

L'AVILONE

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. 45-317



(L'ingegnoso Ulisse lavora)

La città capovolta e le squadriglie spettrali

 nostri amici lettori non possono aver dimenticato « l'ingegnoso Ulisse », quel nostro vulcanico corrispondente di dodici anni, dall'inventiva torrenziale; l'immortale ideatore della rete per la pesca degli aeroplani, dell'ombrello mo-

schetto, della tenda-automobile-canotto a trazione animale e della penna multipla automatica a serbatoio perenne (vedi n. 3 di quest'anno).

Ebbene, stamani il postino mi ha portato una sua lettera. Ho

subito riconosciuto la scrittura del mio grande piccolo amico ed ho avuto un momento di vertigine al pensiero delle rivelazioni gigantesche che certo doveva contenere.

Che nuova sbalorditiva scoperta era condensata in quel po' di carta?

Sì, lo confesso, la mano mi tremava un poco nel lecerare la

che va mantenuto il segreto e a me basta che tutti i più grandi generali e gli scienziati la stiano studiando che io sono sempre pronto a spiegare quello che da soli non riescono a capire, poveretti.

« Però io credo che saranno anche loro intelligenti e appunto per questo oggi voglio parlare di un'altra bellissima invenzione che proprio il nemico barbaro che vorrà fare le incursioni nel bel cielo d'Italia « che Appennin parte e il mar circonda e Lalpe » come dice qualcuno, che io ci ho preso otto a scuola l'anno scorso; (dove ero rimasto?...) ah, se vorrà fare, dicevo, le incursioni, ci rimarrà come un merlo e peggio per lui che poteva restarsene a casa.

« Dunque, caro amico, io avevo pensato che la « rete per squadre aeree » va benissimo ma due cose sono meglio di una tanto è vero che si dice, dalla padella nella brace, e questo vuol dire che siccome è possibile scappare dalla padella dunque è meglio prepararci vicino la brace.

« Io ho detto: come si può fare che questi brutti barbari invasori, se non potremo fermarli prima, arrivino senza bombe e almeno con le mitragliatrici scariche sulle città e allora i nostri bravi aviatori si avvicineranno senza pericolo anche a due metri da loro e basterà che facciamo — pum! — anche con la sola pistola e quelli non possono rispondere.

« Prima ho creduto di aver trovato un mezzo di fargli scaricare le bombe dove non facevano male a nessuno e ho ragionato così: quando il nemico, di notte, è nel nostro cielo, in mezzo alle nuvole, con la paura dei nostri, il vento e tutto, c'è il caso che non si ricordi nemmeno di dove ha la testa. Allora, se da terra noi proiettiamo contro le nuvole un panorama di città con le sue belle strade illuminate e la gente che passeggia, quelli si confondono, credono che sia una città vera e mollano le bombe senza accorgersi che è nient'altro che un film di città capovolta...

busta; commozione era, commozione non disgiunta da orgoglio.

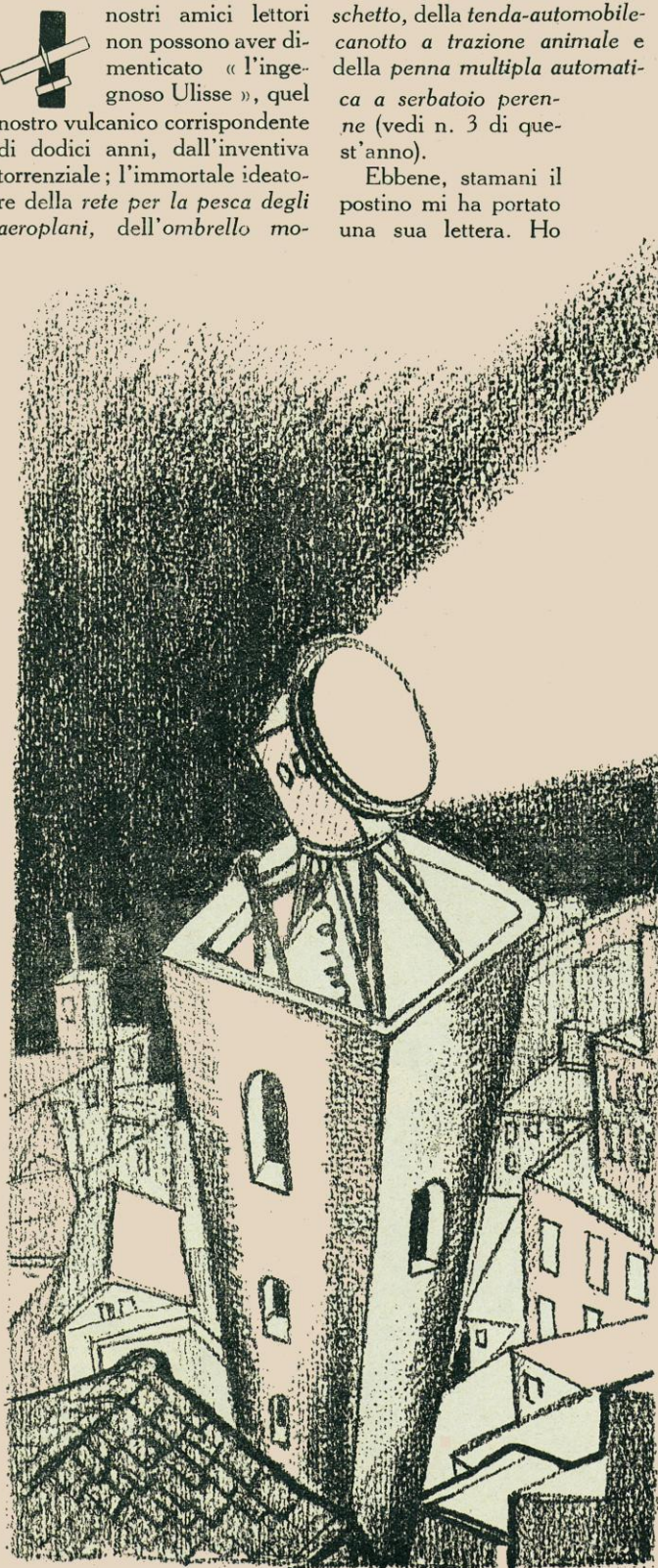
Si ha un bel dire; ma essere il primo confidente di un ingegno come quello di Ulisse, il primo depositario di invenzioni destinate a sconvolgere il mondo non può non turbare un animo anche se incallito come il mio.

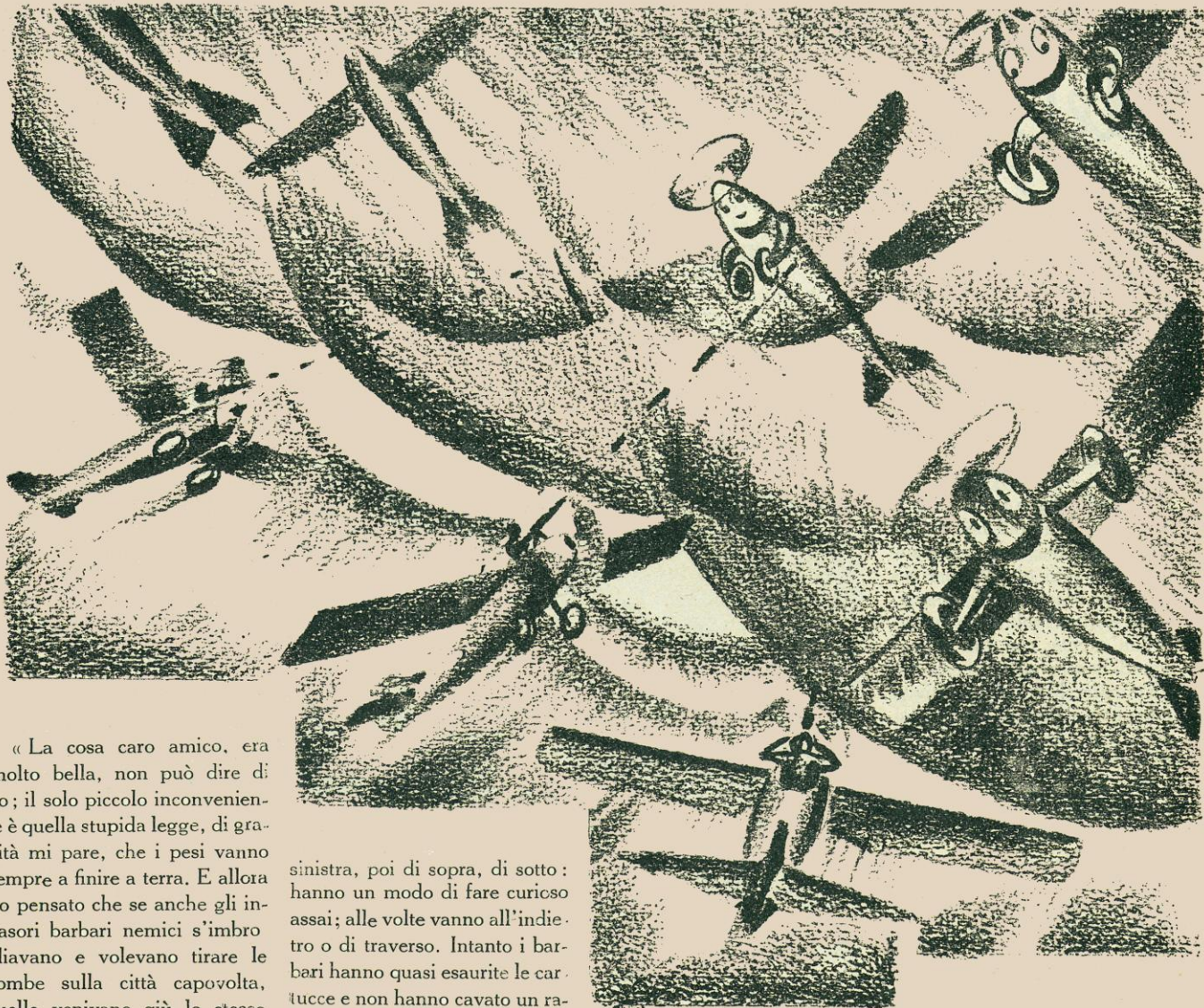
Da troppo tempo taceva « l'ingegnoso Ulisse »; doveva certo preparare qualcosa di sublime.

Non mi ingannavo. Del resto ecco la lettera; giudicatene voi stessi.

« Mio caro amico,

prima di tutto La devo ringraziare per le buone notizie che mi dà sulla mia « Grande Rete per Squadre Aeree ». Comprendo





« La cosa caro amico, era molto bella, non può dire di no; il solo piccolo inconveniente è quella stupida legge, di gravità mi pare, che i pesi vanno sempre a finire a terra. E allora ho pensato che se anche gli invasori barbari nemici s'imbrogliavano e volevano tirare le bombe sulla città capovolta, quelle venivano giù lo stesso sulle nostre teste. Brutto affare!

« Ma io non mi sono arreso e ne ho pensata un'altra; stai a sentire.

« Tu immagina gli aeroplani nemici in volo, che la notte è nuvolosa e se non lo è ce la facciamo diventare col fumo fumogeno come dite voi altri.

« A un certo punto ecco che i barbari piloti si vedono comparire davanti o di sopra, venti, trenta, cento aeroplani enormi. « Allarmi! Fuoco! » strillano tutti nel loro barbaro linguaggio e le mitragliatrici sparano. Macchè, nessuno casca, gli aeroplani continuano a passeggiare intorno, da destra saltano a

sinistra, poi di sopra, di sotto: hanno un modo di fare curioso assai; alle volte vanno all'indietro o di traverso. Intanto i barbari hanno quasi esaurite le cartucce e non hanno cavato un ragno dal buco... Ma ecco che il più intelligente grida: « Cessa te il fuoco, accidenti! Le pensano tutte! *Non sono aeroplani, sono ombre, spettri di aeroplani!*... ».

« Com'è andata la storia? Te lo dico subito. Con qualche macchina cinematografica si proiettano sulle nuvole che fanno da schermo, dei films d'aviazione, e il gioco è fatto. Ma non è finita; ora viene il bello!

Passa qualche secondo e riecco gli aeroplani. Il generale aviatore nemico, si mette a ridere e grida: « Non sparate, idioti, sono i soliti fantasmi, non ci beccano più! ». Furbo lui! Stavolta sono invece i nostri bravi aviatori che sparano

sacrosante pallottole e non spettri di pallottole, e gli aeroplani nemici che piovono giù in modo che bisogna girare con l'ombrello.

E quei pochi che scampano si ammazzano fra loro perchè non ci capiscono più niente.

« Io proporrei di chiamare questa mia invenzione *Spettroscopio antiereo*: *scopio*, in greco pare che voglia dire *vedere*, come *telescopio*, e *spettro* o *spettri*, sono i fantasmi degli aeroplani. Sarebbe come dire, « faccio vedere gli spettri per uno scopo antiereo ».

« Mi pare che faccia il suo effetto, *spettroscopio antiereo*, no?

« Bene, ti lascio perchè sto rimuginando un'altra faccenda di cui ti parlerò a tempo opportuno. Salutami tutto lo Stato Maggiore e di che non abbiano paura che ci sono io che penso a tutto e se c'è qualcosa che non capiscono, mi domandino pure ».

