

L'AVVOLONE

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



origine del



L'APPARECCHIO per il volo a vela è composto delle ali, dei piani di governo, dei pattini d'atterraggio e di una installazione semplicissima per il pilota.

La partenza di un velivolo senza motore si ottiene lancia-



"chimera alata"

"volo silenzioso,"

della trazione di cavi elastici.

Quando il vento ha raggiunto in senso orizzontale una velocità inferiore a 4 metri al secondo, si può usare ottima-

senza perdere le sue caratteristiche di resistenza e di elasticità.

Occorre poi tener presente che il lancio non deve mai essere troppo violento, in quanto che la velocità del vento e le correnti ascendenti favoriscono il decollo e la salita del velivolo.

Questo sistema ha dato sempre buoni risultati, però in località adatte, come per esempio, in vasti prati ondulati sul pendio di colline.

Quindi l'accurato e scrupoloso studio del terreno circostante a quello dove si effettuano le partenze è condizione di buon successo.

Dopo ogni atterraggio, il velivolo deve essere riportato al luogo di partenza.

Il rimorchio di apparecchi senza motore mediante un cavo fissato ad un'autovettura, è uno dei più recenti sistemi di lancio di apparecchi a vela, e in questi ultimi tempi ha avuto all'estero una larghissima applicazione. I vantaggi che questo sistema offre sono molti, e cioè: di partire da un qualunque campo d'aviazione; di risparmiare tempo e spese per

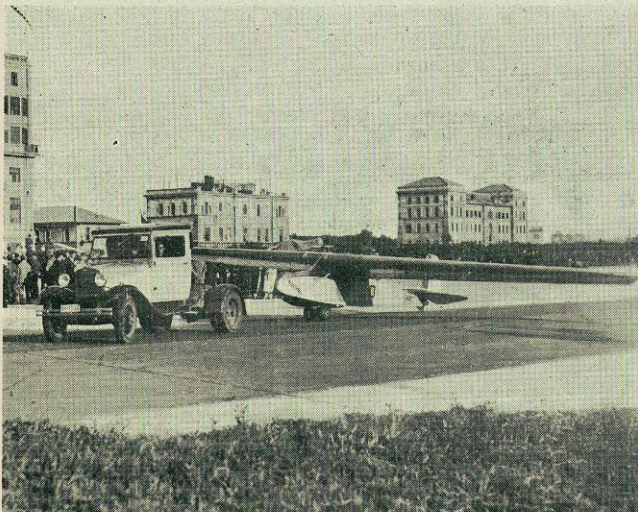
recarsi in località montuose, distanti in genere dalle città; di non stancare gli allievi col faticoso lavoro dei cavi elastici e principalmente di ottenere dei voli librati che possono raggiungere anche la durata di cinque o sei minuti primi.

Quest'ultimo vantaggio è di grandissima importanza inquantochè con il lancio a mezzo dei cavi elastici si possono compiere voli librati della durata non superiore ai 15 o 20 secondi.

Col sistema di cui trattiamo, il velivolo viene in sul principio rimorchiato assai lentamente da un cavo lungo una sessantina di metri fissato all'automezzo. Quando l'apparecchio ha potuto raggiungere una quota sufficiente, la comunicazione fra velivolo e autovettura viene interrotta mediante lo sganciamento del cavo; e allora ha inizio il volo librato.

L'apparecchio con tale sistema può sollevarsi sino agli 80 metri di altezza, ma adoperando cavi di rimorchio assai più lunghi si possono raggiungere, prima di staccarsi dal cavo, anche quote di 200 metri.

Il sistema del rimorchio con apparecchi a motore si deve alla Germania. I primi voli, che permisero di superare i risultati ottenuti dai velivoli lanciati



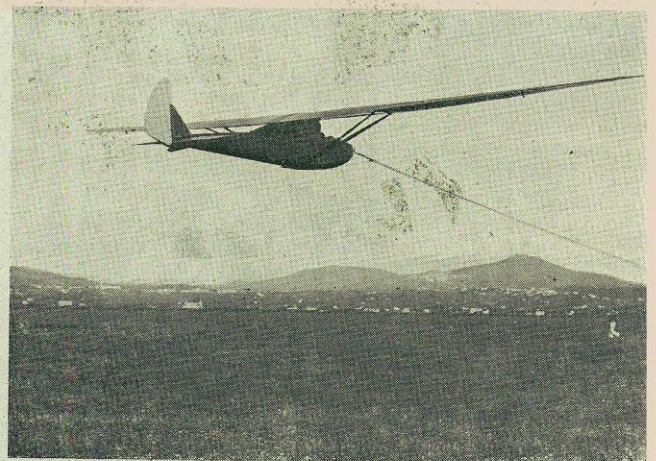
Il traino di un apparecchio a vela

dolo per mezzo di una catapulte o per mezzo della trazione di cavi elastici; oppure rimorchandolo a mezzo di auto-vetture o di apparecchi a motore.

La catapulte, strumento simile alle antiche catapulte guerresche, è stata quasi abbandonata come mezzo di lancio degli apparecchi a vela, in quanto che rappresentava un sistema troppo violento e non adatto a dare risultati soddisfacenti. Con tale sistema gli apparecchi erano soggetti a svergolamenti delle ali e di conseguenza portavano uno squilibrio di incidenza fra un'ala e l'altra, cosa che costringeva a rimettere quasi sempre il velivolo nel suo assetto normale.

