre egli era intento a raggiungere la quota. Sorpreso, l'allievo sentì due volte il freddo di quella altitudine corrergli per la schiena: vedeva solo una breve striscia di terra lì sotto, attraversata da un corso d'acqua. Forse il fiume Oglio? Però poteva essere il Brembo! E perchè no l'Adda? La mente gli si smarrì, spinse la leva di comando, chiuse il gas e giù a rotta di collo fra le due barriere di nubi che sembrava lo volessero schiacciare. I tiranti fischiavano paurosamente, la lancetta del barografo scendeva, le ali frangevano le nubi, fiocchi di nebbia fuggivano tra le cellule. Poi l'apparecchio s'immerse tutto.

Sembrò all'allievo di sentire la voce dell'istruttore. « Dov'è la sua calma, Balletti? ». Si riprese un poco, tirò e s'è la leva





Allora picchia risolutamente... Le ruote prendono contatto con la terra, una brusca frenata, l'apparecchio s'impenna... Il terreno gli sfugge sotto gli occhi... Vede il cielo, vede la

mande. Finalmente arriva anche un carabiniere che prende in custodia l'apparecchio e l'allievo può andare al paese vicino per telefonare alla scuola l'avvenuto incidente. Un'ora dopo due vetture dell'aeroporto erano sul posto. Appresi i particolari della disavventura, l'istruttore ritenne opportuno di non rimproverarlo, anzi ebbe parole di consolazione e di conforto.

Più tardi, nella vettura che lo riportava al campo, l'allievo pensava malinconico all'inglorioso ritorno e alle parole che al mattino gli aveva dette il capo-corso. « La quota è il trampolino dal quale con un salto si va a finire nel brevetto ». Proprio uno stupido, era quel Rocco; e glielo voglio dire « La quota è il trampolino dal quale con un salto si va a finire in... un campo di patate ». A questo pensiero sorride. E col sorriso gli tornò la calma.

### Rinaldo Malaspina

#### CHI È?



— Zio Falcone — risponde Giovanni Flores, che lo immagina così.

#### SEMPRE PIU' IN ALTO!



Il capitano Giovanni Zappetta a fianco del Nuvoli 5, col quale è salito il giorno 2 dicembre a 6951 metri migliorando il suo precedente record internazionale di altezza per aeroplani da turismo (biposti di peso superiore ai 280 chili).

del timone, evitando di venir giù a picco. Ritrovò l'equilibrio. Finalmente la nebbia si diradò e riapparve la terra.

La visuale quasi completa gli permise di individuare la sua posizione. Le orecchie gli dollevano fortemente. S' avvide che il barografo segnava mille metri. Rabbriavidì ancora. La temperatura dell'acqua era a trenta gradi. Non aveva riaperto la benzina, non aveva dato neanche una spuntata di motore per riscaldarlo! Svelto, apre la benzina e tira con precipitazione la manetta del gas... Il motore dà due o tre scoppi, e poi paff... l' elica è ferma. Cos'era successo? Richiamato bruscamente al lavoro, il motore già troppo freddo preferì raffreddarsi del tutto piantando secco. « Dov'è la sua calma, Balletti? » sussurrava ancora la voce lontana dell'istruttore.

No, non c'è più calma, ora, ci sono lacrime negli occhi del disgraziato allievo che vede sfuggire la lucente aquila d'oro. C'è da trovare, con urgenza, un campicello, un prato dove atterrare, invocando Iddio; e sperare di non fracassarsi il collo. La terra è ormai vicina, gli occhi dell'allievo cercano, cercano con affanno. La fronte è bagnata di sudore freddo... Ecco, fra gli alberi, uno spiazzo verde. E lì volge la ruota dell'apparecchio. Il difficile è arrivarci, ma l'allievo sostiene con abilità l'apparecchio, vede sfiorare sotto le ali, quasi a lambirle, le punte degli alberi... Si sente sprofondare.