« Arrivederci ».

ULISSE VIGORELLI

P. S. — Scusi sa, se ho cominciato col Lei e poi ho finito col darti del tu. Ma Lei è così gentile con me, che proprio te lo merito.

Caro Ulisse,
fa' pure, l'onore è tutto mio.

Enzo Jemma

origine del

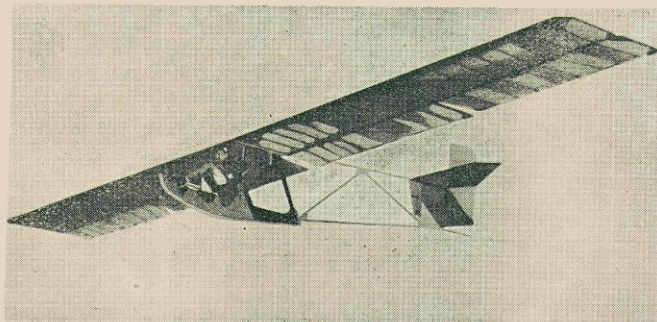


LL'ULTIMO articolo abbiamo illustrato quanto si è fatto in Italia per dare incremento

al volo a vela e abbiamo detto come esso costituisca la migliore preparazione per il futuro aeronauta, il miglior mezzo di diffusione di cognizioni aeronautiche, il migliore elemento di propaganda.

Non si discute il valore del volo a vela come sport; esso è uno dei più elevati nel campo dell'educazione fisica ed è superiore a tutti gli altri per ciò che riguarda il miglioramento dello spirito. Inoltre rappresenta un'attività che ha portato grandi benefici nella tecnica degli apparecchi a motore, attività alla quale si deve se è stato possibile costruire velivoli muniti di motore di piccola potenza.

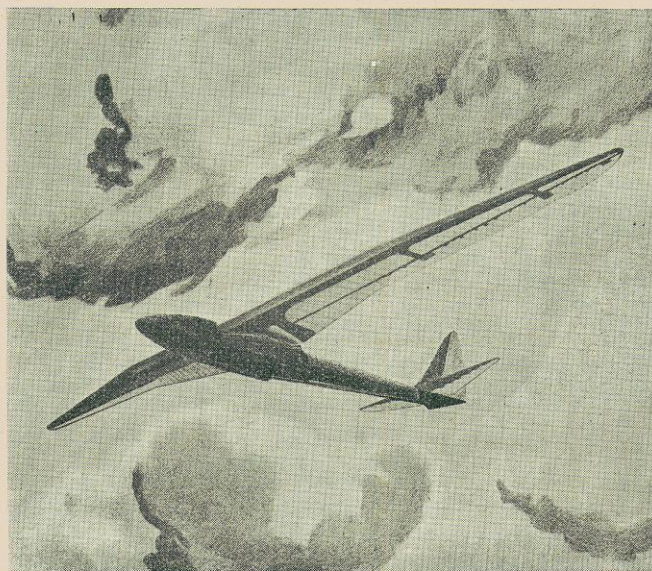
Nel campo del pilotaggio le opinioni sono assai diverse circa il valore del volo a vela nei riguardi di quello a motore; è certo però che l'allievo può benissimo apprendere le basi fondamentali della tecnica del volo a vela rivelando subito se ne ha o meno le attitudini necessarie. Ciò non significa che un pilota di volo a vela possa apprendere il pilotaggio d'un apparecchio a motore senza conoscerne ancora molte nozioni, ma è certo che anche un pilota di apparecchio a motore prima di divenire un buon pilota di volo a vela è necessario che compia il suo addestramento. In ogni modo è



In volo librato

provato che un corso di perfezionamento di volo a vela serve a completare e ad affinare il pilota di apparecchi a motore.

Nei voli poi sotto le nubi



Un veleggiatore fra le nubi

tempalesche per tentativi di recorso o per addestramento, il pilota di velivolo a vela si trova nella necessità di sfoggiare gran prontezza di spirito, capacità di manovra, sensibilità e di sfruttare le correnti aeree che ha appreso a conoscere perfettamente. Cosicché anche nelle

condizioni più critiche l'esperto veleggiatore sa trarsi d'impaccio per la grande conoscenza degli elementi dovuta, come abbiamo detto, ai voli compiuti

nelle condizioni più anormali.

Pertanto condizione essenziale per una buona istruzione di volo a vela è quella d'aver apparecchi costruiti in modo perfetto nella velatura e nei piani di coda.

La partenza del velivolo senza motore può essere effettuata con diversi sistemi tendenti sempre a vincere la forza d'inerzia della macchina, ed a farle acquistare la velocità sufficiente al sostentamento nell'aria.

Sarebbe assai utile però, per rendere più spedita e più semplice la partenza, fornire i velivoli pel volo a vela di un piccolo motore da far agire soltanto al momento del decollo. Ma di questo parleremo in seguito.

Presentemente la partenza di

"volo silenzioso,"

"chimera alata,"

un velivolo senza motore si ottiene con il lanciargli per mezzo di una catapulta, o per mezzo della trazione di cavi elastici oppure col rimorchio a mezzo di autovettura o di apparecchi a motore.

Il cavo elastico che proietta, mediante l'abbandono della trazione, l'apparecchio dal declivio d'una collina è il mezzo oggidì più comunemente usato. Ma è assai probabile che in avvenire il decollaggio dei velivoli senza motore sarà effettuato mediante rimorchio.

Prossimamente tratteremo dei diversi sistemi di partenza ed in particolare di quello che più si presta allo scopo.

G. d. N.

Una gara per modelli volanti indetta fra i giovani fascisti de'Urbe

Il Comando Federale dei F.G.C. dell'Urbe indice una gara-concorso per modelli volanti cui possono partecipare anche i giovani iscritti al G.U.F., all'Aero Club e all'Opera Balilla, per il tramite dei rispettivi Comandi.

La gara avrà luogo il 24 maggio 1934-XII al Campo di Volo a Vela di Monte Sacro e consisterà in una prova di durata di volo.

Saranno in seguito pubblicati i premi messi in palio per questa gara-concorso.

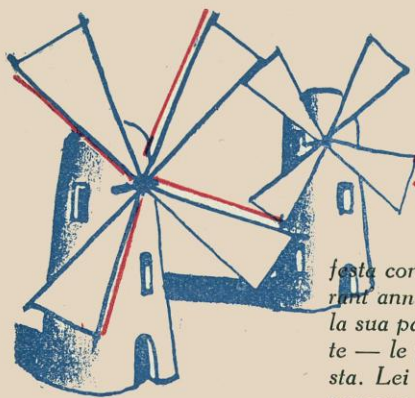
Le iscrizioni sono fin d'ora aperte fino al 5 maggio presso il Nucleo Aviatori del Comando Federale F.G.C. (Palazzo Braschi).

Aeromodelli e Accessori

Via Riva Reno, 118 - Bologna

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

Per il Catalogo inviare L. 1



L'avventura del signor Babà



È una giornata comica nella vita del signor Babanoff, una giornata comica e avventurosa che ha sconvolto la sua tranquilla esistenza come un colpo di vento.

Il signor Babanoff è un ricco commerciante levantino che vive in una delle isole del nostro possedimento, il Dodecaneso, dove esiste un nostro aeroporto.

È un uomo molto buono che ama gli italiani, particolarmente gli aviatori e i ragazzi, quantunque questi lo chiamino signor Babà a causa del suo grande amore per la birra che, dopo certe bevute straordinarie, lo fa rassomigliare, piccolo e tondo com'è, a quei dolci spugnosi e alcoolici che si chiamano appunto babà.

Una volta il signor Babà ebbe un'ottima idea, una di quelle idee per cui ci vuole un grande cuore e un cumulo di denaro: fondò una scuola italiana in un'altra delle isole del Dodecaneso per i ragazzi indigeni.

Costruita la scuola, si preparò con grande pompa la festa dell'inaugurazione nella quale il signor Babà doveva essere, e si capisce il festeggiato.

La cerimonia era indetta per le quattro del pomeriggio e poiché il tratto di mare che separava le due isole era piuttosto lungo, una quarantina di miglia, il signor Babà si preparò a partire con una delle sue barche a motore alle undici del mattino.

Al momento d'imbarcarsi si vide arrivare vicino il tenente aviatore Moretti, uno dei più abili piloti di quell'aeroporto.

— Caro signor Babanoff — gli disse il tenente non senza frenare un risolino al vedere il vecchio levantino vestito per la

festa con un abito nero di quarant'anni prima, mal adatto alla sua pancia troppo prominente — le faccio una lieta proposta. Lei sa che i borghesi non possono volare sugli apparecchi militari, ma per oggi le abbiamo ottenuto un permesso speciale. Potrò ospitarla nel mio idrovolante insieme al tenente dei carabinieri e al delegato del Governo: in venti minuti saremo là cosicchè lei potrà partire esattamente fra cinque ore...

Il signor Babà fece un passo indietro, roteò gli occhi e si grattò la punta del naso.

— Signor tenente — rispose con voce malferma — l'onore che lei mi fa è grandissimo, ma vede, ecco, non posso accettare; sono abituato a correre il mare su queste mie piccole frecce...

— Lo chiama piccola freccia questo macinino? — scoppiò a ridere il tenente — Pensi che ci deve impiegare quasi sei ore invece di venti minuti con questo ferrocchio che neppure i pesci si divertono a rincorrere....

— Non è questione di pesci, signor tenente — balbettò il levantino confuso. La verità è che non sapeva come spiegare che lui, un uomo vissuto sempre fra quelle isole, aveva una paura matta di andare per aria e non avrebbe cambiato idea per nessuna cosa al mondo. Figura-

tevi che prendeva ancora il mulo per salire dalla pianura al paese, perchè le automobili alle svolte, gli facevano impressione... — Sa, giovinotto, io sono ancora come i miei mulini che vanno col sistema del mio bisnonno, eppure la farina la danno sempre...

— Bene, faccia come crede, signor Babanoff; mi dispiace soltanto pensare che mentre io schiaccerò un sonnellino, lei pesterà l'acqua come un arrabbiato; badi che s'è alzato il vento e al largo si balla...

— A bordo della mia navicella son pronto a sfidare anche un tifone... — mormorò l'altro mettendo in moto il motore. — Arrivederci alle quattro, tenente!

Qui... qui... qui... la barca si avviò con un rumorino di catenaccio arrugginito: pareva che il motore soffrisse d'asma.

— Fila, piccola freccia, fatti onore — mormorò il signor Babà battendo teneramente su un fianco della sua decrepita imbarcazione — Va là, vecchio Babanoff, per stavolta l'hai scampata bella. Andar lassù... — guardò il cielo che si stendeva al di sopra di lui, con qualche nuvola lievemente grigia — Brrr! Fossi matto...

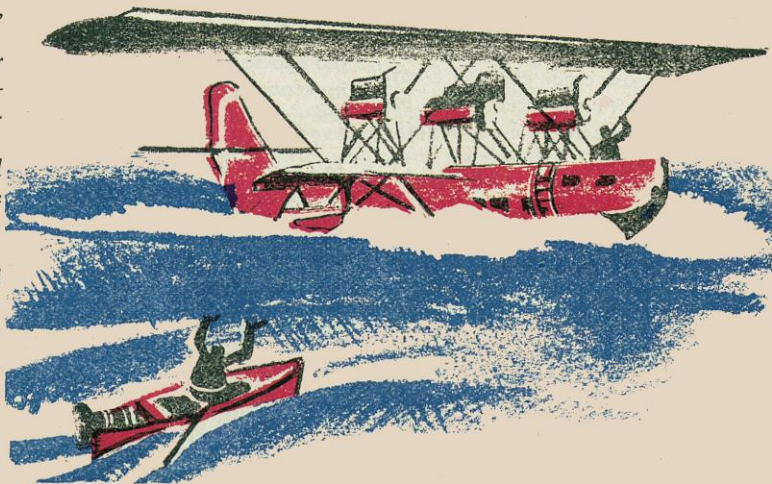
La piccola freccia parve volesse assecondarlo proprio con amore, perchè si mise a corre-

re con tutte le sue forze. Uscita dalla baia affrontò il largo puntando dritta verso la meta.

Per un paio d'ore le cose andarono bene. Col suo qui... qui... il gazzolino (così si chiama da quelle parti la barca a motore) affrontava le onde, scivolava sul loro dorso come sulle montagne russe, ma proprio nel momento in cui la costa era più lontana, il motore asmatico diede un gran sbuffo, poi sospirò e si spense.

Babanoff si alzò in piedi, allargò le braccia, risiedette e si rialzò. Era costernato. Poi si levò la sua bella giacca da cerimonia, si rimboccò le maniche e cercò di ripassare le parti del motore, ma non scoprì proprio nulla. L'unica cosa era di smontarlo tutto con la più grande pazienza. Ma se questa è una gran bella frase, in pratica diventa cosa difficile. Ecco che su un paio di pantaloni conservati gelosamente per trent'anni, e che, a parte qualche buchetto dovuto alle tarme, sono belli e lucenti come nuovi, ci cade una macchia d'olio, grande come un due lire, che la chiave inglese va a nascondersi sotto le assi del fondo, che le viti giocano a rimpiattino, che il vento soffia dentro la camicia come fosse una vela e che qualche spruzzo d'acqua gli lava la faccia inondando la cravatta; e la parola pazienza svanisce nell'aria accompagnata da sibili di rabbia e da un digrignare furioso di denti.