Perciò non ci soffermiamo su questo mezzo e parleremo piuttosto del lancio del velivolo senza motore per mezzo

mente per lanciare il velivolo il mezzo della trazione, da parte di 4 persone, di una corda di caucciù. La trazione di questo cavo elastico deve essere fatta a comando. Condizione necessaria per ottenere una buona partenza, è quella di avere addestrata la squadra che tira il cavo elastico. Vi sono diversi tipi di cavo: da 20 mm. per lanciare apparecchi pesanti e di minor spessore per lanciare velivoli leggeri, che sono poi quelli adoperati dalle scuole. Il cavo ha una lunghezza di circa 100 metri ed ha, alla metà precisa, fissato un anello d'acciaio assai robusto che serve per attaccare il cavo al gancio che ogni apparecchio di volo a vela possiede situato sulla prua. Un buon cavo elastico può essere tirato fino a raggiungere il doppio della sua lunghezza



Un lancio a traino con corda elastica



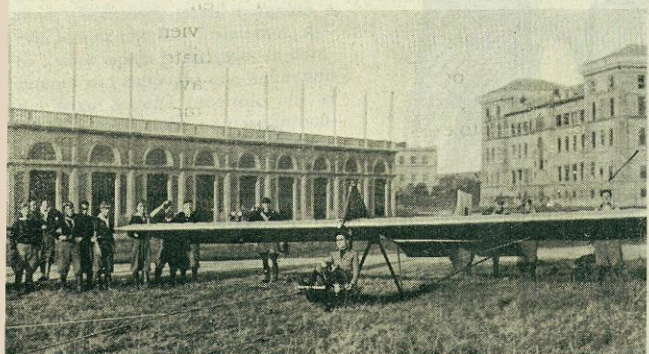
S. E. Balbo a Pavullo nel 1927. Pochi minuti prima di un lancio

da un pendio montano, destarono un grandissimo interesse.

Con tale sistema il velivolo a vela viene rimorchiato da un apparecchio a motore a mezzo

monovre.

Il sistema di decollaggio a rimorchio di autovettura o di apparecchio a motore non è da tutti: solamente possono effet-

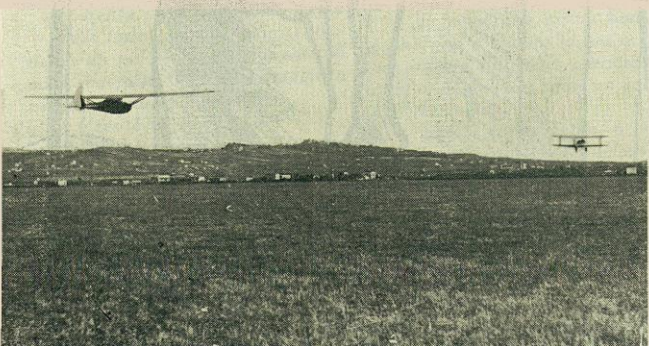


Pronto per il « via ».

di un cavo lungo 120 metri, e mentre l'apparecchio a motore rulla per un buon tratto sul campo, quello a vela, più leggero, si solleva nell'aria. Allora

tuarlo piloti bene addestrati.

Molti affermano che lo sviluppo del volo senza motore sarà in gran parte dovuto al decollaggio mediante rimor-



Un decollo a rimorchio di un apparecchio a motore

chè l'apparecchio a motore, alzandosi a sua volta da terra, raggiunge la quota voluta, si procede al distacco del cavo per dar modo al velivolo a vela di effettuare i suoi voli e le sue

chiaro. Certo con tale sistema si otterrà lo sviluppo del volo a vela in pianura, senza andare alla ricerca di località particolarmente adatte.

G. d. N.

Il volo a vela ai Littorali dello sport

Si sono svolti in questi giorni a Milano i Littorali dello Sport tra gli studenti delle Università italiane. L'aviazione, che è la palestra preferita della moderna gioventù italiana, non poteva mancare come competizione agonistica, capace di stimolare la passione aviatoria dei b'ldi studenti italiani.

Fin dall'anno scorso infatti il volo a vela era stato incluso tra le varie competizioni sportive dei Littorali, ma, per la mancata organizzazione di gare, nel 1932 si tennero nel dovuto conto la efficienza delle scuole universitarie e il numero degli studenti brevettati.

Lo scorso anno vinse il G. U. F. di Milano, al quale anche quest'anno ha arriso la vittoria, perchè ha conseguito il più alto punteggio come complesso di squadra.

Le gare di quest'anno si sono svolte sul campo di volo a vela di Cantù e vi hanno preso parte 45 concorrenti rappresentanti delle Università italiane.

La classifica dei singoli concorrenti nella gara tra i brevettati con diploma A è stata la seguente: 1. Palermo Bruno di Napoli con punti 24 che ha conquistato il titolo di Littore; 2. Venturini Pietro di Milano con punti 23; 3. Magrini Gianfranco di Padova con punti 22; 4. Caviglia Giovanni di Torino con punti 21; 5. Del Zoppo Italo di Genova con punti 20; 6. Wiekma Renzo di Firenze con punti 19. Inoltre altri 18 concorrenti hanno raggiunto punti minori.

Nel gruppo dei brevettati con diploma B la classifica è stata la seguente: 1. Gardella Bartolomeo di Genova con punti 24, che ha conquistato il titolo di Littore; 2. Padova Fulvio di Milano con punti 23; 3. Marchiorri Ildebrando di Roma con punti 22; 4. Savini Giorgio di Bologna con punti 21; 5. De Amici Liberato di Milano con punti 20; 6. Bonscardi Franco di Genova con punti 19. Altri 15 concorrenti hanno ottenuto punti minori.

In complesso la classifica finale per squadre è stata la seguente:

1. G. U. F. di Milano con punti 109; 2. G. U. F. di Roma con punti 90; 3. G. U. F. di Napoli con punti 85; 4. G.



Sul campo di Cantù

U. F. di Torino con punti 85; 5. G. U. F. di Genova con punti 84; 6. G. U. F. di Padova con punti 58; 7. G. U. F. di Bologna con punti 51. Seguono nella classifica i G. U. F. di Firenze, Parma, Bari, Catania, Pisa e Palermo.

Un nuovo record

Un importante record è venuto ad arricchire la già numerosa collana di primati mondiali vantati dall'aviazione italiana. Si tratta di uno dei più difficili record da conquistare. Infatti deve dimostrare quale è l'aeroplano capace di salire più di ogni altro con un carico commerciale di ben due mila chili.