*Volare: ecco una parola che io sogno come programma di vita per la grandezza della mia Patria. Ricordo ancora quando da piccolo vedevo passare un aeroplano sul cielo della mia cara Umbria.*

*Pensavo alla ferezza, alla gioia che doveva provare quell'aviatore ad essere sospeso fra cielo e terra, a sorvolare città e paesi, ad abbracciare col suo occhio tante bellezze della nostra Italia. L'aeroplano spariva all'orizzonte, il rombo del motore si sperdeva, ma il mio pensiero lo seguiva ancora. Cominciavo così a sentirmi attirato dalla grandezza del cielo. Anch'io un giorno sarei stato aviatore, le ali tricolori del mio aeroplano avrebbero sorvolato città e città.*

*Le circostanze vollero che la mia famiglia emigrasse in Francia. La realizzazione del sogno della mia gioventù veniva ed essere ostacolata. Non impedita, perchè una volontà ferma sa superare qualsiasi ostacolo. L'Italia di oggi poi sa venire incontro ai suoi figli all'estero. Lo stormo degli Atlantici che ha riempito il mondo di ammirazione ha acceso nei nostri cuori giovanili una immensa passione. La transvolata degli Atlantici è un gesto di ferma volontà, di fede, di audacia. Da così grandi esempi l'animo riceve nuova forza, nuova fede.*

*Appena avrò finito i miei studi, ritornerò in Italia, mi arruolerò nell'aviazione.*

*Sarò aviatore, per la grandezza della mia Patria, farò trionfare nei cieli le ali tricolori, simbolo della forza e del progresso del nostro popolo.*

### Pietro Gabbani

Corso Ricreativo Thienville (Francia)

# POSTA AEREA

VISCONTE e LORIS - *Torino*. — Ma bravi davvero! Pubblichiamo le quattro fotografie dei graziosi modelli ottimamente costruiti e artisticamente fotografati, augurandoci che la vostra buona e capace volontà sia di esempio. Grazie degli auguri che sono ricambiatissimi.

ACERBI GIUSEPPE - *Milano*. — Non si è mai in ritardo quando si arriva per unirsi ad una buona compagnia. Benvenuto quindi e... al lavoro, che per il nostro *Aquilone* c'è da fare per tutti. Se hai mandato tre lirette ed hai ricevuto gli arretrati dal gennaio, evidentemente il tuo abbonamento è esaurito col numero scorso che è stato l'ultimo del 1933. Per il 1934 devi mandare sette lirette ed ogni quindici giorni riceverai la gradita visita del tuo buon amico *Aquilone*. Bravo per la promessa buona propaganda.

PRINA MARIO - *Biella*. — L'Amministratore ha preso buona nota della tua cortese cartolina ed io ti do il benvenuto a nome della nostra già vasta famiglia di Aquilotti. Alalà.

QUEL TALE di *Catania* che chiede il numero di novembre (è a sua disposizione), che vuole sapere se può partecipare ad uno dei nostri concorsi (ma sicuro!), che frequenta con onore la 3<sup>a</sup> Ginnasio (bravo!), che spera di andare all'Accademia Aeronautica di Caserta (auguri!), che in gennaio manderà il suo abbonamento (grazie!), che si raccomanda per l'invio del cartoncino per la costruzione del modello S55 (non si preoccupi che l'avrà): come si chiama? Scrive come un farmacista e firma come un dottore! Se però non ci chiarisce le idee (cioè l'indirizzo), molti dei suoi desideri non potranno essere esauditi.

GIOVANNI FLORES - *Napoli*. — Tu fratello ti ha dato un ottimo consiglio, da vero competente. Grazie dell'abbonamento. Il cartone dell'S55 ti sarà spedito appena pronto. Ho ammirato il mio ritratto ed ho preso nota della tua presentazione. Vedo che c'è in te la stoffa di un vero, convinto, appassionato amico dell'aviazione ed auguro alla tua fede di mettere, presto, le ali. Credi pure che non dispiacerà a nessuno di noi che tu faccia dell'attiva propaganda fra i tuoi amici e tanto meno dispiacerà all'Amministratore. In quanto poi alla tua proposta di fondare un « *Aero Club giovanile* » così come esistono ad esempio la « Croce Rossa Giovanile » e i Sottocomitati studenteschi della Dante: non è progetto irrealizzabile. Tutt'altro, anzi. Ma occorre procedere per gradi e presentare, a chi dovrà decidere, qualche cosa in embrione, di già formato e organizzato. Così a Napoli dovrebbe esserci un forte nido di *Aquilotti* (abbonati cioè all'*Aquilone*) e tu potresti incaricarti di costituirlo. Formato il nucleo le belle iniziative e i successivi sviluppi verranno da loro.