Insomma il povero signor Babà si ritrovò dopo tre ore in ben tristi condizioni: in mezzo al mare con dei miseri



pezzi di ferro inutili ai suoi piedi e sulla testa una vaga minaccia di temporale profilata all'orizzonte tra due sarcastiche nuvolette.

— Ad andare avanti coi remi arriverò laggiù sì e no a mezzanotte... — Erano ormai le quattro passate e tutti l'aspettavano; i bambini erano certo pronti accanto alla scuola. E le autorità? Poteva fare aspettare così i rappresentanti dell'Isola?

Era terribilmente confuso e mortificato, era proprio un povero essere smarrito con due remi in mano che battevano l'acqua impetuosa e parevano sull'immensità due stuzzicadenti.

Ma con la confusione non si conclude nulla. Le lancette dell'orologio proseguono il loro cammino; dopo le quattro corrono sui quarti d'ora come diavoli, arrivano alle cinque... E arriva anche da lontano un leggero ronzio, che diventa presto frastuono e poi rombo, così come quel punto nero apparso a cavallo di una nuvola si è trasformato a poco a poco in un velivolo, in un grande immenso uccello acquatico dalle ali spiegate che rotea lentamente, abbassandosi sempre più fino a scendere come su un pendio fatto d'aria e di luce, fino a posarsi dolcemente sul pelo dell'acqua.

Babanoff, in piedi sulla sua disgraziata barca, agita le braccia in un saluto che è disperazione e umiltà. L'apparecchio flotta per avvicinarsi quando più può al gazzolino e si ferma poco distante, così che al tenente Moretti riesce facile di alzarsi dentro la carlinga e di parlare a Babanoff.

— Si avvicini, faccia presto... — grida.

Babanoff si avvicina, ma per rispondere:

— Dica a quei signori che mi è impossibile di venire laggiù... — E' matto? Tutti l'aspettano. Via, monti presto sull'apparecchio, se no ci pigliamo la pioggia...

— Io, lì sopra? Abbia pietà di un povero vecchio, signor tenente...
Sì, no, no sì, dopo una lotta di parole, il signor Babà si trova con un piede sulla scaletta di bordo e l'altro sull'orlo della barca; ma questa pende, pare

che si rovesci, il piede scappa ed egli cade nell'acqua fino alla cintola.

Il tenente lo tira su con grande forza e brontola senza ritengo:

— Per tutti i diavoli, che fa? Sta a vedere che andiamo a fondo. —

Con un gesto un po' brusco lo lascia cadere nella carlinga dove il pover'uomo rimane immobile come un fagotto bagnato.

E l'apparecchio parte, lasciando dietro la bianca cresta della sua scia e s'innalza velocemente, prende quota sotto le nuvole come sotto un gran tetto grigio. A bordo non si sente che il frastuono del motore, tanto che il pilota, concentrata tutta l'attenzione nel volo, dimentica il suo passeggero; non per molto, però, ch'è gli arriva ai piedi e poi alle gambe un'umidità piuttosto fredda che si propaga e penetra nei suoi indumenti.

Si china a guardare e vede il signor Babà raggomitolo sul seggiolino, con due rigagnoli di acqua ai piedi... È lui che gocciola come un mastello bucato.

— Senta, si faccia un poco in là -- grida l'ufficiale -- se no tra poco sarò fradicio come una boa. — Poi ha pietà di quel povero uomo spaventato e cerca d'infondergli un po' d'allegria.

— Ma su, che diamine, perchè guarda il fondo della carlinga? Che cosa crede che sia? Guardi fuori, invece, ecco, le nuvole sono passate e c'è un magnifico panorama. Vuol che le mostri il suo paese, i suoi mulini?

Il signor Babà fa uno sforzo, allunga il collo come un palmipede e pian piano porta la testa sul bordo dell'apparecchio: Cielo! Quello che si stende sotto i suoi occhi stupefatti sembra una cartolina illustrata dai colori vivi, dai contrasti forti.

Il mare è uno specchio calmo e le montagne brune sembrano

tanto piccole. E quella gettata di dadi bianchi sopra una cima sarebbe il suo paese? E quei puntini chiari sparsi sul dorso del monte i suoi mulini, ma che dice il signor tenente, i suoi grandi importanti mulini? C'è da spaurirsi o da esaltarsi: con uno sguardo si abbraccia tutto, pare di dominare il mondo stando quassù!

Allora improvvisamente il signor Babà non ha più paura, perchè il suo animo si è aperto ad un'estasiata curiosità come dinanzi ad un prodigio. Capisce di non aver vissuto prima d'ora,



di non aver veduto nulla di grande e si agita per manifestare al pilota la sua straordinaria emozione.

— Bene — dice il tenente — ma adesso non faccia il ragazzino e non parli al manovratore, ch'è debbo iniziare la discesa.

La discesa? Ma se la sua isola è ancor lì dietro le sue spalle... ed ecco subito l'altra a cui sono diretti. Che cosa superba la velocità! Bisognerebbe davvero che il suo povero gazzolino, che sta andando alla deriva, sapesse arrossire di vergogna.

Sono tutti sul pontile in attesa dell'apparecchio: le autorità, il pubblico e i bambini. Il

signor Babà arriva producendo un effetto indescrivibile: i suoi pantaloni dalla gioventù ignorata sono dei miseri cenci bagnati appiccicati alle sue grosse gambe e gocciolano continuamente: tutto il suo aspetto è dei più comici e miserevoli. In verità, preso da un fuoco di fila di domande, egli è un po' confuso; è troppo grande la parte di eroe della giornata per un piccolo uomo come lui. Ma poi, quando pressato da tutte le parti, è costretto a parlare dinanzi all'edificio da lui donato all'Italia nuova e vede tutti gli occhi dei ragazzi fissi sui suoi pantaloni che piangono, alza la voce per dire: — Ridete pure, fanciulli. Ormai il mio vestito appartiene al passato e io appartengo al presente! Gridiamo evviva all'aviazione che compie i miracoli più portentosi, compreso quello di mutare le idee di un vecchio Babanoff...

E gli applausi non finiscono più.

Rosa Claudia Sterti

Fabbrica Automobili
ISOTTA FRASCHINI
Via Monterosa, 89
Milano

Imprese memorabili compiute con motori d'aviazione
"ISOTTA FRASCHINI",
nel Primo Decennale dell'Aeronautica Italiana

1926
Conquista di 17 Records Mondiali con motori I. F. Asso 500.

1927
Conquista di altri 6 Records Mondiali e 3 Records Nazionali con motore I. F. Asso 500.

Doppia traversata dell'Atlantico del Sud del Comandante De Barros con motori I. F. Asso 500.

Doppia traversata dell'Atlantico e Raid delle due Americhe del Comandante De Pinedo con motori I. F. Asso 500.

1928
Raid nelle Terre Artiche del Comandante Maddalena con motori I. F. Asso 500.

Crociera in Squadriglie nel Mediterraneo Occidentale con uno Stormo di 61 apparecchi con motori I. F. Asso 500.

1929
Crociera in Squadriglie nel Mediterraneo Orientale con uno Stormo di 35 apparecchi con motori I. F. Asso 500.

1930
Conquista di 6 Records Mondiali con motori I. F. Asso 1000.
Conquista di altri 6 Records Mondiali con motori I. F.

Storia di due fanciulli che inventarono il volo

(Continuazione e fine dal numero precedente)

— Fra gli scogli, Marino; guarda, guarda! Tre o quattro ombre lunghe lunghe scivolavano sott'acqua, emergendo ogni tanto in un cerchio di schiuma. I pescicani.

Rabbrividi il pensiero di poter cadere in acqua, ma non volli spaventare Bibi. Dissi solo:

— E' molto tardi, si fa buio — Sarà meglio scendere.

Passai la mano attraverso il foro e cercai di tirare a me la corda. Non ci riuscii, era troppo tesa.

— Bibi, — dissi — sta' bene attento. Io mi affaccio un attimo per far scendere un poco l'aquilone; tu ficca il braccio in quel buco e appena la corda si fa lenta, la tiri su e me la passi. Hai capito?

— Sì, Marino. — E si distese sul fondo dello scafo, mentre io mi voltavo per affacciarmi.

— Taglia, Bibi! Presto, taglia la fune! — gridò improvvisamente una voce che non era la mia e nemmeno quella di Bibi; dolce e imperiosa, che mi immobilizzò freddo e senza respiro. La voce del babbo.

Prima che potessi fare un gesto solo per impedirlo, Bibi aveva preso il coltello e aveva troncato la corda, passando il braccio attraverso la coperta.

Annientato, guardai dall'apertura e vidi la fune cadere tra l'erba, mentre l'isola con le sue palme, il lago e la baracca, pareva sprofondassero lontano, nell'ombra della sera.

Poi guardai Bibi. Era immobile e mi fissava stralunato.

— Hai sentito, Marino?

— Sì.

Taque un poco, poi chiese piano, guardandosi attorno.

— Era la voce di papà; è vero?

Che rispondere? In due avevamo sentito quella voce, e nessuno di noi aveva parlato. Da dove veniva?

La mia povera testa di bambino ignorante si perdeva, cercando di capire. Risposi:

— Sì, Bibi, era papà, che ci sta vicino, insieme con la mamma, in un posto dove non possiamo vederli.

— Andremo noi in quel posto, Marino?

— Sì, certo, non so quando, però.

Strano. Ragionando, mi dicevo che eravamo perduti, così, soli, bambini deboli su un aquilone di canne e di foglie trascinato dal vento sull'oceano; eppure in cuore sentivo una calma straordinaria. Bibi poi era addirittura allegro.

— Dove ceneremo stasera, Marino? — mi chiese, mentre, manovrando le tavolette, cercavo di mantenere l'aquilone sempre con la prua al vento.

— Non so, Bibi. Vedremo.

— Avevo ragione io a voler portare da mangiare. E dove andiamo?

Che dire? Non lo sapevo davvero. Non ero più io ad agire; c'era qualcuno che ci stava accanto e sapeva quel che conveniva fare.

— Il babbo lo sa. Quando sarà l'ora, ci farà scendere e ci darà la cena.

— Allora va bene — fece Bibi tutto soddisfatto. — Intanto io dormo.

— Bravo. Buona notte.

— Buona notte, Marino. Quando saremo arrivati mi chiami, eh?

— Sicuro.

Si distese sul cuscino e dopo qualche minuto il suo respiro, divenuto più profondo e lento, mi annunciò che il sonno era sopraggiunto.

La luna era non molto alta sull'orizzonte e faceva brillare l'oceano sotto di noi.

Lontano lontano, una macchiolina bruna, dal lato donde veniva il vento. — Forse la nostra isola.

La contemplai, come sognando. Mi pareva di volerle bene, a quella povera isoletta, ora che ero certo di non rivederla più.

Dopo tutto era stata buona con noi, accogliendoci dopo l'arenamento dell'*Alba Marina*. Ci aveva salvato e nutrito e nessuna malattia ci aveva colpiti durante il soggiorno.

Aveva tante belle palme, un laghetto così carino dove era piacevolissimo bagnarsi e frutta eccellenti. Ma ora l'oceano riluceva sotto la luna e non distinguevo più l'isola dalle onde.

Distolsi gli occhi dai riflessi e guardai in alto le nubi e le stelle.

Le nuvole correvano nella stessa nostra direzione, ma più veloci.

Oscuravano a volte la luna e quando ci passavano sopra, avevo l'impressione che salissimmo verso di loro.

Come sarebbe andata a finire?

In certi momenti, specie quando il buio aumentava, mi sentivo tremare tutto. Poi guardavo Bibi. Era così bello sotto i raggi della luna. Dormiva dolcemente con un sorriso fiducioso sulle labbra dischiuse.

Povero fratellino. Davvero avremmo dovuto finire in bocca ai pesci?

Guardai di nuovo fuori; mi sentivo un po' stordito e sonnolento.

Chi lo sa quanto tempo era passato?

La luna era proprio sopra la nostra testa ora, e dall'oceano saliva un mormorio monotono che mi assopiva, interrotto a volte come da lamenti, da urli lontani o soffi rauchi, che mi facevano rabbrivire. Forse uccelli notturni o, chissà, pescicani?

Cercai di capire, dalle stelle, in che direzione andavamo. Il babbo una volta mi aveva insegnato come si fa. Non ci riuscii, però; le stelle, parte erano nascoste da nubi, parte offuscate dalla luna e non potevo così riconoscerle.

Giù in fondo all'orizzonte, ce n'era una verde, curiosissima, perchè tutte le altre erano bianche o azzurrognole. Guardai attentamente in ogni direzione, per vedere se quella era l'unica stella verde. Non ne vidi altre e allora tornai a cercarla.

Non c'era più.

Al suo posto, più lucente, più vicina, ne apparve una rossa e subito dopo anche quella verde tornò a farsi vedere proprio accanto all'altra.