Il 12 corrente un monoplano trimotore S. 72 della Savoia Marchetti, gravato di due mila chili di carico inutilizzabile, è salito a 8.200 metri. L'apparecchio, pilotato dal capitano Di Mauro e dal sergente maggiore Olivari, è partito alle ore 8,25 dall'Aeroporto romano di Montecelio ed è sceso alle ore 10,20 dopo aver conquistato il record.

Il precedente primato era in possesso del francese Coupet che il 28 aprile 1931 era salito a 7.500 metri a bordo di un Farman bimotore da 1000 cavalli. Come si vede, il record precedente è stato largamente superato e questo senza una speciale preparazione dell'apparecchio che attualmente sta compiendo i suoi voli di prova.

UNA STORIA VERA



Questa è una storia vera e l'hanno messa anche sul giornale: è la storia di un ragazzo straordinario.

Certe volte la fantasia degli scrittori si affanna per dar vita a un personaggio, magari a un eroe avventuroso e immaginario, mentre nella nostra esistenza di tutti i giorni salta fuori, come niente, un piccolo essere eccezionale capace di dar vita all'avventura più inverosimile.

Giudicate voi: io ve la racconto come l'ho saputa.



C'è una strada maestra che va dritta e bianca di polvere sotto il sole e pare interminabile. Ci sono due piedi pazienti che la calpestando, due piedi che ingoiano passi e sassi con baldanzosa volontà. Più su dei piedi, c'è un braccio che sostiene un fagottino, sopra il fagottino un volto di ragazzo bruciato dalla marcia, nel volto due occhi sereni che guardano dinanzi la lunga strada che non finisce mai.

Chiamano Italo questo ragazzo nomade che cammina da un giorno col suo passo sicuro di avanguardista. Nel fagottino c'è una divisa, nella sua testa un segreto, nel suo cuore una folle speranza.

E cammina. E' dall'alba, ed ora è quasi sera. Ha mangiato due volte, durante la giornata, un po' di pane e formaggio sotto un filare di gelsi e sulla proda di un fosso.

Ora, dopo venti chilometri di marcia — non vorrebbe confessarlo — si sente un po' stanco. Le poche provviste sono finite: nemmeno il più piccolo soldino balla nella sua tasca e la notte è vicina. Qualche cosa di solleticante giuoca a rimpiazzino nel suo stomaco: è sempre quella benedetta fame che lo tormenta, ma una di quelle fami che a pensare alla buona minestra di fagioli che fumerà in quel momento sulla tavola della sua casa, c'è da impazzire.

Eppure chissà se ora, in quel momento, i suoi sei fratelli e suo padre e sua madre potranno mangiarla quella minestra pensando a lui, al più piccolo, (piccolo e ardito come quel tal Puccettino delle favole) che è scappato di casa.

E cammina cammina — proprio come nelle favole — s'imbatte finalmente in una casina che aveva accanto una stalla, e un fie-

nile. Il ragazzo si sentì il cuore alleggerito: un po' di paglia per passare la notte non gli sarebbe mancata.

Al suo bussare venne fuori un vecchietto, secco come un baccalà e col naso rosso di uomo che beve bene e ha pensieri sempre allegri. Sentita la richiesta del piccolo pellegrino, esclamò:

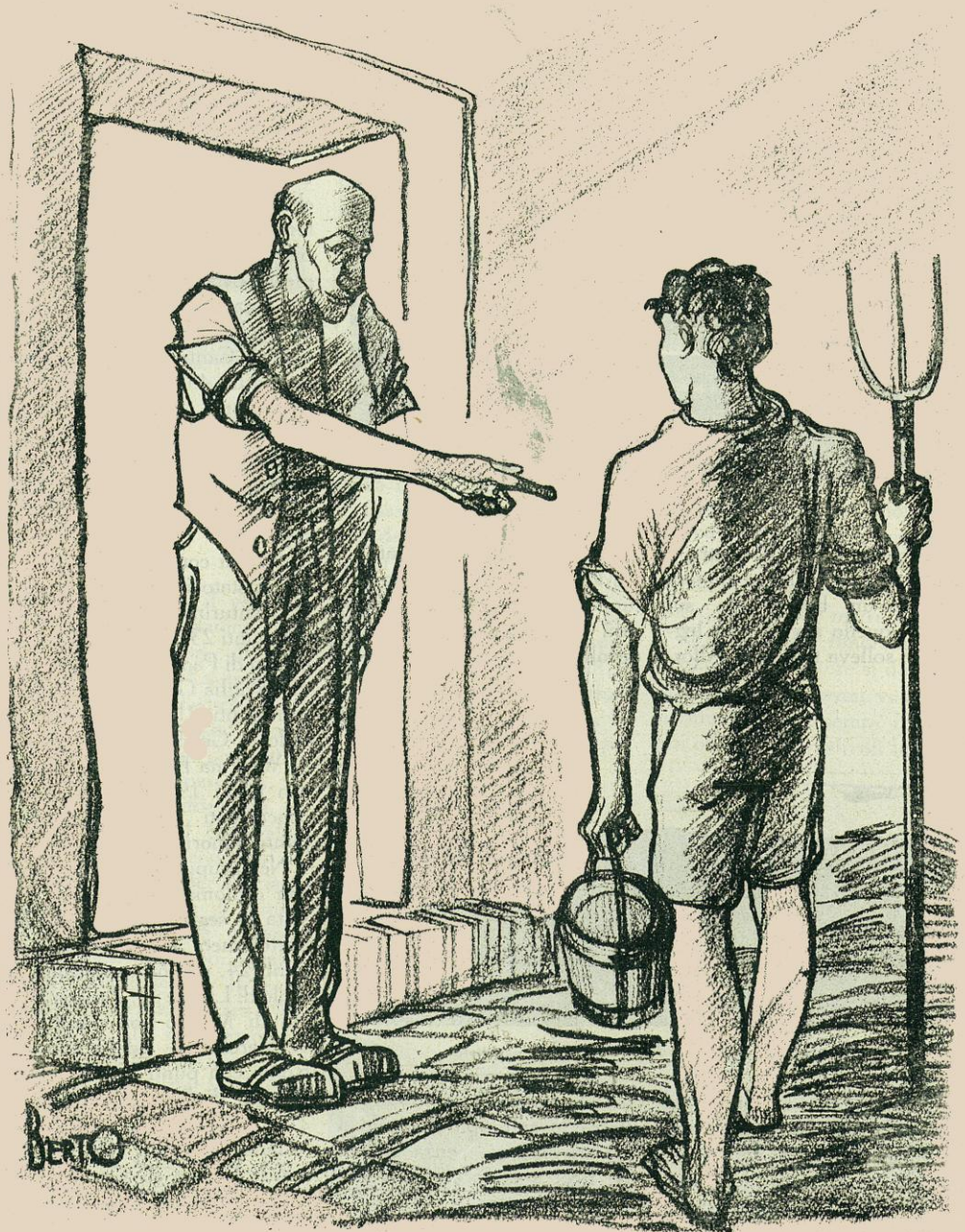
— Bene, io ti do da mangiare e da dormire, perchè vedo che sei lustro e a modo come un ragazzo per bene. Però ognuno si guarda