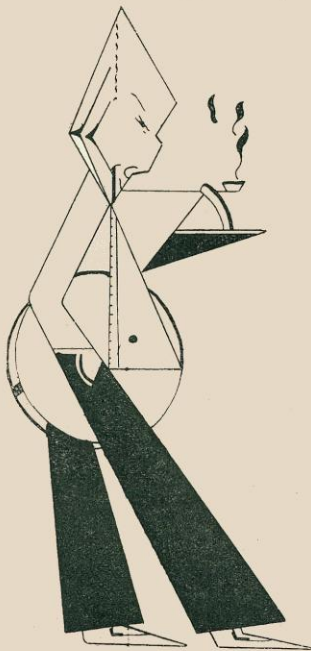
ALDA JANDOLO - *Salerno*. — Prima di tutto abbasso il « lei » cerimonioso e passatista. La donna in Italia può prendere il brevetto di volo a 18 anni compiuti come gli uomini. Non occorrono titoli di studio, essendo questi richiesti soltanto a quei giovani che debbono compiere i corsi all'Accademia Aeronautica. In quanto alla propaganda, puoi esserci utilissima ed io ti nomino senz'altro « capo gruppo » del bel nido di rondini che certamente saprai costituire a Salerno. Al lavoro quindi e da brava! Del nuovo libro del maresciallo Balbo, tanto atteso, ne hanno parlato tutti i giornali. Credo che ne sarai già in possesso. Il modello per costruire l'S55 sarà inviato a tutti indistintamente gli abbonati per il 1934-XII dai primi del prossimo gennaio. Ti auguro, gentile e volenterosa Alda, di poter soddisfare la tua sete di azzurro e di poter essere intanto una delle nostre più fervide, volenterose, fedelissime collaboratrici nella buona propaganda.

ALCIONI ANCONITANI. — La vostra idea di fare di noi per conquistare nuovi abbonati all'*Aquilone* è veramente grandiosa. Lasciamo stare per ora il Club giovanile. Vi confermo quanto ho detto a Giovanni Flores di Napoli e non ho nessuna difficoltà a riconoscermi « capimovimento » pro *Aquilone* in Ancona. L'Amministratore vi ha mandato 15 copie di fascicoli arretrati con i quali, senza dubbio, farete mirabilia! A proposito poi di questo desiderio di una formazione aero-giovanile, desiderio manifestato da voi e da altri, vi faccio presente che presto gli Aero Clubs cureranno la formazione di speciali sezioni di aeromodellisti e di giovanissimi aereo-tifosi! Non dubitate che in regime fascista, in ogni campo di attività, ed a maggior ragione nel nostro, si guarda a voi con tanto interesse e tante speranze! Ricambiate le energiche strette d'artigli. A noi!

RINALDO MALASPINA - *Milano*. — Va... Anzi è andato, per incoraggiare la buona volontà e le buone disposizioni e per dimostrare che si gradisce la collaborazione intelligente. Poiché la fantasia non ti fa difetto cerca di curare un poco di più, con l'esercizio e la paziente lima, la forma. Ricambiati saluti affettuosi.

SERGIO FAVERO - *Torino*. — Il tuo « Zio Falcone immaginario » mi è piaciuto moltissimo. In attesa di esaminare gli altri che sono in arrivo, pubblico il tuo originalissimo disegno. Ricambiati saluti cordiali saluti.

TORRICELLA NORADINO - *Bergamo*. — Puoi benissimo partecipare al secondo concorso per il quale ti esprimo i miei auguri. I tuoi reclami per i fascicoli non ricevuti li ho passati e raccomandati all'Amministrazione. Non conosciamo la serie di cartoline che desideri e non crediamo che esista. La tua proposta di pubblicare un dizionario di nomi tecnici, di parole e frasi convenzionali, di modi di dire in aviazione, è stata presa in seria considerazione. Sarai accontentato. Hai messo all'asta un numero de *L'Aquilone* e ne hai ricavato due lire?! Questo ci lusinga molto! Se ci procurerai gli indirizzi di tutti i tuoi compagni, noi manderemo a ciascuno di essi un bel numero di saggio e così pochi



Come Sergio Favero di Torino  
immagina Zio Falcone

saranno coloro che non si abboneranno. Se hai raccolto diversi abbonamenti, puoi anche inviare un solo vaglia, specificando però bene le generalità dei singoli abbonati. Grazie, proprio di cuore, cordialissime.