Le due stelle sembravano muoversi nella nostra direzione, lente e oscillando. Un'idea mi venne, assurda, che mi tolse il respiro. No, no, era troppo, troppo bello.

Mi spostai leggermente in avanti e l'aquilone scese lento, ruotando.

Le due luci ingrandivano rapidamente, poi quella verde scomparve rapidamente da qualcosa

di bianco, la velatura di un bastimento. Dal basso mi giunsero voci deboli e confuse, un suono di armonica e una nenia di marinaio.

— Bibi! Bibi! — chiamai e lo baciavo e piangevo e ridevo, senza curarmi dell'aquilone che continuava a scendere con lunghi ondeggiamenti. — Bibi! Siamo arrivati! Un veliero, Bibi! Guarda, grida con me, forte, così! « Oheè! oheè!! ».

Tacemmo, in ascolto, col cuore che saltava in petto.

Il canto e il suono s'erano interrotti.

— Oheè! — gridammo ancora, con quanto ci restava di voce.

Il rumore delle onde, ora assai vicine, ci disturbava.

— Oheè! — rispose infine una voce: poi una lanterna si mosse sul ponte della nave.

— Qui, qui, venite! — urlammo, ma non potemmo aggiungere altro, perchè si trovammo in mezzo ai flutti con l'acqua sino al petto.

Per fortuna l'aquilone galleggiava. Noi sapevamo nuotare, ma non ce ne fu bisogno, perchè una barca si staccò dal fianco della nave, che si metteva di traverso al vento, mentre gli uomini ai remi gridavano qualcosa che non ci riuscì di capire.

EPILOGO

Qui ha termine la narrazione di Marino così, come l'ho raccolta viva e fresca dalla sua bocca.

Io non ho fatto altro, come ho detto prima, che trascriverla e mettere le parole che giudicavo appropriate qua e là dove Marino non trovava l'espressione giusta. Non bisogna dimenticare che li ho raccolti allo stato selvaggio, i miei due nipoti.

Ora vanno a scuola, e sono forti, robusti e svegli che è un piacere. Superano tutti i loro compagni in ingegnoseria e sveltezza. Legano poco con gli altri, ma stanno volentieri insieme.

Marino vuol divenire aviatore e Bibi vuole accompagnarlo con un grande fucile per sterminare tutti i pescicani degli oceani.

Sono ragazzi singolari.

Spesso, nelle notti serene lasciano la loro cameretta e si stendono su una coperta in giardino e bisbigliano fra loro chissà cosa, fino a che si addormentano placidamente.

Nelle giornate di vento si eccitano stranamente, e specialmente Marino, che gira pel giardino e si guarda intorno con una espressione che mi preoccupa, quasi cercasse qualcosa, oltre il palazzetto del Municipio o la casa del curato: poi, credendosi inosservato, scavalca la sponda dello scafo dell'aquilone, già sgangherato e col rivestimento di foglie a brandelli e, sottovoce, chiama Bibi.

Restano lì a lungo, fianco a fianco; a volte delle ore, mentre il soffio potente della bora o del maestrale scuote e fa gemere i bambù delle ali, ormai ingialliti e in via di marcire.

Forse ho torto, ma in quei momenti preferisco lasciarli in pace.

Il nostromo



DOPO che la Junta dos Mathematicos di Lisbona ebbe respinte con derisione le proposte di Colombo, questi rivoltosi per aiuti alla Spagna, aveva atteso in una alternativa di speranze e delusioni per ben sette anni le decisioni della Regina Isabella.

Quali tormenti abbia dovuto sopportare il suo animo durante sì lungo periodo di angosciosa incertezza, forse nessuna penna saprà mai efficacemente descrivere.

Le fonti della sua perseveranza, che supera i comuni limiti umani, sono indubbiamente da ricercarsi nel profondo sentimento di fede cristiana che lo animava e nel sostegno e nel conforto trovati fra i padri del Convento della Rabida, presso i quali Colombo aveva sicuro asilo, salde amicizie, ferventi sostenitori.

L'ideale che con tanta forza sospingeva il Navigatore italiano verso le terre del suo sogno era mistico più che scientifico. Animato da una fede illuminata, egli pensava che attraverso la nuova agevole via oceanica sarebbe stato facile predicare il Vangelo e diffondere l'idea cristiana fra le innumeri genti asiatiche; mentre vagheggiava di armare, a sue spese, con la ricchezza che gli avrebbe procurato il buon esito dell'impresa, un formidabile esercito per liberare il Santo Sepolcro ricaduto in soggezione dei miscredenti.

Quest'elevatissima idea gli infondeva la certezza nell'aiuto divino e, quando giunse il faticoso giorno della partenza, l'anima del Navigatore fu tutto un inno di gratitudine e d'amore

per l'Altissimo che aveva esaudito i suoi voti più ardenti.



Il 3 agosto 1492 la *Santa Maria*, la *Pinta* e la *Niña*, salpano dal porto di Palos dirette verso occidente su un mare leggendario e pauroso, popolato di mostri spaventosi e di oscuri pericoli, al quale il progresso di centinaia di anni nulla ha tolto del suo tenebroso mistero.

Centoventi uomini, marinai provetti, ma dalla mente limitata e dallo spirito saturo di inverosimili superstizioni, seguono, titubanti, uno sconosciuto Capo straniero che ha loro promesso incredibili cose.

Con prora a ponente, le fragili navi solcano le acque oceaniche. Gli orizzonti, scrigni d'azzurro, si susseguono e si rinnovano senza confine.

Le vele turgide d'un fresco a-

liso fanno divorare alle carene, assetate di spazio, innumeri miglia. I giorni passano con monotonia esasperante segnati dal lento volger di un abbacinante sole tropicale.

Sull'alto ponte della *Santa Maria* il Condottiero infaticabile passa tutte le sue ore in vigile scolta, interrogando i venti, le onde, le stelle, il volo degli alcioni, la direzione delle correnti, per disvelare un poco l'infinito mistero della natura.

Da lunghissimi giorni si corre verso l'ignoto, su un mare d'olio.

Dalle profondità abissali sorgono strani pesci, nei quali i navigatori credono riconoscere le mitiche sirene.

Gli equipaggi pensano di essere prossimi ai confini del mondo: dove vorrà condurli questo pazzo Genovese?

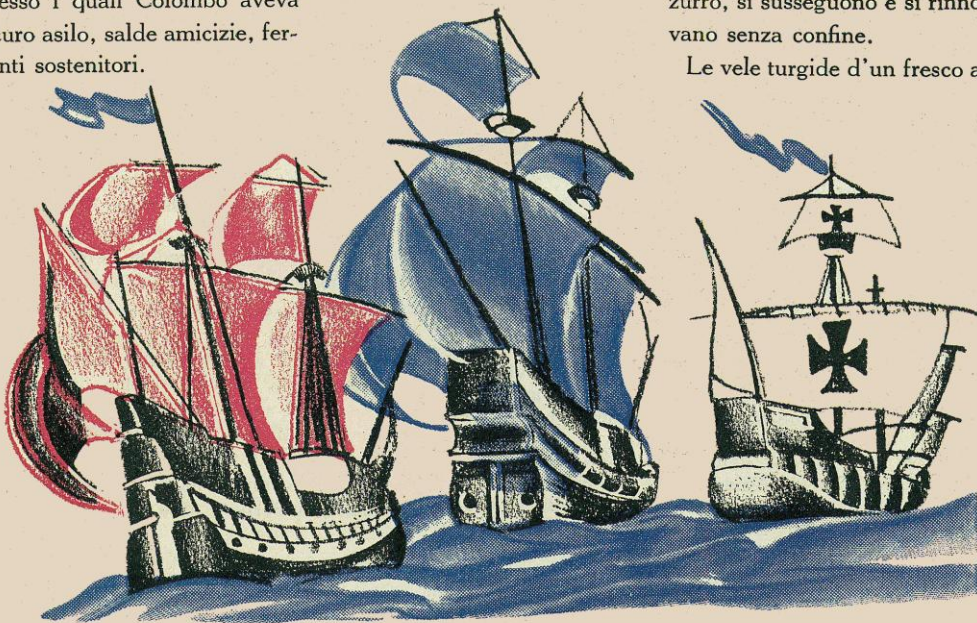
Tutti sono stanchi e spaventati. Da nave a nave voci sorde si trasmettono sediziosi messaggi.

La rivolta serpeggia a bordo.

Perché non si getta a mare lo straniero e non si torna verso le case lontane e sicure? Perché tentare più oltre la sorte oscura?

Il vento favorevole che costante spira verso ponente aumenta la preoccupazione dei marinai, che temono di non poter più ritornare in Europa.

Voci, sempre più alte ed eccitate, chiedono l'inversione di rotta. Il Condottiero non le ascolta. Egli vive in una sfera



lontana e superiore agli eventi minacciosi che ci vanno maturando nel microcosmo della sua nave, punto infinitesimo di un mare senza limiti. Alla indisciplinata ed



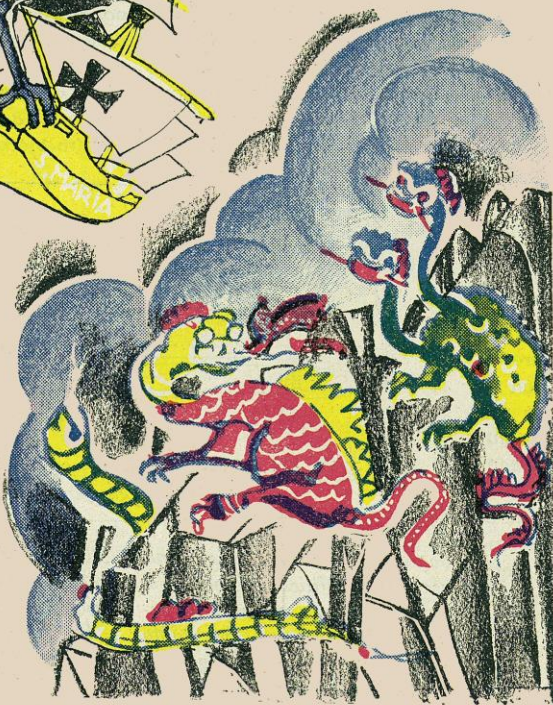
all'accecamento dei suoi uomini oppone una granitica calma, un'indiscutibile fede.

Per non impressionare maggiormente gli equipaggi, egli tiene due giornali di rotta. Uno visibile a tutti, dove segna distanze raccorciate, ed uno segreto con i dati reali del cammino compiuto.

Nelle sue osservazioni ha notato che l'ago delle bussole, col variare della longitudine, non segna più il nord vero, ma si scosta da esso di un angolo che aumenta di giorno in giorno. Primo nel mondo, scopre così il fenomeno della declinazione magnetica che annota sul giornale segreto, tenendolo accuratamente celato anche ai suoi ufficiali più fidi.

Un mattino le navi si trovano

impigliate fra acque folte di una strana vegetazione, fra le quali avanzano a fatica. Tutti pensano alla terra vicina e gli animi esultano, ma presto l'equipaggio si accorge che si tratta di erbe marine, le stesse erbe che, nella leggenda, segnano la fine del mondo.



Proseguendo, le navi vi resteranno bloccate ed il gigantesco uccello Roc dagli artigli di ferro e dal rostro di bronzo, verrà a sollevarle nell'aria per lasciarle poi precipitare sulle aguzze rocce che chiudono il regno degli inferi.

Tutti chiedono a gran voce di volgere la prora all'Europa, ma per fortuna il vento assai fresco di levante fa superare rapidamente alle caravelle questo mar

di sargassi, ed alcuni giorni più tardi tre uccelli, messaggeri di terra vicina, come la biblica colomba dell'arca, riaccendono le speranze di tutti, mentre, rinforzatosi il vento, poderose ondate si sollevano fuggendo dall'animo dei marinai il terrorizzante dubbio di trovarsi nel morto mare senz'onda che precede l'inferno.

Finalmente il 12 ottobre la terra sorge, come delizioso miraggio, dall'acque, salutata da grida osannanti.

Le ciurme si inginocchiano reverenti ai piedi del Condottiero e sentono su di loro librarsi, formidabile, l'ala proteiforme del genio Italo.

Cristoforo Colombo è una delle più belle figure di navigatore italiano, è l'uomo che, ricco d'una fede e d'una certezza meravigliose, lotta contro l'ignoranza e l'incredulità d'un mondo apatico, di una ciurma ostile, di un'umanità gretta. Ma egli vince gli elementi e trionfa dell'incredulità degli uomini per salire ai fastigi della gloria.

Chi, oggi, non riconosce al grande Genovese il merito della più grande scoperta che sia stata fatta al mondo?

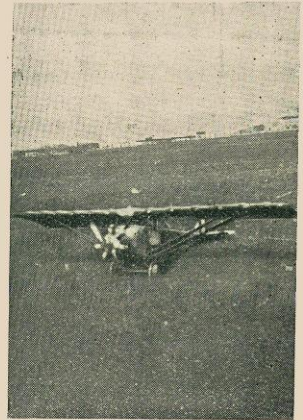
Mario Ambrosi

Il 21 aprile u. s. è stato insignito della Commenda della Corona d'Italia l'ingegnere Lucio Nardi, direttore dell'Aeronautica d'Italia, il vecchio Stabilimento torinese che tante ali ha dato all'Italia. «L'Aquilone» che si vanta di esser nato in questo nido di aquile e di geniali progettisti, è fiero che il suo «padrino» abbia avuto giusto premio di una intensa attività a favore della nostra aviazione.