il pane che mangia e poichè i miei di casa sono tutti fuori per una festa al paese, mi aiuterai a sistemare le bestie nella stalla e a bagnare l'orto. Ma dimmi un po', perchè vai in giro per il mondo?

Italo si chinò al suo orecchio e bisbigliò qualche cosa con trepidazione. Il vecchietto scoppiò a ridere così sgangheratamente, che la sua bocca senza denti parve un jorno.

— Senti, caro il mio ragazzo, a te manca una rotella qui — e con l'indice si segnò la fronte — e la ritroverai quando tuo padre ti riacciufferà e ti darà un sacco di legnate. E se vorrà una mano, lo aiuterò anche io, ricordati quel che ti dice Padron Meo...

Italo, offeso, prese il suo fagottino, l'aprì con un gesto fiero e ne levò qualche cosa che mostrò al contadino: — Padron Meo — disse con orgoglio — quando si ha questa indosso, si deve vincere.



Capito? — E fece una carezza tenera alla sua divisa di avanguardista.



Quella fu la prima avventura del grande viaggio, ma non l'ultima. Durante il lungo percorso a piedi, si dovette guadagnare tre o quattro volte un pasto e un angolo da dormire: ritirò un pascolo di capre per un pastore; pulì molte pentole ad una contadina e aiutò quelli di una baita a fare il burro con il latte appena munto. Ad ognuna di queste fermate raccontava la sua storia, e tutti gli ridevano sulla faccia; anzi ci fu una famiglia che non ne capì niente addirittura e fu talmente spaventata dai progetti del ragazzo, che lo mise a dormire fuori di casa, sotto un portico, credendo si trattasse di un essere pericoloso.

Dunque ecco il bilancio del lungo cammino: qualche avventura, molti dispiaceri, poco mangiare e una strada che non finiva mai, sotto il sole, sotto la pioggia; in compagnia dei ranocchi che saltavano nei fossi e delle lucertole che si sgranchivano nella polvere infocata; qualche grillo che cantava verso sera sui calici dei fiori e pareva che si prendesse gioco di lui: — Povero grullo! Cammina, cammina, scorticati i piedi e quando ripasserai da qui con le pive nel sacco, ne riparleremo.

I piedi se li scorticò davvero, disgraziato Italo, ma quando cominciarono a dolergli forte, era giunto: aveva fatto cinquantaquattro chilometri!

E sapete dov'era arrivato? All'Aeroporto militare di Castiglione del Lago. Prima di entrarvi indossò la sua divisa di avanguardista, si lisciò, si ripulì e prese un aspetto marziale; poi si presentò al comandante che era, nientemeno, un colonnello.

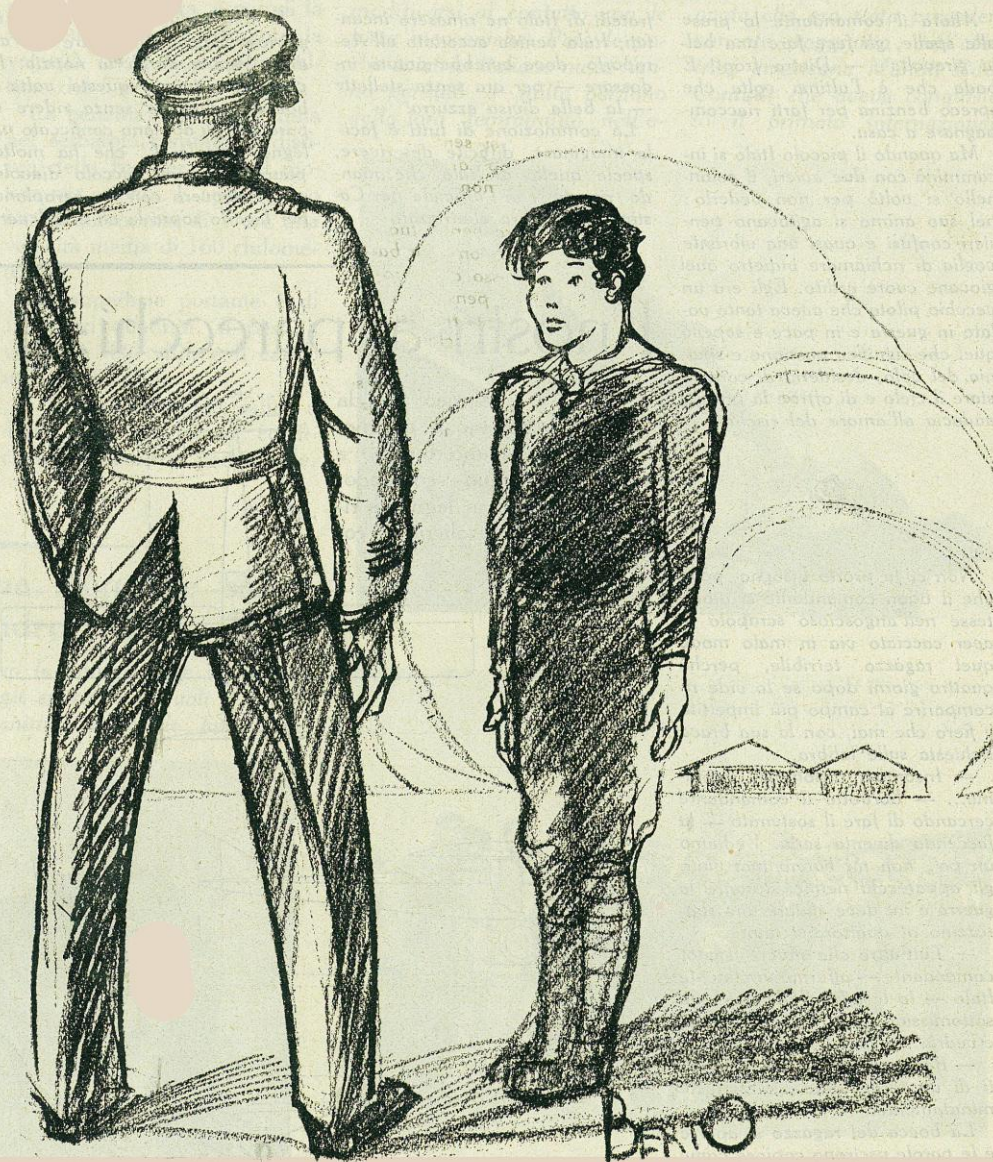
— Senta, signor comandante — disse Italo con voce che gli tremava un po' — sono scappato di casa, ho fatto un lungo viaggio a piedi e sono qui perchè...