TIFOSO D'AVIAZIONE - *Prato*. — Alle irregolarità, quando sono denunciate, si oppone subito un rimedio. Ma se tu non specifichi! Mandaci quindi un elenco dei tuoi abbonati e fatti sapere quali numeri non hanno ricevuto nel 1933. Preferiamo inviare loro gli arretrati e chiudere l'abbonamento con l'anno, tanto più che con il 1934, essendo l'*Aquilone* quindicinale, cambia anche la quota. Grazie per le parole di cordiale simpatia ed anche per la buona propaganda già espletata e per quella che verrà.

## ENIMMISTICA

### REGOLAMENTO DEL CAMPIONATO 1934-XII

ART. 1. — Fra i lettori dell'*Aquilone* è indetto il campionato enimmistico per l'anno 1934-XII.

ART. 2. — In ogni numero dell'*Aquilone* saranno pubblicati quattro giochi numerati progressivamente.

ART. 3. — Fra i solutori di almeno tre dei quattro giochi pubblicati in ciascun numero sarà estratto a sorte un premio.

ART. 4. — Il 30 giugno 1934-XII ai solutori del maggior numero di giochi pubblicati nel primo semestre saranno assegnati 5 premi. A parità di condizioni deciderà la sorte.

ART. 5. — Il 31 dicembre 1934-XIII ai solutori del maggior numero di giochi pubblicati nel secondo semestre saranno assegnati 5 premi. A parità di condizioni deciderà la sorte.

ART. 6. — Al solutore del maggior numero di giochi pubblicati in tutto l'anno sarà assegnato un ricco premio. Egli sarà inoltre proclamato campione enimmistico per l'anno 1934-XII. Qualora diversi lettori venissero a trovarsi a parità di condizioni, verranno indette per loro delle gare eliminatorie.

ART. 7. — Le soluzioni dovranno essere inviate rigorosamente nei termini indicati ed esclusivamente a mezzo di cartolina postale al seguente preciso indirizzo: L'AQUILONE - per zio Falcone - Viale dell'Università - ROMA.

#### 1. SCIARADA

Parla il nonno

Dice il proverbio o mio nipote amato:  
« Gli amici si conoscono nel bisogno ».  
Carlo xxx xxxx amico ritenesti,  
E or xxxxxx e seal s'è dimostrato.

#### 2. REBUS

I L  
X B O

#### 3. SCARTO

Non togliermi il cuore: dolore mi dai!  
Ma se intanto mi lasci: tu scriver potrai.

#### 4. BIZZARRIA

Prendi cinque sorelle, mettele disordinatamente vicine e metti, in mezzo a loro, una consonante. Ciò che ne risulterà sta nei giardini.

PREMIO da estrarsi a sorte fra i solutori di almeno tre giochi: *Un libro di avventure sportive*.

SCADENZA improrogabile: 15 gennaio 1934-XII.

#### SOLUZIONI DEI GIOCHI PUBBLICATI NEI NUMERI PRECEDENTI

1. *Indovinello*: La - castagna.
2. *Scarto*: formica - forza.
3. *Sciarada*: serra - tura (serratura).
4. *Domanda bizzarra*: il sentiero.
5. Non pubblicato.

CHI VUOLE RISPOSTA NEL PROSSIMO NUMERO deve scrivermi entro cinque giorni da quello in cui riceve il giornale.

LA SERIE DELLE SPLENDEDE FOTOGRAFIE della Roma di Mussolini a disposizione dei miei corrispondenti sono salite a tre. Tutte e tre andranno ai tre disegni (a matita nera od a penna) raffiguranti il ritratto immaginario dello Zio Falcone e giudicati i migliori per la loro originalità. Poiché l'altra volta mi dimenticai di fissare il termine, ne ho approfittato per aumentare il numero dei premi e stabilire la scadenza del 15 Gennaio 1934-XII. I disegni premiati saranno pubblicati, come pure mi riservo di pubblicare tutti quelli che ritengo meritevoli.