L'aeromodello "A.S.1,"

Luigi Zocco di Bra ha costruito un modello volante riprodotto un apparecchio da turismo e l'ha battezzato "A. S. 1" (motore a 7 cilindri, dimensioni d'ala m. 1 per 0,70).

Abbiamo pubblicato nel numero scorso una bella fotografia dell'apparecchio in volo. Ora riproduciamo altre due fotografie, in una delle quali potrete ammirare anche la serietà del costruttore.



Il modello «A. S. 1» sul prato, pronto per il decollo.



IMPORTANTE

A quegli abbonati che a suo tempo ci trasmisero soltanto lire tre e che sulla fascetta del proprio indirizzo vedono stampato maggio '34 (cioè 5/34), col prossimo numero sarà sospeso l'invio de L'Aquilone, se non avranno provveduto ad inviarcì il saldo dell'abbonamento annuo in lire 4 mediante cartolina vaglia o francobolli

La Palestra

Il costruttore di aeromodelli

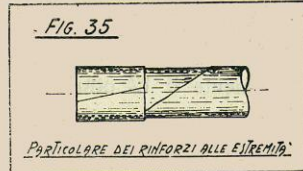
(OTTAVA LEZIONE)

Prima di togliere i pezzi di tubo dalla canna, li puliremo levando la colla mediante carta vetrata fina e facendo attenzione di non troppo intaccare il legno, che è già per se stesso abbastanza sottile.

Leveremo i due pezzi dalla canna e con una lama da rasoio di sicurezza rettificheremo ad ognuno una estremità, in modo che queste bene combacino fra loro, dovendone fare la giuntura per ottenere un tubo solo.

Rimonteremo i tubi sulla canna, facendo combaciare le estremità pareggiate, taglieremo una piccola striscia di compensato di 4/10 delle dimensioni di mm. 50x90 e la metteremo 10 minuti nell'acqua fredda; prepareremo un po' di colla, poi avvolgeremo la piccola striscia di compensato attorno alle estremità che si combaciano, per fare la giuntura (Fig. 34) dei due pezzi che avremo prima spalmato di colla per quel tratto necessario e leggeremo con spago il tutto ben forte e con legatura fitta.

Sulla canna abbiamo ormai il nostro tubo pronto, ma che ancora non è stato tagliato nella misura della lunghezza desiderata; prima di far ciò, non sarà male tagliare altri due piccoli pezzi di compensato di 4/10 nelle misure di m/m 30x90 che metteremo di rinforzo alle estremità quando ne avremo stabi-



lito la lunghezza e prima di tagliare il tubo a misura.

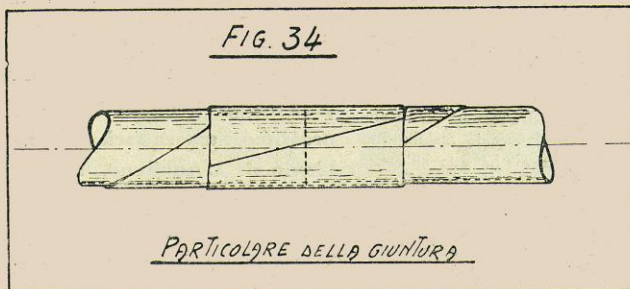
La lunghezza stabilita, come abbiamo a suo tempo detto, è di cm. 130; ma, volendo, si può fare anche di cm. 150.

Stabilita la lunghezza (la giuntura non è necessario sia a metà precisa), ne faremo i segni delle estremità servendoci di una matita e vi collegheremo i rinforzi (Fig. 35) che ben leggeremo con spago e metteremo ad asciugare, mentre nell'attesa ultimeremo il ricoprimento dell'ala e dei piani di coda.

Toglieremo l'ala dai piani di montaggio e ci assicureremo che la carta inferiore sia ben rimasta attaccata in tutte le sue parti e che la tenditura sia avvenuta perfetta senza recar danno allo scheletro.

Verificato ciò, riappoggeremo l'ala sui piani e disporremo per il ricoprimento della parte superiore che eseguiremo nella stessa maniera e con lo stesso procedimento usato per fare la parte inferiore.

Dopo di che, con piccole strisce di carta in misura adatta copriremo anche la parte centrale sia sopra che sotto, ove si trovano i diaframmi di unione dell'ala e i supporti.



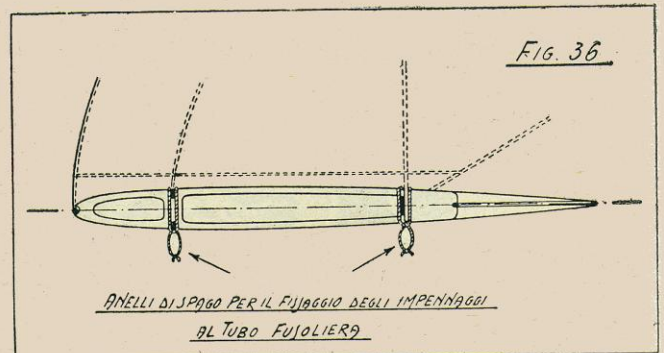
Quando saremo certi che la gomma sia asciugata, con acqua pulita e servendoci di cotone come già abbiamo fatto, bagneremo la carta non ancora tesa e cioè le parti superiori e le unioni centrali e metteremo ad asciugare, lasciando il tutto sui piani di montaggio e fermando, se è possibile, con qualche peso, che ogni tanto rimuoveremo per non lasciare aggrinzire la carta ove poggiano i piani stessi.

Copriremo ora la parte superiore del piano orizzontale del piano di coda e il timone da ambo le parti; metteremo delle striscioline ove questo si congiunge con l'impennaggio orizzontale e, a gomma asciugata,

rettifichiamo con una lima, onde non vi siano rimaste sbavature e il tubo è così finito, perchè non lo verniceremo per il fatto che la vernice, qualunque essa sia, seccandosi, lo renderebbe fragilissimo.

Però possiamo, se lo vogliamo, lucidarlo con lucidatura a tampone, come il mobilie e lucida i mobili, e cioè lisciaandolo preventivamente con olio di lino e pomice e lucidandolo poi, fregando lungamente e sempre nello stesso senso con un tampone imbevuto di gomma lacca e alcool.

Prendiamo ora gli impennaggi, la cui carta si sarà asciugata e tesa; ad essi applicheremo quattro piccoli anelli di spago



bagneremo e lasceremo ad asciugare, affinché la carta si tenda. Quando ciò sarà avvenuto, osserveremo che tanto l'ala quanto gli impennaggi abbiano acquistato quella massima rigidità che gli scheletri nudi non presentavano.

Riprendiamo il tubo, leviamo lo spago dalla giuntura centrale e dai rinforzi alle estremità e passiamoci sopra con un po' di carta vetrata fina per toglierli i residui di colla.

Leviamo l'anima e cioè la canna di ottone, che puliremo e metteremo in disparte non servendoci più, per ora.

Liberato il tubo dalla canna, con una lama da rasoio di sicurezza tagliamo alle estremità oltre i rinforzi ciò che vi è in più della misura necessaria;

sottile e robusto, in modo da poterne eseguire il fissaggio al tubo fusoliera.

Questi anelli li fissaremo due per parte, posteriormente e anteriormente nella parte centrale ed inferiore del piano orizzontale, forando con un ago grosso la carta per il passaggio in corrispondenza delle unioni dei listelli di bosso 1x2 di irrobustimento e dei travi (Fig. 36).

Eseguiti questi anelli, penseremo alla verniciatura, dovendo rendere impermeabili all'aria i ricoprimenti eseguiti, sia dell'ala che degli impennaggi.

Di vernici adatte per questo lavoro ve ne potrete fare un lungo elenco: Emailite, Damar, Flattingh, ecc. Sono più o meno buone e tutte costose; ma il prezzo non ci deve spaventare,

del modellista



occorrendone per il nostro fabbisogno pochi grammi.

Però dovremo far cadere la scelta su quella vernice che, rispondendo maggiormente alle nostre esigenze, sia anche la più leggera e la più elastica e non indurisca la carta rendendola fragile.

Per esperienza personale, consiglio la vernice così detta trasparente e fatta a base di pece greca, cellulosa, gomma e

una minima parte di alcool etilico.

Questa vernice non ha nessun colore ed è perciò trasparente e può essere plasmata su qualunque carta colorata, senza intaccarne il colore; è fluidissima e penetra dentro i pori della carta turandoli, si asciuga in brevissimo tempo, mantiene la carta tesa e la rende elastica e lucida.

Giarella



AQUILA ROMANA - Roma. — Rispondo per ordine alle tue domande:

a) per il prezzo dei materiali, richiedi il catalogo ad una qualche ditta che possa fornirteli;

b) i piani di coda nell'aeromodello descritto nelle mie lezioni non sono regolabili, in generale, se non in casi speciali; si fanno così in tutti gli aeromodelli;

c) per superficie portante si intende l'area delle ali su cui, quando l'apparecchio è in volo, gravita tutto il peso;

d) nell'aeromodello della «Palestra» i piani di coda non sono portanti;

e) quando gli abbonati saranno raddoppiati, «L'Aquilone» diverrà settimanale;

f) sì, puoi collaborare con le tue invenzioni irrealizzabili, che pubblicheremo, se idonee, nella «Palestra dell'inventore»;

g) ai propagandisti inviamo, come premio, fotografie della crociera;

h) le mie lezioni su questa prima costruzione sono ormai al termine. Dopo ne inizierò delle nuove su temi più complessi e più interessanti.

UGO RODRIGO - Roma. — Conosco quei modelli di cui mi fai l'elenco. Alcuni non sono volanti e gli altri non sono adatti per il concorso. Ammiro il tuo entusiasmo che auguro non abbia a scemare. Attendo le fotografie.

ALDO PRATELLI - Rimini. — Non ti piace il mio nome? Non ne ho colpa e per ora non penso a farmi ribattezzare.

Sta bene quanto mi dici del regolamento. Per quest'anno e per forza maggiore, dobbiamo lasciare le cose come stanno; per l'anno venturo speriamo siano modificate in meglio.

Il nostro giornale non trascurerà di pubblicare tutti quegli articoli e dati che saranno ritenuti utili per le costruzioni aeromodellistiche.

Lo so che sei un anziano aeromodellista e che le mie lezioni a te poco servono. Dici che sono lunghe? Si tratta di insegnare a dei novellini ed occorre anche dar tempo al tempo. In seguito, quando

i piccoli avranno fatto le penne, voleremo e andremo più velocemente.

Sì, si tratta di quel modello che affermi di avere già costruito.

Come ho detto nella mia lezione, i tubi si possono fare con materiali diversi e anche con impiallacciatura.

Io mi sono attenuto al tipo costruito con materiale che ha possibilità di riuscita nell'esecuzione e può darmi un tubo estremamente leggero e anche economico.

Quasi sempre per ottenere un tubo utile, costruito in sola impiallacciatura, occorre scartarne diversi anche se si è molto pratici. E' forse economia questa?

Ti ricambio i saluti.

NINO CIPRIOTTO - Prato. — Se ti fossi rivolto a quella ditta, avresti certamente trovato quello che ti occorreva.

La canna di ottone puoi trovarla presso una qualsiasi ferrareccia. Non è tassativo che sia di ottone e tanto meno di 22 m/m. Può andar bene anche se è di 20 m/m.

Se seguirai attentamente le mie lezioni ed eseguirai il lavoro con diligenza, il tubo ti riuscirà perfettamente.

In commercio vi sono tubi avvolti a spirale e anche non a spirale. Per quanto altro mi chiedi rivolgiti ai Signori Visconte e Loris, Corso Casale n. 310, Torino.

Il n. 5 ti è stato spedito.

JONES BRESCIANI - Brescia. — La tangente è una linea trigonometrica la cui misura è espressa sempre in relazione ad un dato angolo. Per esempio: un angolo di 15° ha una tangente di 0,176; un angolo di 18° ha una tangente di 0,324 ecc. Queste tangenti le potrai trovare su un manuale qualsiasi di trigonometria, in cui sono raccolte in apposita tabella per ogni angolo e frazione di angolo.

Moltiplicando il diametro dell'elica per 3,14 e per la tangente dell'angolo delle pale, otterrai il passo dell'elica.

IGNAZIO RIZZINI - Villafranca. — Non ti deve importare per ora chi io sia: segui le mie lezioni, diventa un bravo aeromodellista e così certamente ci incontreremo a Roma.

Gli aeromodelli non devono essere lanciati dall'alto perchè scendano o precipitino fracassandosi; ma debbono invece innalzarsi e volare con i propri mezzi. L'S 55 X ti è stato spedito.