— Perchè?

— Perchè voglio volare, voglio fare l'aviatore. No, almeno lei non rida. Lei crede che non abbia intenzioni serie? Sono l'ultimo figlio di un fabbro ferraio di Perugia; ma lo sa che da due anni, sotto la fucina, non faccio che pensare agli aeroplani?

Ma il comandante non poteva star serio; poi si arrabbiò e fece una piccola sfuriata trattandolo da monello insolente.

— Lei non mi vuole — disse mogio mogio il ragazzo — perchè mi crede un ignorante. Ma lo sa che sono due anni che nelle ore libere io studio meccanica, la meccanica vera, quella degli apparecchi? E che conosco i motori più del mantice? E so disegnare e nominare tutti i pezzi di un aeroplano?



— E lo sai che sei un bambino e che non è ancora la tua ora per cominciare questa carriera? A vent'anni quando sarai un soldato dell'Aeronautica...

— Signor comandante, o volare subito o morire... — proclamò disperato l'avanguardista —. Io indietro non ci ritorno...

— Ah no? Aspetta, carino, che ora t'insegnamo per prima cosa la disciplina... — e il comandante, nascondendo sotto la burbera scorza della sua severità una certa commozione, lo prese per un orecchio, gli fece una solenne predica condita dei più severi ammonimenti, e dopo avergli fatto consumare alla mensa degli ufficiali un pasto abbondante, lo ripedi dritto dritto in autocarro a Perugia scortato da un aviare.



Ognuno può pensare che Italo facesse ormai in santa pace la par-

te dello sconfitto. Sì? Sentite un po' che zuccherino era quel piccolo uomo. In santa pace si prese gli scappelotti di suo padre e gli scherzi dei suoi fratelli maggiori che ridevano alle sue spalle; li fece sfogare bene, giusto i giorni che gli occorsero per ricucirsi le scarpe e ripulirsi tutto.

Dopo tre giorni, all'alba, scappò di nuovo, tranquillo come se gli avessero dato tutti la benedizione.

Calmò calmò rifece lo stesso cammino, ripassò da Padron Meo e gli offerse i suoi servizi in cambio di alloggio e minestra. Quando il vecchietto sentì l'esito del primo tentativo e che stava per avventurarsi in un secondo, rise tanto che la bocca gli arrivò fino alle orecchie.

— Ebbene, Padron Meo, io vi dico che quando saprò volare, calerò col mio apparecchio sul vostro campo e vi obbligherò a salire con me.

— Sarà più facile che tu ci porti il mio asino, brutta birba.

— Vedrete un po', a costo di legarvi sopra le ali come un barbagianni.

Il secondo giorno Italo rifece le tappe del primo viaggio, tornò a ritirare il pascolo, a pulire le pentole e a rifare il burro, mentre le parole di commiserazione dei suoi ospiti non lo mortificavano affatto.

Dopo i cinquantaquattro chilometri di marcia, eccolo nuovamente vestito da avanguardista dinanzi al comandante dell'Aeroporto.

Il colonnello scattò in un grido di sorpresa:

— Corpo di mille eliche, ma lo sai, ragazzo, che sei un bel seccatore e che io non ho tempo da perdere con gli scavezzacolli?

— Signor colonnello, ho la pelle dura e il cervello più duro ancora. Se lei mi ascolta dieci minuti, ci mettiamo d'accordo... Io voglio volare!

Allora il comandante lo prese alle spalle, gli fece fare una bella giravolta: — Dietro front! E bada che è l'ultima volta che spreco benzina per farti riaccompagnare a casa.

Ma quando il piccolo Italo si incamminò con due avieri, il colonnello si voltò per non vederlo: nel suo animo si agitavano pensieri confusi e quasi una vibrante voglia di richiamare indietro quel giovane cuore ardito. Egli era un vecchio pilota che aveva tanto volato in guerra e in pace e sapeva quel che significa passione e smanìa del volo, desiderio di conquistare il cielo e di offrire la propria audacia all'amore del rischio.