A TUTTI gli AQUILOTTI e a tutte le RONDINI ed alle rispettive famiglie, auguri di Buon Natale, di buona fine e buon principio d'Anno da parte del loro affezionatissimo

Zio Falcone

6. *Sciarada*: pan-to-fo-la (pantofola).
7. *Anagramma*: entro - terno - treno.
8. *Scarto*: fermento - fermento.  
(Annullato per errore tipografico).
9. *Domanda bizzarra*: mai - ialì (maiali).
10. *Trisenso*: ora - ora - ora.
11. *Sciarada*: po - sta (posta).
12. *Sciarada*: u - dito (uditto).
13. *Aggiunta di vocale*: mar-mar-a (marmara).
14. *Decapitazione*: mu - lino (mulino).
15. *Scambio di vocale*: interno - intorno

#### ELENCO DEI SOLUTORI

(I numeri fra parentesi corrispondono ai numeri dei giochi di cui è stata inviata la soluzione.)

Liano Lorenzetti (1, 2, 3, 4, 6, 7, 9, 10) Ginalda De Pasquali (1, 2, 3, 4, 6, 7, 9, 10) Erti Leopoldo (2, 3, 4) Pierino Pellegrini (6, 7, 9, 10) Fernanda Cesolari (6, 9, 10) Dal Lago Wilson (1, 2, 3) Emilio Ponchielli (2, 3, 6, 7, 10) Duse Domenico (1, 2, 3, 6, 7, 9, 10) Maria Anna Galli (1, 2, 3, 6, 7, 9, 10, 11, 13, 14, 15) Giovanni Comici (6, 7, 9, 10) Gianfranco Accorsi (6, 9, 10) Antonio Mazzitelli (6, 7, 10) Baroni Giorgio (6, 7, 10) Erti Leopoldo (6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15) Adami Enrico (2, 3, 6, 7, 10) Irene Ciastellardo (1, 2, 3, 6) Maccarone Pasquale (6, 7, 10) Libero Biasin (1, 2, 3, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15) Vittorio Bini (1, 2, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 13, 14, 15) Ida Nottola (14) Viti Luigi (11, 12, 13, 14, 15) Sergio Manetti (11, 12, 13, 14, 15) Futuro Aviatore (11, 13, 14) Monti Mario (1, 2, 3, 6, 7, 9, 10) Fabbri Egisto (11, 12, 13, 14, 15) Piero Feroldi (1, 3, 6, 7, 10, 11, 12, 13, 14, 15) Ricchi Adriano (11, 12, 15) Lauredano Oreste (1, 2, 3, 6, 10) Molinari Bruno (1, 2, 3, 6, 7, 10, 11, 12, 15) Cortini Cesare (1, 2, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15) Barbini Rodolfo (6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15) Ricchi Corrado (1, 3, 6, 7, 9, 10, 11, 15).

#### ASSEGNAZIONE DEI PREMI

Sono stati assegnati i seguenti premi: Il libro in palio tra i solutori dei primi cinque giochi è toccato in sorte a GINALDA DE PASQUALI di *Pavia*; il gingillo da scrivania in palio tra i solutori dei giochi dal N. 5 al N. 10 è toccato in sorte a PIERINO PELLEGRINI di *Udine*; il libro in palio tra i solutori degli ultimi cinque giochi è toccato in sorte a RICCHI CORRADO di *Roma*.

Fra tutti i giochi pubblicati nell'anno 1933-XI hanno inviato il maggior numero di soluzioni esatte: CORTINI CESARE di *Roma* (13) - VITTORIO BINI di *Milano* (12) - ANNA MARIA GALLI di *Milano* (11) ai quali sono stati assegnati i tre premi stabiliti consistenti in tre belle fotografie della Crociera Aerea del Decennale.

A VITTORIO BINI di *Milano* è inoltre assegnata l'Agenda dell'Anno 1934-XII per aver inviato il maggior numero di giochi adatti ad essere proposti.

Tutti i premi saranno spediti entro il 15 gennaio 1934-XII.



(Continuazione dal numero precedente)

— Hai ragione, Bibi, certo! Metteremo una cassa... vedrai, faremo una gran bella cosa.