GIUSEPPE RICCARDI - Torino. — Si possono costruire motorini per essere azionati con acido carbonico; ma chi lo sa come avrà fatto a volare quell'apparecchio che mi dici di aver visto descritto su un giornale? Non credere a tutto ciò che si stampa sui giornali: certe notizie sono messe più per riempitivo che per altro e sono quasi sempre sballate e la verità è ben diversa. Se vuoi sbizzarrirti in una costruzione simile, fallo pure; ma per conto mio metto in dubbio il successo.

Perchè non segui la nostra «Palestra», che è su basi più semplici e veritiere? In quanto alle tue osservazioni sul regolamento, non ti do torto; anch'io spero in meglio per l'anno venturo.

ROLANDO VISCHI - Torino. — Ho fatto una cappella; devesi intendere profilo N. 608 Gottinga 389 e non 359.

Ferdinando Longo - Palermo. — Per costruire l'ala dell'aeromodello spiegato su L'Aquilone è necessario un piano di montaggio, che in seguito può servire per altre costruzioni. Si può costruire su altro tavolo qualsiasi purchè in piano; ma il montaggio riuscirà più difficoltoso. Il disegno delle centine pubblicato nel N. 3 non è al vero. In grandezza naturale è stato riprodotto sul foglio allegato al N. 5. e così anche quelle rappresentate a fig. 15.

Rileggi attentamente la 3a lezione e comprenderai che cosa significa la fig. 6.

AQUILOTTO FREMENTE - Palermo. — Mo, torini ad aria compressa per aeromodelli esistono di diverse specie e per ora non mi è possibile accontentarti.

Ho detto per ora, perchè presto nel corso delle mie lezioni farò l'illustrazione di un tipo.

RENATO TAGIURI - Verona. — Il peso dei tubi di legno compensato che desideri è questo: se in Betulla in due strati spessore 4/10 di mm. grammi 25 circa per metro di lunghezza; se in compensato Acero in più strati, spessore 6/10 di mm. peso grammi 50 circa per metro di lunghezza.

Se fai un modello normale che non debba partecipare a gare, ti consiglio il tipo di tubo più pesante che è assai resistente e di maggior durata.

PAOLO SIMENI - Roma. — L'aerofreccia è in vendita presso i rivenditori di giocattoli e la sua costruzione non ha nulla di speciale.

La costruzione dell'aeromodello descritto nella «Palestra» non è così complicata da richiedere un corso di istruzione preventivo. La costruzione di un buon veleggiatore è assai più complicata che quella di un aeromodello a semplice motore ad elastico. Il raccontino è stato passato in redazione.

GIUSEPPE BONETTI - Padova. — La durata di volo di un aeromodello dipende da moltissime cause che qui sarebbe troppo lungo elencare; però la causa principale dipende dal numero dei giri di carica dati alla matassa d'elastico e dalla velocità dell'elica nel restituire tali giri.

Il diametro e il passo dell'elica e il profilo alare adottato hanno anch'essi funzioni principali.

La lunghezza del tubo è a piacere; nel tuo caso bastano 80 o 100 cm. di lunghezza.

Non sono in grado di rispondere alle domande 3a e 4a, perchè non conosco il progetto del tuo modello.

Mandami uno schizzo della vista in pianta con le dimensioni del progetto che intendi fare: te lo restituirò con la mia approvazione o osservazioni e correzioni.

Per l'equilibratura di un aeromodello vedi a pag. 27 del catalogo M.V. della ditta Aeromodelli di Bologna.

Dei cartoni per la composizione dell'S. 55 X è stata fatta l'ultima spedizione; certamente ormai avrai ricevuto l'esemplare che ti spetta.

FILIBERTO CICCAGLIONE - Napoli. — L'indirizzo dell'Aero Club di Napoli è: Aero Club «Giuseppe Miraglia», via Filangeri N. 36.

L'opuscolo della R. Accademia Aeronautica ti è stato spedito.

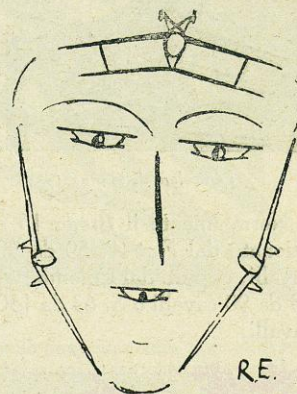
Puoi provare a richiedere i cataloghi a Case di costruzioni aeronautiche; ma non ti assicuro che sarai accontentato.

Quei profili alari di cui hai sentito parlare, fanno parte di una raccolta pubblicata a cura del Ministero dell'Aeronautica dalla Direzione del Genio Aeronautico. Non so se trovati in vendita; ma ad ogni modo detta raccolta è stata stampata dalla Libreria dello Stato, ROMA, sotto il titolo «Caratteristiche Aerodinamiche di ali».

Non conosco indirizzi di ditte francesi per aeromodelli.

Il legno «Balsa» serve per fare eliche ed altre parti; è il legno più leggero conosciuto e lo si lavora facilmente con comuni utensili.

Per visitare aeroporti, chiedi informazioni al tuo Aero Club.



Veduta aerea di Zio Falcone. Così dice Evaristo Reccardini di Udine, autore dello strano disegno. E poi aggiunge: «Gli occhi e la bocca sono a ruote rientrabili; il naso è tutto ala».

GIUSEPPE RIO - Bologna. — Come si corre l'ala è spiegato nel n. 8. Questo modello fallo con il tubo che ti riuscirà più facile; in seguito, se seguirai le mie lezioni, ne farai anche con fusoliera.

Al prossimo numero le altre numerose risposte.

giar.

I NOSTRI APPARECCHI

Il "Breda 15", a cabina

Il monoplano *Breda 15* a cabina è stato appositamente studiato per il turismo aereo comodo e sicuro. Biposto, a doppio comando disinnestabile in volo, con una cabina ampia e confortevole chiusa da portelli in mica che assicurano una visibilità in tutti i settori dell'ap-

L'elevata finezza aerodinamica dell'ala consente a questo apparecchio un notevole scarto di velocità e lo studio accurato del profilo fa ottenere ottime caratteristiche di salita, malgrado la modesta potenza impiegata nell'apparecchio. La velocità di atterraggio è inoltre notevol-



L'aeroplano Breda 15 con motore stellare

parecchio, può essere munito di tutti i motori della potenza da 90 a 150 cavalli.



Particolare della prua

Normalmente il *Breda 15* è azionato dal *Fiat A. 50* da 90 cavalli, oppure dal *Colombo S. 53* da 90 cavalli o *S. 63* da 130 cavalli.

mente ridotta da un dispositivo che permette di abbassare contemporaneamente gli alettoni, aumentando così la resistenza dell'avanzamento, pur consentendo il controllo laterale dell'apparecchio.

Per i voli notturni l'apparecchio è provvisto dei fuochi regolamentari di posizione, del faro di atterraggio a luce diffusa, il tutto alimentato da una dinamo e da una batteria.

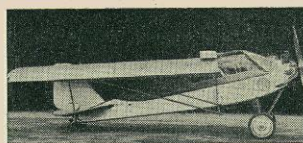
La costruzione è mista in legno e acciaio, studiata per ottenere una grande robustezza unita a un basso peso. Il coefficiente di sicurezza è 7. L'apparecchio può eseguire a pieno carico normali acrobazie. Il carrello ed il pattino di coda, a tipo orientabile, sono ammortizzati con dischi di gomma.

L'ala, costruita in legno, è ripiegabile e in questa posizione l'apparecchio ha un ingombro di m. 6,75 per m. 3,50.



Il Breda 15 visto di fianco

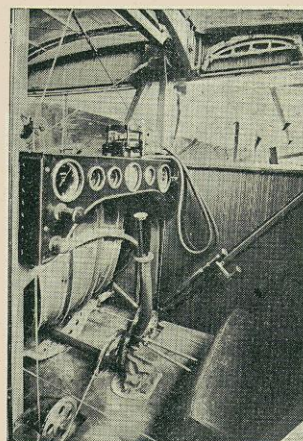
L'apertura alare è di m. 11 e l'altezza di m. 2,50. Il peso a vuoto è di chili 420 e il carico utile di 280 chili. Munito di motore stellare da 90 cavalli



Il Breda 15 con le ali ripiegate

l'apparecchio realizza le seguenti caratteristiche: velocità massima 190 chilometri ora, velocità di crociera 160 chilometri e velocità di atterraggio 60 chilometri ora.

L'autonomia a pieno carico è di 6 ore con due passeggeri e di 12 ore col solo pilota. Ciò permette di superare tappe da 800 a 1700 chilometri senza al-



Il posto di pilotaggio

cuna difficoltà. Il consumo di benzina per ogni chilometro di volo è pari a quello di una comune piccola automobile.

A. M.

Cantieri Riuniti dell'Adriatico

Soc. An. 150 milioni int. versati
Direz. Centrale - TRIESTE - Palazzo Lloyd

Officine Aeronautiche
Monfalcone

Apparecchi Cant - Aeroplani ed Idrovolanti civili, militari, per scuola e turismo

Leonardo

POCHI uomini sono esistiti come lui, pochi come lui furono dotati di tutti i beni intellettuali che la natura può dare. La sua mente si occupò di quasi tutte le scienze, ma ciò che maggiormente lo fa giganteggiare è il fatto che fu il più grande studioso di aeronautica dell'antichità. Sicché quando chiunque pensa a Leonardo da Vinci, corre con la mente alla somma aspirazione di questo genio, alla manifestazione in cui egli profuse tutta la forza creativa del suo ingegno multiforme: costruire una macchina per volare.

Narrano le storie, che raccontano e romanzano la sua vita, che la mente del grande, anche qualora fosse occupata in lavori estranei a quelli aerotecnici, sovente però corresse per una associazione di idee irresistibile a collegare ogni legge fisica con quelle del volo, ad intravedere la possibilità di utilizzare ogni scoperta, per rendere possibile la costruzione delle macchine aeree. Così accadeva che studiando matematica e fisica Leonardo venisse a trovare formule di sostentamento, che studiando perfino anatomia scivolasse nel calcolo delle forze muscolari necessarie al governo dell'ali. Ma questi calcoli non lo soddisfacevano, perché gli dimostravano che la forza umana non poteva bastare alla propulsione o trazione o comunque sollevamento dei mezzi aerei, sicché il Grande era costretto ad abbandonare di volta in volta i suoi studi, per le opere di più immediata attuazione che gli procuravano il pane e la gloria. E se alcuno può muovergli la critica di essere stato in molti casi incostante, evidentemente è proprio perché un qualche cosa continuamente lo distraeva dalla quotidiana fatica, per trasportarlo in un superiore ordine di pensieri. Cosa era ciò? Misticismo? Tutti sono concordi nell'affermare che egli era un temperamento tutt'altro che ascetico.

Amore per l'ozio e per i piaceri? Impossibile! Egli presenta sotto questo aspetto un'integri-

tà di un'illibatezza eccezionali. Dunque, come le notizie sulla sua vita confermano, era la passione per il problema del volo che lo distraeva, che lo assillava continuamente con la forza del suo fascino misterioso, con la tragicità dei suoi aspetti insolubili. E se tale tragedia non potesse distrarre la sua mente fredda e chiara, condusse alla follia altri, ed in special modo un suo discepolo, tale Astro da Peretola.

Si sa che Astro da Peretola, esasperato dalla prudenza del Maestro, convinto però dell'infallibilità dei suoi calcoli, desideroso di collaudare le macchine alate che costruiva, si fosse lanciato con un paio di alidimentali nel vuoto sottostante ad un'altura, ferendosi al capo e rimanendo scemo per tutta la vita. Ed aggiunge la storia che Leonardo se lo portò dietro sempre pietosamente nelle sue peregrinazioni, e che amò tenersi vicino, lui l'uomo superiore alle più brucianti passioni umane, questo essere vittima del suo ardimento, della sua ambizione, della sua giovanile scapestrataggine. Pietosa vicenda quella di Astro, protagonista d'uno dei più audaci atti che le cronache aeronautiche ricordano.

Quando nelle solitudini del cielo, tra le masse elettriche delle nuvole o nelle altezze più sublimi, quasi vicino all'etere cosmico misterioso, un uomo vola con i perfettissimi mezzi che il progresso ha creato, non si smarrisca sopraffatto dalla immensa fisicità delle cose che lo circondano, e pensi che dove lui vola adesso, con la fantasia dell'ipotesi e con il mezzo dell'indagine scientifica, da secoli ha volato il gran Leonardo.

Giulio Marini

Il nostro concorso

Contrariamente alle nostre speranze, la Commissione giudicatrice dei lavori presentati al nostro ultimo Concorso non ha potuto ancora completare il suo lavoro di revisione.

Assicuriamo, però, i numerosi Concorrenti che per la fine del corrente mese di maggio daremo il risultato definitivo con l'aggiudicazione dei relativi premi.



Viaggiavo tra due strati di nubi con quota di circa 2000 metri.

Il piccolo idrovolante Cant 18 che pilotavo, danzava allegramente, mentre una leggera pioggerellina con le sue guccioline, mi pungeva atrocemente il viso, obbligandomi a curvare il capo per ripararlo sotto il parabrezza. Ero in una completa festa danzante aerea: musica moto-meccanica, rumba a piaciamento, e coriandoli...