Non ci fu prorio bisogno, però, che il buon comandante si dibattesse nell'angoscioso scrupolo di aver cacciato via in malo modo quel ragazzo terribile, perchè quattro giorni dopo se lo vide ricomparire al campo più impettito e fiero che mai, con la sua brava richiesta sulle labbra.

— Insomma, insomma, insomma... — borbottò il comandante cercando di fare il sostenuto — la faccenda diventa seria. Vediamo un po', non mi hanno mai vinto gli apparecchi nemici durante la guerra e mi deve sfidare uno sbazzino di quattordici anni?

— Tutt'altro che sfidare, signor comandante — affermò umilmente Italo — lo le offro l'alleanza e la sottomissione. Mi faccia un esame e vedrà...

— Bene, parliami di tutte le parti di un idrovolante e descriveme minutamente.

La bocca del ragazzo si aperse e le parole uscirono copiose come da una cateratta. Pam, pam, pam, le sue nozioni scoppiettavano precise e sicure come un fuoco di mitragliatrice: « quanto un motorista » — pensò il colonnello meravigliato —; e quando l'esame fu finito, ebbe la coscienza di trovarsi di fronte a un'intelligenza non comune e a una volontà precoce temprata non soltanto al desiderio dell'audacia, ma alla disciplina del sapere.

Allora, da quel momento, si aperse nella vita di Italo una grande pagina luminosa sulla quale egli poté scrivere la conclusione strabiliante di una favola che non era più una favola, ma una realtà meravigliosa.

Lo fecero tornare sì ancora a Perugia, ma in compagnia di un ufficiale aviatore dall'aquila d'oro, il quale aveva un compito assai simpatico: quello di dire una parolina nell'orecchio al padre di Italo. Questa parolina balenò nella vecchia fucina del fabbro ferraio come le scintille del metallo infuocato, sì che tutti, il padre e i sei

fratelli di Italo ne rimasero incantati; Italo veniva accettato all'Aeroporto, dove avrebbe potuto indossare — per ora senza stellette — la bella divisa azzurra!

La commozione di tutti è facile immaginare, difficile descrivere, specie quella di Italo che quando riparte con l'ufficiale per Castiglione sembra elettrizzato.

E non si dimentica, durante il glorioso viaggio, di andare da Padron Meo a dargli la notizia. Il vecchietto rimane questa volta a bocca spalancata senza ridere e pare che gli abbiano conficcato un legno in gola. E' che ha molta paura che quel piccolo diavolo venga davvero con un aeroplano per legarlo sopra le ali e sollevar-

lo da terra. E pensa che ci sia in quel ragazzo una potenza divina

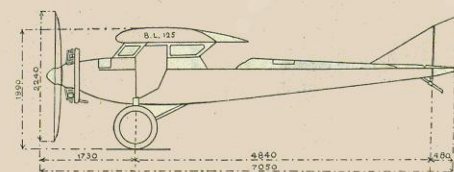
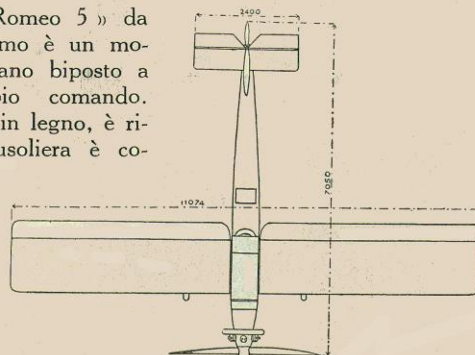


Si, questa storia è vera e in un Aeroporto d'Italia oggi c'è un coraggioso ragazzo felice.

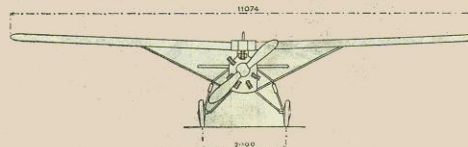
Rosa Claudia Storti

I nostri apparecchi: il "Romeo 5",

L'« Romeo 5 » da turismo è un monoplano biposto a doppio comando. L'ala, costruita in legno, è ripiegabile, la fusoliera è co-



Gli schemi del « Romeo 5 »



struita in tubi di acciaio saldati all'autogeno. Il castello porta motore è formato da una travatura di tubi rigidi, rapidamente smontabile a mezzo di bulloni.

Normalmente il « Romeo 5 » monta il motore stellare « Fiat A. 50 » da 80 cavalli e con questo motore sviluppa una velocità massima di 180 chilometri ora.

La fusoliera è del tipo aperto, ma può rapidamente trasformarsi in comoda guida interna, con l'applicazione di pannelli di mica trasparenti e confortevoli.

Il carrello dell'apparecchio è a ruote indipendenti con grande carreggiata (m. 2) ammor-

tizzate da dischi di gomma compressi dentro un tubo che rientra a canocchiale. L'estre-

mità superiore dell'ammortizzatore è impernata ad una piramide di aste saldate all'autogeno che forma un sol pezzo con la fusoliera. A questa piramide si attaccano pure i montanti anteriori che vanno all'ala.

Il posto del passeggero è situato sopra al carrello, in corrispondenza del centro di gravità; il posto del pilota è dietro. Ai posti si accede mediante porticine praticate sui fianchi della fusoliera.

Dietro il posto del pilota, sulla parte superiore della fusoliera, esiste un comodo bagagliaio per l'equipaggio.

L'ala è costruita in tre pezzi: la parte centrale a forma di scatola, fissata mediante quattro bulloni alla parte superiore della fusoliera, contiene il serbatoio della benzina; due semiali si innestano alla sezione centrale: esse sono costruite con due longheroni in spruce di un sol pezzo a sezione rettangolare regolare e da centine in legno compensato. L'armatura dell'ala è ottenuta con puntoni tubolari in duralluminio e con tiranti in filo di acciaio. Il rivestimento dell'ala è



Il « Ro 5 » biposto da turismo

in tela col bordo d'attacco rinforzato da legno compensato.

Il rivestimento della fusoliera è in tela sui fianchi e nella parte inferiore, e in legno compensato nella parte superiore.