Cominciarono subito con lo spiegare tutti i lenzuoli, che erano logori e sottili. Si trattava di cucirli insieme in modo che formassero un gran sacco.

Per dir la verità, non sapevo da che parte incominciare e come dargli la forma che ci voleva. Secondo Bibi, la cosa era facilissima; bastava prendere per modello uno dei sacchi di farina o di patate e costruirne uno molte volte più largo e più lungo.

In principio, anch'io non vidi altra soluzione, ma la botticella d'acqua che stava vicino alla cassa me ne suggerì una migliore. La forma della botticella mi sembrava più adatta di quella del sacco per raccogliere più calore in meno spazio. Al momento, poi, di cucire insieme tutti i lenzuoli, pensai che era bene fare prima una prova con un sacco piccolo, per evitare il pericolo di perdere tanto tempo e sprecare tutta la tela, se le cose non andavano bene.

## Il sacco che vola

Prendemmo, allora, un lenzuolo, l'avvolgemmo alla botticella e tagliammo, in largo e in lungo, tutto quello che avanzava. Dalla tela rimasta, ricavammo un tondo, poi cominciammo a cucire.

A sera, avevamo finito e il nostro sacco pareva una botticella di tela senza fondo. Subito accendemmo il fuoco e tentammo la prova, ma sorse una prima difficoltà: non potevamo tenere con le mani il sacco sulle fiamme senza correre il rischio, o di bruciarlo o di cadere noi stessi sulla brace.

L'ostacolo fu però facilmente superato; corsi a prendere una canna di bambù, vi appesi ad una estremità il sacco con la bocca in basso, lo sporsi sul fuoco ed attesi. Il sacco oscillò un poco, mentre l'imboccatura si apriva e chiudeva, si rovesciò in alto, ricadde e ricominciò a sollevarsi.

Capii subito dove stava il difetto. Occorreva anzitutto qualcosa che mantenesse aperta la bocca e poi un peso che la costringesse a rimanere in basso.

Mi affrettai a spiegarlo a Bibi, perchè non si avvilitte, ed aggiunsi

— Quando partiremo noi, su un sacco tanto più grande, saremo noi a servire da peso che terrà bassa l'apertura; per questo piccolo, basterà un sasso o un pezzo di ferro.

Era già tardi e ce ne andammo a dormire, pieni di fiducia.

Il sole del giorno seguente ci trovò al lavoro.

In principio, pensai di puntellare la bocca del sacco con due cannuccie legate in croce, ma poi trovai di meglio: il nastro di lamiera d'un vecchio cassone sconquassato, che

curvai a circolo. Avevo così anche il vantaggio di non dovere aggiungere alcun peso; bastava da sè.

Quando fummo pronti, il fuoco fu riaccesa, ancora una volta attaccai il sacco in cima alla canna e lo esposi in modo che il calore vi entrasse bene.

Anche stavolta oscillò un poco, tuttavia rimase con la bocca in basso.

D'un tratto, si gonfiò quasi di colpo e cominciò a salire, di poco però, perchè era legato alla canna che io tenevo. Tutto eccitato, lo slegai e, eucitovi uno spago ad occhiello nella parte superiore, v'infilai la punta della canna, appena appena, in modo da poterla ritirare facilmente e presto.

Riprovai. Ancora una volta il sacco si gonfiò, poi, liberatosi da sè dalla canna, salì rapidamente più in alto degli alberi, fino che il vento lo spinse in direzione del laghetto. Cominciò allora a scendere, prima adagio, poi più veloce e finì per cadere sulla riva opposta.

— Evviva! Evviva! — gridava Bibi, saltando come un grillo. — Che bellezza! Domani partiamo noi...

— Piano, piano, Bibi; — lo calmai — domani, non è possibile. C'è ancora molto da lavorare. Dobbiamo cucire ancora il sacco grande, dobbiamo fare le prove per vedere se va bene, dobbiamo attaccare la cassa... Non avere tanta fretta!

— No, no, Marino. Lavorerò tanto e vedrai come ti aiuterò io...

— Così va bene. Intanto andiamo a riprendere il sacco piccolo e cerchiamo di capire perchè è disceso invece di continuare a salire.

— Già, è vero, Marino, perchè è sceso?