L'Ufficiale ai Voli dell'Idroscalo di Pola mi aveva avvisato di partire subito poichè il tempo minacciava, assicurandomi che verso Trieste avrei potuto trovare cielo sereno. Benchè indeciso, partii spinto dalla tenace volontà di portare a termine la prova di Brevet, e poter finalmente fregiare la mia giubba dell'aquila dorata che conservavo gelosamente nella cassetta in attesa dell'evento; ed anche perchè avrei ottenuto la mia brava licenza, premio di dieci giorni, e avrei riabbracciato i miei cari lontani.

Ma il benedetto ciel sereno era ancora lontano. Non riuscivo a scorderlo. Intanto, (erano circa le 12) il mio stomaco cominciò a reclamare i suoi diritti. Come un miraggio scorgevo innanzi a me il succulento piatto di pastasciutta che sul tavolo della mensa attendeva con rassegnazione il suo divoratore...

Dopo circa mezz'ora potetti lasciare alle mie spalle quella fantasmagorica festa danzante... Un sospiro di sollievo eruppe dal profondo dell'animo. L'idrovolante scivolava nell'olio, tanto l'atmosfera era calma.

Ma ecco il diavolo metterci lo zampino.

Pim... pum... pam... Odo dei battiti frequenti al motore, guardo il manometro dell'olio: pressione zero! Santi Numi! Tolgo immediatamente contatto, se no, addio motore; non ne rimarrebbe che una fruttata di pezzi fuori uso.

L'elica è in croce, inizio il volo planato; sotto di me scorgo un piccolo paese che dalla sua conformazione individuo per Rovigno. Mentre ero tutto preso da un vivo disappunto per il piccolo incidente, già cominciai a pregustare una permanenza di pochi giorni in quel

ridente paese istriano, quando la fortuna mi fece scorgere alla sinistra un naviglio che dal colore dello scafo intuì appartenere alla Regia Marina. Era piuttosto tozzo e largo: forse una nave dragamine, o una nave cisterna. Senza perdersi in altri inutili commenti, dappoichè la quota diminuiva velocemente, decisi di ammarargli vicino. Il mare era piuttosto mosso, le onde lunghe, sicchè ammarai di tre quarti a circa 100 metri dal batello.



Spianai le cinghie di sicurezza ed alzandomi in piedi sullo scafo feci cenno all'equipaggio di avvicinarsi. Mi chiesero cosa volessi, ed io, facendomi portavoce colle mani, gridai:

— Avaria al motore: rimorchiatemi!

Poco dopo ero a bordo d'una piccola nave, una guardacoste, mentre l'idrovolante si dondolava al rimorchio come un gabbiano ferito.

Un tenente delle R. Guardie di Finanza chiese le mie generalità e la matricola dell'apparecchio per trascriverle sul libro di bordo. Bastarono pochi minuti per acquistare le simpatie dell'equipaggio, al

quale prodigai molte nozioni sul pilotaggio e sul volo. Essi si meravigliarono come alla mia età (diciassette anni) si potesse già pilotare un apparecchio.

Un odorino di minestrone veniva su dalla cucina, mentre nel mio stomaco regnava la più scoraggiante... languidezza.

Nemmeno a farlo a posta, ecco che appare il corpulento nostromo, il quale, con giovialità, rivolgendosi al tenente, dice:

— Signor tenente, oggi abbiamo un ospite piovuto dal cielo: questo giovane aviatore si trova all'ora propizia pel pranzo.

Non mi feci pregare due volte e seguì il tenente ed il capo in una cabina adibita a mensa e... ventre mio fatti capanna, divorai con buona volontà tutto ciò che mi offrirono, e, non esagero, mi alzai da tavola con ancora dell'appetito...

Ancora oggi, ripensando a quel piacevole episodio, non posso fare a meno di sorridere, non nascondendovi che una profonda nostalgia m'invade tutto: la nostalgia della vita di allievo pilota, vita spensierata e temeraria, nella quale anche dei piccoli incidenti di

volò possono essere oggetto di soddisfazioni veramente ricorderli.

Se voi, giovinetti d'Italia, un giorno riuscirete a volare, e dovrete sorvolare i nostri bei mari, tenete ben d'occhio le navi, i battelli, e magari anche le modeste bilancelle, poichè, coloro che vivono su di essi, sono dei vostri fratelli, arditi come voi, pronti a portarvi qualunque aiuto, lieti di ospitarvi.

Però non voglio augurarvi il caso mio. Non tutti abbiamo l'uguale destino!

Ettore Freschi

POSTA AEREA

emisf. occidentale emisf. orientale

AVIATRICE - Roma. — Brava per il commosso ricordo dell'eroica figura del Generale Guidoni di cui proprio oggi, mentre scrivo, 27 aprile, ricorre l'anniversario della gloriosa fine. Mi compiaccio anche per il convegno azzurro tenuto nella tua cameretta, trasformata in una galleria di quadri aviatori e in una edicola di giornali e riviste d'aviazione. Ho fatto spedire il saggio al Sergente pilota Iacobucci a Mogadiscio (Somalia), al quale comunico il tuo saluto. Alalà.

GIOVANNI CARTA - Cagliari. — I versi e il disegno saranno giudicati in questi giorni. Per ricevere il giornale a domicilio non c'è che un mezzo: inviare sette piccole lirette al nostro Amministratore! Grazie delle tue lusinghiere espressioni di consenso e dei saluti che ricambio.

GIOVANNI FLORES - Napoli. — Grazie dell'abbonamento procurato ed un «bravo» di cuore per il tuo programma di attività che m'auguro fecondo di ottimi risultati. *Avverto dunque gli Aquilotti abbonati di Napoli che procurerai di rintracciarti per telefono o con visite a domicilio.* Questo, allo scopo di conoscermi personalmente e di attuare un piano di iniziative utili e divertenti. Bene per il convegno al quale prometto il mio intervento e grazie per il giuoco proposto che terrò presente. Ricambio salutissimi.



Senza commenti

ELVIO TOSARONI - Roma. — Il progresso, costante diffondersi del nostro «Aquilone» e i segni di consenso che ci pervengono ogni giorno, da ogni parte, ci assicurano che il giornale, così come è fatto, va bene. Potrà, anzi dovrà essere migliorato (ed a questo dedichiamo tutti i nostri sforzi) ma non trasformato, come tu e pochissimi altri vorreste... Un giornale che si intitolasse «L'Aeromodellista» o «Il Costruttore di modelli volanti», non lo leggerebbero nemmeno gli Aquilotti ammalati del più inguaribile tifo azzurro! Bisogna mettersi in testa che l'Aquilone è un giornale curato e scritto per i ragazzi e non ha che scopi di propaganda... Per i grandi ci sono altri ottimi giornali, come «Le Vie dell'Aria» e ci sono anche dotte riviste tecniche. E' assolutamente falso insistere, com'è venuto di moda, sul concetto che ai bambini di oggi non piacciono più le favole, le leggende, le avventure e l'inverosimile. Lascialo dire a chi, pur non avendo ancora i capelli bianchi, conosce molto da vicino i bambini. Ricambio i cari saluti.



Questa irriverente immagine di Zio Falcone è dovuta alla penna di Pierino Sartori di Rovigo. E il peggio è che questo impertinente annuncia altri disegni del genere! Speriamo che Zio Falcone abbia pietà di lui...

MARCELLO LUCHETTI - Prato. — Fra i più attivi propagandisti del giornale tu detieni attualmente il primato. Bravo e grazie con l'augurio che ti sia possibile raggiungere la conquista di cento abbonati, coi quali avrai guadagnato un biglietto gratuito per un volo su una linea aerea. Un buon quarto di strada verso la mèta l'hai percorsa! Tutti i saggi agli indirizzi indicati sono stati spediti ed eccoti ricevuta dell'importo degli abbonamenti di Renzo Govi, Alberto Biagini e Giuseppe Benini, ai quali invio il mio saluto cordiale. La montatura dell'apparecchio S 55 X va fatto senza il pezzo inviati. Molte cordialità.

FERLINI GIOVANNI - Foligno. — Purtroppo, caro Aquilotto, il tuo desiderio s'infrange contro una disposizione che è tassativa. E' un vero peccato, ma per l'età non sono ammesse eccezioni. Attendo lo scritto propagandistico e in quanto al raduno di Roma lo prepareremo per l'autunno. Ricambio saluti fascisti.

SCUDERI FRANCESCO - Ca'ania. — Non è nelle nostre possibilità procurare permessi per visitare campi di aviazione. Rivolgiti al Comando del campo ed interessa, eventualmente, l'Aero Club locale. Le fotografie della Crociera non sono in vendita, ma riservate esclusivamente a chi procura dieci abbonati. Salutissimi.

MILA ISAIA - Pisa. — Vivissimi rallegramenti alla rondine GIULIETTA BURLACCHINI decorata con la Croce al merito delle Giovani Italiane. Veramente, come tu scrivi, fa onore al nido. Brava! Benissimo per la scampagnata con relativa merenda: vi accompagnerò idealmente col mio affettuoso augurio di buon divertimento e... buon appetito. Non è vero che sia una brutta cosa essere donna: anche voi avete nobilissime missioni da compiere e potete donare il vostro contributo di fede e di opere in tutti i campi, compreso il nostro. Ricam-

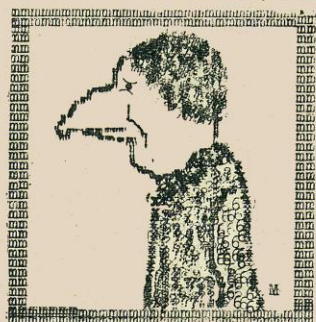
bio a te ed a tutti i componenti il nido, i cordiali azzurri saluti.

ENRICO BARZETTI - Livorno. — Chi si contenta gode, caro Emico! Ad ogni modo terrò presente il tuo desiderio di voler concorrere a premi interessanti. Alalà.

LUIGI PAZIENTI - Roma. — Come ho già scritto altre volte, provvederemo anche per il distintivo, ma più avanti. Quando dovremo incontrarci in qualche convegno disporremo per un azzurro segno di riconoscimento, giusto il tuo opportuno suggerimento. Ricambio alati saluti.

GIANI FRANCO - Cassano Magnago. — La tua proposta è accettata. Per evitare scritture contabili è bene che tu mandi l'importo delle copie, anche in francobolli, numero per numero. Puoi trattenere la spesa postale. Naturalmente farai del tuo meglio perché gli acquirenti di copie separate si trasformino col tempo, tutti o in parte, in abbonati. Grazie vivissime e salutoni.

ROMERO GIUSEPPE - Caltagirone. — Il modello S 55 X viene spedito a tutti indistintamente gli abbonati con la maggiore sollecitudine possibile. Ne partono ogni giorno così come ogni giorno riceviamo entusiastici messaggi di ringraziamento. Non è possibile inviare il cartone - modello prima che giunga l'importo dell'abbonamento e non è nemmeno possibile spedirlo assieme al giornale. Questo comunicherai ai tuoi amici impazienti e — quel ch'è peggio — diffidenti. Ricambio saluti.



In Sardegna i disegnatori usano le macchine da scrivere in luogo delle matite. Ecco un esempio: Zio Falcone dattilografato da Francesco Mereu di Nuoro.

AQUILOTTO BIELLESE. — Ti manderemo il volumetto dell'Accademia Aeronautica. Grazie della propaganda e l'alalà ricambiati.

CORTELLA ENZO GASTONE - Alessandria. — Inviando L. 5 per il manuale e tanti 30 centesimi per quanti numeri de *Le Vie dell'Aria* desideri, ti sarà inviato tutto sollecitamente. Ma se mi chiami un'altra volta «illustrissimo», sporgo querela per... diffamazione!

BALILLA BRUNELLO - Modica. — No, i miopi non possono entrare all'Accademia Aeronautica. La lira per il catalogo alla ditta di Bologna puoi mandarla in franco-



Possiamo assicurare che Zio Falcone non porterà mai il monoccolo. Ma Ferdinando Cavarocchi di Roma non lo sapeva... (E ci ringrazi per il segreto che sappiamo mantenere su un certo disegno...)

bolli. L'S 55 ti è stato spedito. I saluti sono ricambiati.

ALDO PRATELLI - Rimini. — Bene per l'accordo con l'Aero Club circa la costituzione del nido riminese. Tutte le tue note sul distintivo, sugli articoli tecnici, sull'araldica e sulle illustrazioni sono state prese in considerazione. Per quanto possibile sarai accontentato. Molti saluti.

MARIO S. - Bologna. — Sei pregato di scrivere il tuo cognome con chiarezza. I lavori per il concorso di aprile saranno giudicati in separata sede. In quanto alla costituzione di un nido bolognese non hai che da metterti all'opera e troverai sempre il mio entusiastico consenso. Un gatto nido di aquilotti e rondinelle farà bene anche al tuo spirito, che non potrà così suggerirti più tristi novelle e... macabri disegni. Per l'amor di Dio: «Giovinetta! Giovinetta! Primavera di bellezza!...».