L'ala è munita di alettoni che si estendono per tutta la lunghezza delle due semiali e sono muniti di un comando azionato dal pilota, che può variare l'incidenza degli alettoni senza disturbare l'azione del comando differenziale. In questo modo si può aumentare la portanza dell'ala durante la partenza e l'atterraggio ottenendo un miglioramento della velocità minima di oltre il 10 per cento; viceversa si può di-

minuire la potenza, e quindi la resistenza passiva, durante la velocità migliorando quest'ultima del 5 per cento.

La benzina, che è contenuta nel serbatoio centrale al disopra della fusoliera, va al motore per gravità. L'apparecchio ha un'autonomia di 5 ore alla velocità media di 160 chilometri ora.

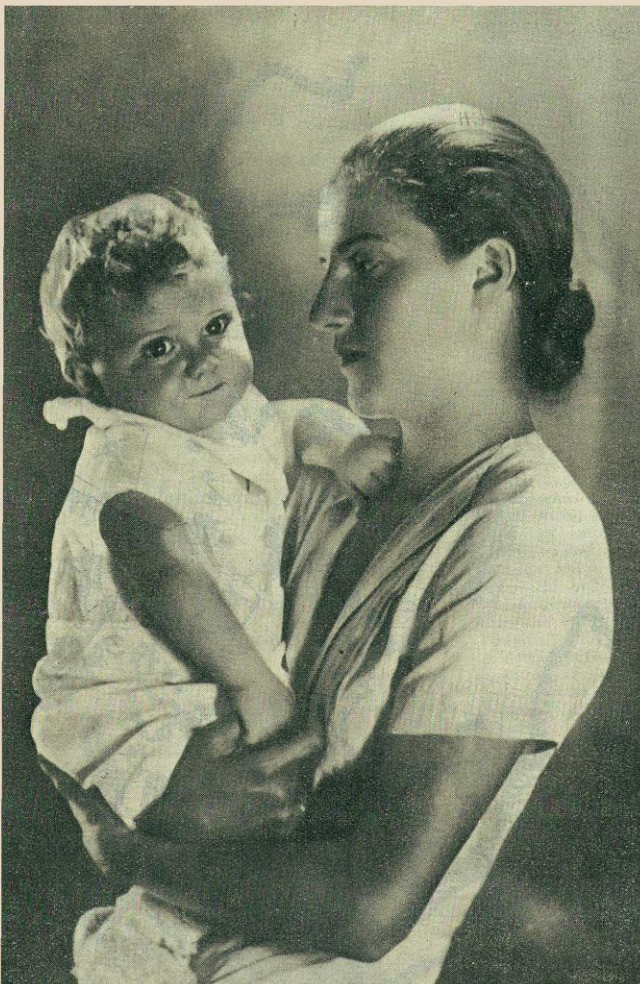
La superficie portante è di 18 metri quadrati, il peso a vuoto di 420 chili e il carico utile di 280 chili.

L'apparecchio può salire a 4000 metri ed ha un coefficiente di sicurezza pari a sette.

A. M.

La marchesa Carina Negrone sale a 5.554 metri con idro "Breda 15,"

L'aviazione italiana vanta poche aviatrici. Le nostre donne sono forse più portate verso la famiglia che verso quelle sports, nei quali il gentile animo femminile finisce per



Un'artistica fotografia dell'aviatrice col suo bambino.

modificarsi al contatto con le forze meccaniche. Però le poche aviatrici italiane nulla hanno perduto e nulla perdonato della loro femminilità nell'e-

quota che era stata precedentemente raggiunta dall'aviatrice americana Marion Eddy Conrad, che aveva conquistato il primato internazionale



splicazione della loro attività aviatoria.

Una bella dimostrazione di ciò è l'affermazione di una tra le più belle aviatrici italiane: la marchesa Carina Negrone di Genova, la quale, madre felice ed amorosa di un bel bambino, si dedica con passione al pilotaggio di idrovolanti vincendo gare e conquistando primati.

Brevetata nel settembre 1933 come pilota turistica di idrovolante, nel novembre dello stesso anno vinceva nella sua Genova una gara di velocità per idrovolanti da turismo.

Da oltre due mesi la Negrone si allenava al volo di altezza, sorpassando più volte la

femminile di altezza per idrovolanti con metri 4103.

Il 5 maggio scorso, approfittando di una schiarita del tempo, l'aviatrice ha preso il via per il volo che doveva portarla a 5.554 metri. Questo volo è stato controllato dai Commissari Sportivi del Reale Aero Club d'Italia. L'aviatrice è partita alle ore 15,24 ed ha riammarrato alle 17,33 su un idrovolante Breda 15, munito di motore Isotta Fraschini Asc 80 R da 100 cavalli.

Con questo volo l'aviatrice ha anche battuto il primato nazionale di altezza per idrovolanti da turismo della II. categoria.



che di milioni n'ha soltanto un mezzo. 5)
Infine alla Turchia stare vicina
vedo la Terra Santa o Palestina.
Quindi la Siria si congiunge a quella
che vicina le sta come sorella.



Il gran regno del Siam nono mi appare,
che dodici milioni 5) in sè contiene.
Poscia, a me stanco ormai di numerare,
l'immensa Cina decima sen viene;
Ma chi volesse in rima decantare
i mille campi suoi, le mille arene,
le sue cittadi, i monti, i mari, i fiumi,
opra compor dovria di più volumi.



Il nuovo Mancù-cuo 6) ch'è in ap-
[pendice
dell'ampia Cina si fa poi tragitto.
Sorge estremo il Giappon, lieto e felice
d'esser dal Grande Oceano circoscritto.