— Non so. Forse perchè il calore è uscito dall'apertura di sotto. Ti ricordi che avevamo detto di chiuderla quando era ben gonfia? Invece non lo abbiamo fatto. E' volato via subito.

Quando fummo di ritorno al fuoco, lo riattizzammo.

— Riproviamo, Bibi. Tu, tieni questo spago, e appena io ritiro il sacco dal fuoco, lega subito, stretto stretto, sopra il cerchio di ferro. Capito bene? Fa' presto, eh? Non ti confondere.

Prima di ricominciare la prova, assicurai di nuovo il sacco alla canna, come la prima volta, perchè non partisse innanzi tempo, quindi lo rimisi sul fuoco e, appena gonfio, lo ritirai. Bibi, prontissimo, fece la legatura e subito io liberai il sacco dalla canna. Strano; appena lasciato a se stesso, salì piano piano, poco al disopra della mia testa, poi ricadde al suolo. Rimase per un po' dritto, mentre s'andava raggrinzando rapidamente, poi s'afflosciò del tutto e s'adagiò a terra.

— O questo? — domandò Bibi, profondamente deluso.

— Niente, Bibi, è il calore che stava dentro che se n'è andato.

— Ma come ha fatto, se io ho chiuso subito?

— E' vero. Come se n'è andato? Non aver paura che lo sapremo.

Ancora una volta rifacemmo la prova, ma invece di lasciar libero il sacco, appena legata l'imboccatura, lo tenni fra le braccia e mi resi, così, conto che perdeva rapidamente l'aria calda che lo gonfiava, attraverso la tela.

— Ecco, ecco, Bibi, ho capito. Il calore non esce soltanto dalla bocca, ma da tutti questi buchini che sono nella tela. Vedi? — ed esposi il sacco contro il sole.

— Uh, quanti buchini! — gridò Bibi — Bisogna chiuderli uno per uno...; e come facciamo che son tanti?

— Uhm! Lasciami pensare un po'! In un modo o nell'altro rimedieremo. Intanto, non devi star così, tutto immusonito; hai visto bene che la cosa più difficile l'abbiamo fatta. Siamo riusciti a far salire in aria una cosa che non ha le ali.

Siediti qui, vicino a me, e ragioniamo un poco. Hai capito bene perchè il calore usciva dal sacco?

— Sì, perchè scappava dai buchini del lenzuolo.

— Bravo. E allora, se non ci fossero quei buchini...

— Se non ci fossero, il calore non scapperebbe.

— Proprio così. Bisognerebbe allora trovare un'altra cosa per fare il sacco, che non abbia tanti buchini come il lenzuolo.

— E se non c'è?

— Se non c'è? Allora faremo in qualche altro modo, non aver paura. E' curioso, ma da quando siamo soli, senza nessuno che ci aiuti, mi sembra di saper fare tante cose che prima non sapevo, e tutto mi pare abbastanza facile...

— E' vero, è vero, Marino. Anch'io. E poi, non ho più paura di star solo, come prima, e certe volte, anche se tu non mi stai vicino, mi pare d'essere in compagnia. Curioso, no? è come se la mamma o il babbo mi stessero a guardare dalla finestra.

— Sì certo, Bibi; io pure credo che non se ne siano andati per sempre e che ci guardino senza che noi possiamo vederli. — ri-sposi, stringendomelo accanto.

— Sai, Marino, — riprese, dopo un lungo silenzio. — sono sicuro che si trovano qui adesso, in questo momento, vicino a noi. Ma perchè allora non li vediamo? — aggiunse, guardandosi attorno tutto ansioso.

Mi parve bene distrarlo.

— Su, Bibi, il sole sta per andarsene. Sarà meglio cercare qualche cosa per farne un sacco che non lasci scappare il calore.

Corremmo alla baracca che serviva di magazzino. Era piena di casse, di attrezzi, di barili, di pennoni, di ferramenta d'ogni genere, di vestiti da marinaio, di barilotti di pece e di grasso e di tante altre cose che il babbo aveva portato via dall'*Alba Marina*, ma che non potevano servirci per quello che volevamo. Frugammo per molto tempo, senza risultato; esaminammo i vestiti da marinaio, le coperte, la camicie; tutto lasciava passare l'aria. Provammo pezzo per pezzo, avvicinandolo alla bocca e soffiando; niente andava bene.