AVIONETTA - Milano. — Con queste tue recenti quattro paginette mi hai stordito: Monte Rosa, sci, radio, Avvoltoio nero, concorso, evviva, saluti, carezze, salti, trilli... Zitti e calma un momento che dirigo la tua epistola al

«Caro Avvoltoio nero,

sono contenta che il rimprovero rivolto a me per scarsa attività del nido di Milano, abbia potuto farti prendere una delle tue penne con la decisione di scrivere al nostro caro Zio alato. Bravo! Ci man-



Era meglio il profilo dantesco. Questo Zio Falcone ha tutte le caratteristiche dell'idiota. Se la sbrighi Gian Carlo Zanca di Mantova.

cava davvero — santa polenta — nella nostra famiglia piomata un avvoltoio: eccoti arrivato, e nero, anche! Bene, e allora propaganda per ogni dove, da fare in modo che per il prossimo giugno Zio Falcone abbia a trovare un ben compatto stormo pronto a librarsi nel sole verso l'esposizione dell'Aeronautica Italiana. Molti saluti: tutti fascisti

AVIONETTA ».

Va bene così? Adesso mandami il tuo indirizzo preciso, perchè ti deve scrivere il direttore. Ricambio infine le tue affettuosità gentili.

GIAN CESARE BERTA - Genova. — Tutti i lettori dell'Aquilone hanno libero ingresso nella famiglia degli Aquilotti. Gli abbonati hanno naturalmente diritto ad una speciale considerazione ed occupano un gradino più in alto... I propagandisti poi, che hanno saputo procurare nuovi abbonati, costituiscono il nucleo di fedelissimi e il mio Stato Maggiore... Ripeto anche a te che il distintivo verrà... ma con un pochino di pazienza!

GIAN CARLO ZANCA - Mantova. — Ricevuto disegni e poesia. Saranno giudicati, trattandosi di un concorso, in rapporto agli altri pervenuti. Grazie e saluti.

ORESTE GIACCA - Collegio Civico - Pinerolo. — Questo è il tuo indirizzo. Ora aggiungo che desideri metterti in corrispondenza con qualche camerata aquilotta. Va bene? Ricambio il saluto fascista.

FRANCESCO MEREU - Nuoro. — Grazie del giuoco propostomi. Lo esaminerò attentamente e possibilmente lo proporrò sul giornale. L'articolo inviatoci non può andare perchè l'argomento è stato trattato da *Le Vie dell'Aria*. Abbiamo segnalato al R. Aereo Club d'Italia, il nome della nota persona. Va bene? Saluti cordiali.

CARLO GIULIANO - Roma. — Ho messo tutti e due i nomi, così non c'è possibilità di equivoci. Per accedere all'Accademia Aeronautica occorre la licenza di Scuola media superiore. Grazie e bravo della promessa propaganda e saluti cordialissimi.

ALBERTO MARTELLI - Bologna. — Per le domande di carattere tecnico rivolgi al collega Giarella, con foglietto separato. Grazie della buona propaganda ed i saluti affettuosi ricambiati.

PIER LUIGI ROSSI - Cascina. — Ricevuti i vaglia e provveduto. Grazie anche delle belle espressioni che usi nella tua cartolina. Siamo lieti della tua felicità. Saluti affettuosi.

RICCARDO MERCENATI - Torino. — Con l'ammissione al Liceo puoi arruolarti ad un corso di allievi sergenti piloti o ad un corso per specializzati. Nel primo caso puoi arrivare fino al grado di generale; nel secondo, al grado di capitano. Saluti cordiali.

Prof. CALABRÒ - Torino. — Abbiamo riparatò all'involontaria dimenticanza inviandole in omaggio il giornale. Saluti fascisti.

BICE LORETI - Acquasparta. — A causa del grande numero di lavori pervenuti, l'esito del nostro ultimo concorso si potrà comunicare entro la seconda quindicina di maggio. L'Amministrazione aveva deciso di mandarle il giornale in omaggio. Ora, ricevuto l'importo dell'abbonamento la preghiamo di fornirci l'indirizzo d'un ragazzo meritevole a cui spedire l'Aquilone gratuitamente. Contiamo sempre sulla sua opera di propaganda. Grazie e saluti.

VITTORIO RADEGLIA - Rimini. — Se sei cittadino italiano, puoi prendere parte ad un concorso per essere ammesso all'Accademia Aeronautica quando tu possieda la licenza di una scuola media superiore; con un titolo di studio inferiore, invece, potrai prender parte ad un concorso per specializzati. Il prezzo dell'abbonamento a *L'Aquilone* per l'estero è di L. 15. Ricambio saluti affettuosi.

GIAN CARLO FRANCA - Mantova. — Ti sono state spedite le copie richieste per la propaganda e due S. 55. Al lavoro quindi e che sia fecondo di grandi risultati! Alalà.

ANTONIO MAZZITELLI - Nicotera. — Le fotografie incluse nel libro erano precisamente quattro. Mandà pure la cartolina. Salutissimi.

PANDOLFI ENZO - Ancona. — Per conto mio metterei insieme le sedici pagine dell'Aquilone con i racconti, i bozzetti, le commedie, i versi e i... versacci che mi piovono addosso da tutte le parti: ma c'è il Direttore — che è uom dal fiero aspetto... — e un Comitato necessariamente feroce! Anche la chiacchierata della tua rondine è passata nella gonfia cartella dei lavori che attendono l'esame e il giudizio del Comitato. Mi invierai un racconto di morte? Birrr!!... Ricambio saluti e alalà, affettuosamente.

AVIONETTA. — Grazie dell'originale pensiero affettuoso e della gentile cartolina. Il tutto arcisuperficiato!

Ecco il concorso per il mese di Maggio: « UN MOTTO PER GLI AQUILOTTI E LE RONDINI DELL'AQUILONE ». — Si prega di scrivere il motto su di un fogliettino senza nessuna altra comunicazione, aggiungendo semplicemente: nome, cognome, indirizzo. Tutti indistintamente i lettori possono partecipare al concorso che scade il 30 maggio p. v. ed è dotato di cinque bellissimi premi.

A questo concorso ne aggiungo un altro che chiamerò del *Francobollo benefico*. Si tratta del francobollo della « Doppia Croce » per i tubercolotici poveri. Occorre adoperare questi francobolli per costruire una composizione artistica, di gusto, originale, preferibilmente di soggetto aviatorio. I francobolli possono anche essere, in parte, ritagliati per combinare il lavoro. Più francobolli consumerete e più vi renderete benemeriti verso questa bella campagna che il Regime conduce contro la terribile malattia della tubercolosi, per la sanità della razza. Anche questa bened-



Giovanni Grattarola di Alessandria pensa che Zio Falcone sia così giovane. Zio Falcone ringrazia.

fica gara si chiuderà il 30 maggio p. v. e sarà dotata di altri cinque bei premi.

Attenzione: ricordate di ingombrare fortemente i francobolli adoperati nelle vostre costruzioni.

Al prossimo numero i risultati degli ultimi concorsi compreso quello di aprile.

MOLTE ALTRE RISPOSTE che sono numerose sul mio tavolo, debbo rimandarle al prossimo numero. A tutti gli Aquilotti e a tutte le Rondini che mi hanno inviato cartoline augurali in occasione della Pasqua, il mio grazie e ogni augurio e ogni affettuosità ricambiatissimi.

E' confermato il concorso per il mese di Aprile con scadenza al 30 Aprile p. v.: « *Divagazioni in prosa o in versi (con o senza illustrazioni) sul tema: APRILE DOLCE DORMIRE!* ».

Sono di tutti l'affezionatissimo

Zio Falcone



33. BIZZARRIA

Se trangugia consonante, un pittor d'illustre fama, addimostri sull'istante pei dolciumi grande brama.

34. POLISENSO

Son monte e son colore; son nome, monte, fiore, colore.

35. SCIARADA

Il primo sale
Melodioso,
Va per l'aria e non ha l'ale.
Non ferisce e scende al cor.
Il secondo
Gli è potente.
Ei comanda a questo mondo
Nelle fiabe li trovi ancor.
Il mio intero.
Manda al cielo
Melodioso il suo pensiero,
E' poeta ed è cantor.

36. SCARTO

Ci puoi senz'a trovar nei cimiteri; mi troverai con l'a dai salumieri.

A norma del regolamento per il campionato enimmistico 1934-XII (vedi n. 1 e 2 corr. a.) le soluzioni debbono essere inviate esclusivamente a mezzo di cartolina postale. Tra i solutori di almeno tre dei quattro giuochi qui sopra pubblicati, sarà estratto a sorte un premio e questo indipendentemente dai premi annuali e semestrali del campionato.

Scadenza: 20 maggio 1934-XII.

Premio: Un sacchetto di squisiti cioccolatini!

SOLUZIONI DEI GIUOCHI PUBBLICATI I CUI TERMINI SONO SCADUTI

- Scarto: fermento - fermento.
- Incastro: sonda - sponda.
- Cambio di vocale: Eva - ava.
- Cambio di consonanti: Mento - lento - pento - tento - vento.
- Sciarada: Avo - rio
- Incastro: lardo.
- Parola bifronte: ala.
- Bizzarria: Asia.
- Sciarada: Certo - si - no.
- Metagramma: Sale - sile - sole.
- Sciarada: vo - lume.
- Cambio di consonante: poltrone - coltrone.
- Sciarada: Domiziano.
- Falso plurale: Folla - folle.

19. Anagramma: Sorso - rosso.

20. Domanda bizzarra: io.

21. Cambio di genere: fallo - falla.

22. Anagramma a frase: sale dal mare - darle salame.

23. Anagramma: celia - elica.

24. Sciarada: melo - grano.

25. Indovinello: la chiocciola.

26. Sciarada: verde - rame.

27. Bizzarria: un C netto (uncinetto).

28. Metagramma: Pane - rane - lane cane - tane.

PREMIATI

L'estrazione a sorte dei nomi dei solutori (un nome per ogni gruppo di 4 giuochi pubblicati) ha favorito i seguenti aquilotti: GENOVESI ARNOLDO - CARDINE LUIGI - BINI VITTORIO - CASTAGNOLI PIERLUIGI - GRATTAROLA GIOVANNI e CAVAROCCHI FERDINANDO rispettivamente per i giuochi pubblicati nei numeri: 2, 3, 4, 5, 6 e 7 di cui abbiamo dato qui sopra le soluzioni e diamo qui sotto l'elenco dei solutori.

ELENCO DEI SOLUTORI DEI GIUOCHI PUBBLICATI NEI NUMERI 2-3-4-5-6 e 7

(I numeri tra parentesi corrispondono a quelli dei giuochi di cui è pervenuta l'esatta soluzione).

Genovesi Arnaldo (5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 28) — Vaccaro Italo (6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 28) — Luchetti Marcello (5, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 28) — Cascio Carlo (5, 8, 9, 10, 11, 12) — Ert Leopoldo (5, 8, 9, 10, 11, 12) — Ricci Ugo (5, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28) — Blasi Carlo (5, 8) — Dal Lago Wilson (8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 19, 21, 23, 24, 25, 26, 28) — Mirabella Vittorio (8, 10, 11, 12, 24) — Fassò Costantino (8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24) — Bernardi (8, 9, 10, 11, 12) — De Pasquali Ginalda (8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20) — Mineato Giampietro (8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 28) — Amaduzzi Bruno (8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16) — Dolando Ezio (8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24) — Bini Vittorio (8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 28) — Capone Antonio (9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 24) — Rigotti Nino (9, 10, 11, 12, 17, 18, 19, 20) — Comici Giovanni (9, 10, 11, 12) — Benà (9, 10, 11, 12) — Siviero Valentino (10, 11, 12, 21, 23, 24, 25, 26, 28) — Venturi V. (9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20) — Marvelli Fratelli (9, 10, 11, 12) — Durigon Guido (9, 10, 11, 12, 17, 19) — Peretti Giuseppe (10, 11, 12) — Baroni Giorgio (9, 10, 11, 12) — Curatolo Michele (9, 10, 11, 12) — Mazzitelli Antonio (9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 23, 24, 25, 26, 27, 28) — Borea d'Olmo (9, 10, 11, 12) — Castagnoli Pierluigi (9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28) — Giani Franco (9, 10, 11, 12) — Adams Enrico (9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20) — Cardine Luigi (9, 10, 12, 17, 18, 19, 21, 23, 24, 25, 26, 28) — Zanca Gian Carlo (9, 10, 11, 12, 17, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 28) — Ciccazione Filiberto (9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26) — Pallesi Ezio (10, 11, 12) — Moscatelli Giulio (9, 10, 11, 12) — Pazienti Luigi (9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28) — Santambrogio Carlo (13, 14, 15, 16) — Cesolari Fernando (13, 14, 15, 16) — Gueroni A. (17, 19, 20) — Pagliuca Giorgio (17, 18, 19, 20) — Grattarola Giovanni (17, 18, 19, 20, 21, 23, 24) — Mercuri Renzo (17, 18, 19, 20) — Bianca Elio (17, 18, 19) — Gianetta Franco (17, 18, 19) — Paoletti Giorgio (17, 19, 20) — Adiletta Nicolino (17, 18, 19, 21, 22, 23, 24) — Barzetti Enrico (17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28) — Lorenzi Antonio (21, 24) — Cavarocchi Ferdinando (25, 26, 28) — Fenoglio Guido (25, 26, 28).



“voio antola....”

**PURGANTE AQUILA,
AL CIOCCOLATO**