## Il Nostromo

(Il sèguito al prossimo numero)

# La Madonna

Nel lontano Medio-evo, dopo il periodo delle Crociate, quando il Sepolcro di Cristo e i paesi sacri alla cristianità caddero di nuovo sotto il dominio maomettano e furono devastati, insanguinati da rappresaglie senza nome, una notte del maggio del 1921 la Casetta di Maria di Nazaret, quella stessa dove l'Angelo del Signore era apparso per annunciare la venuta al mondo di Dio fatto uomo, per miracolo divino si partì dalla Galilea e per le vie del cielo raggiunse Tersatto presso Fiume. La santa Casa rimase in Dalmazia sino al 1294, anno in cui, nella notte dal 9 al 10 dicembre, con nuovo miracoloso volo, si trasferì sull'opposta riva d'Italia in territorio di Recanati su di una piccola altura cinta da un boschetto di lauri.

Intorno alla santa Casa sorse un villaggio che trasformatosi in cittadina prese il nome di Loreto. Quando gli uomini cominciando a volare cimentarono ad ogni prova la loro vita e sentirono il bisogno di affidare ad un patrono divino la loro esistenza e la loro anima, la Vergine di Loreto fu assunta a patrona dagli aviatori di tutto il mondo.

Venne la grande guerra e la Patrona degli aeronauti non era stata ancora ufficialmente riconosciuta tale; fu soltanto nel 1920 che con breve pontificio di Papa Benedetto XV gli aviatori furono posti sotto la sua protezione.

Ma sino da quegli anni di lotta i combattenti del cielo rivolgevano nel momento del rischio più grande il loro pensiero e il loro cuore alla Vergine di Loreto; Madonnina piangente che deve aver accolte le anime degli eroi assunte al cielo dei morti per la Patria, che deve aver invocato l'aiuto di Dio ad ogni azione diretta al trionfo della giustizia.

Io ho sempre amato pensare che durante il miracoloso volo su Vienna le ali italiane siano state protette da Dio. E non è, fanciulli d'Italia, presunzione attribuire l'aiuto divino a quella nostra impresa. Iddio non poteva non aiutare chi in luogo di recare morte aveva fer-

# di Loreto

ma volontà di fare echeggiare alta nel cielo la parola della civiltà e della giustizia. La squadriglia dal nome dell'Evangelista fu protetta, io penso, dalla Madre celeste; le nostri ali, io penso, furono nascoste alla vista dei nemici d'Italia da una nube miracolosamente creata per la sua divina intercessione.

Ma la Madonna di Loreto, come mamma di figli troppo arditi, passato il tragico periodo della guerra, ha continuato a vegliare sui navigatori dell'aria per imprese che hanno dato all'Italia vittoriosa maggior prestigio fra i popoli; ha dovuto ad ogni impresa accogliere le anime purissime di coloro che con il sacrificio supremo la resero sacra.

Ognuna di esse si può riassumere in nomi che si identificano con il sacrificio.

Nella guerra Baracca, Ancilotto, Lisa e cento altri; nella pace: eroi fulgidissimi come Guidoni, Carlo del Prete, Penso, Boer, Barbicinti, Maddalena, Ciccioni, Squaglia e tutti gli altri che nel concorrere alla conquista più completa del cielo hanno immolata la loro esistenza.

L'11 settembre '20 il Governo Italiano ufficialmente e solennemente celebrò a Loreto per la prima volta la festa della Madonna e in quell'occasione si costituì un comitato che avrebbe dovuto provvedere ai festeggiamenti annuali. Il comitato molto opportunamente fu poi trasformato in comitato di assistenza alle vedove e agli orfani degli aviatori. In seguito, per volere del Duce, il comitato si fuse con l'Istituto Francesco Baracca per gli orfani degli aviatori in Gorizia. A Loreto restano ora soltanto i più piccini i quali, vivendo presso la Casa della Madonna che ha accolto le anime dei loro cari scomparsi, sono più spiritualmente vicini ad essi, e la Madonnina li veglia e ascolta la loro preghiera che è quella di tutti i bimbi d'Italia: « Proteggi le nostre Ali ora e sempre ».

**Nonno Meo**