*Non vide, il fiero, mai la distruttrice
mano dell'invasor, ma sempre invitto,
ai Numi rimontar fa la sua gloria
e vanta mille secoli di storia.*

V. Savona

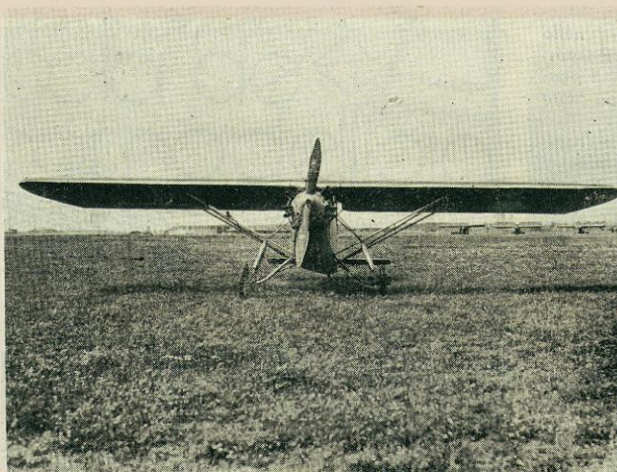
- 1) Russia, Inghilterra, Olanda, Francia, U.S.A., Portogallo.
- 2) Sumatra, Giava, Borneo, Celebes, e dipendenze
- 3) Dato statistico che indica il numero degli abitanti
- 4) Urjanchai (Tannu Tuva), è un paese indipen-

dente, retto da istituzioni sovietiche, e che è situato a sud dei monti Saiani, ad ovest del lago di Baical. E' abitato da un popolo pastore di razza samoieda, e da circa 12.000 russi. Superficie: 165 Kmq. - Cap. Crasni: ab. 2.000.

5) Dato statistico che indica il numero degli abitanti.

6) Mancù-cuo (Manciuria): Nuovo Stato costituitosi autonomo e indipendente dalla Cina. Regime costituzionale con assemblea legislativa e organi esecutivi. E' abitato da cinesi; inoltre da 800.000 coreani, 300.000 giapponesi e 150.000 russi. Superficie: 1.286.016 di Kmq. Cap. Ilsing (Changchun): ab. 80.000

P R O G R A M M I



Il « Ro 5 » visto di fronte

Scriviamo ancora alcune righe per i nostri amici più cari (ed anche per gli altri, che ci sono cari ugualmente). I più cari amici sono quelli, com'è naturale, che scrivendoci, o facendo una continua e proficua propaganda, dimostrano d'essere legati a *L'Aquilone* da vincoli indissolubili.

Ora diciamo a questi nostri amici che *L'Aquilone* seguirà a pubblicare tutti i loro scritti giudicati degni e che, via via, manterrà tutte le promesse fatte. Parleremo, cioè, di tutto ciò che può interessare un giovane appassionato d'aeronautica.

Inizieremo, fra breve, la pubblicazione di una serie di articoli sul seguente argomento: « Come si costruiscono gli aeroplani » e pubblicheremo anche un brillante articolo su gli apparecchi buffi e sulle trovate aeronautiche più singolari. Parleremo dell'origine, dello sviluppo e dell'importanza della posta aerea. Col prossimo numero inizieremo la pubblicazione di un emozionante romanzo aviatario-coloniale, dovuto alla brillante penna e alla fervida fantasia di Ulisse Perso, scrittore originalissimo.

E intanto, accanto alle novelle originali, alla rubrica « I nostri apparecchi » e agli altri argomenti tecnici, zio Falcone e il bravo Giacella seguiranno a scrivere per voi le loro interessantissime rubriche.

I costruttori di aeromobili mandino pure le fotografie dei loro appa-

recchi, e i caricaturisti improvvisati mandino i loro disegni su zio Falcone e su altri soggetti: pubblicheremo tutto.

Gli inventori lavorino. Molti, a dire il vero, hanno già spedito progetti di apparecchi miracolosi.

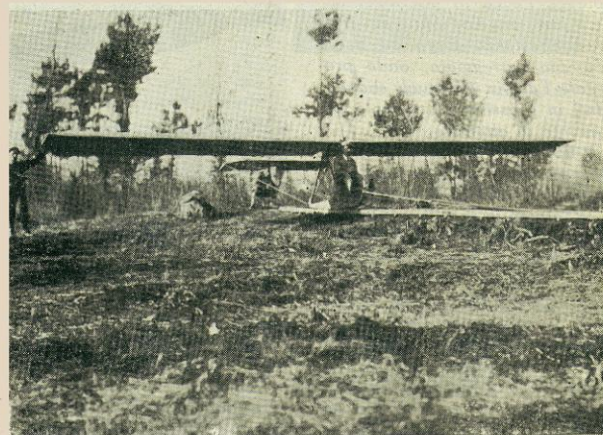
Parleremo nel prossimo numero di un *aerovapore*. E poi pubblicheremo le proposte di Aliprandi. Andremo per aria in bicicletta a quanto pare!

Insomma, chi più ne ha più ne metta. Noi siamo qui per accogliere e discutere le proposte e le trovate più stupefacenti. Non per niente *L'Aquilone* è l'unico giornale d'aeronautica per ragazzi. Diciamo l'unico, che nemmeno all'estero, in nessun paese, si stampa un periodico che tratti esclusivamente d'aeronautica ad uso dei giovanissimi. Dunque al lavoro!

Come avrete notato, incominciamo a dare maggiore spazio alle notizie sul volo a vela e ai problemi ad esso inerenti.

Prossimamente creeremo una palestra del *volò silenzioso*, palestra nella quale potranno pubblicare le loro impressioni tutti i cultori e gli allievi della scuola di volo a vela.

Una parola anche a coloro che non inventano niente, ma che, tuttavia, aiutano e favoriscono la diffusione del giornale. Questi amici — veri, sinceri, generosi — sono scritti, come si suol dire, a lettere d'oro nel libro d'onore de *L'Aquilone*.



Un apparecchio a vela pronto per il lancio

La Palestra

Il costruttore di aeromodelli

(NONA LEZIONE)



Alle ricoperture la vernice la daremo con un pennello soffice e non mai in modo troppo abbondante.

La stenderemo prima sulle parti inferiori, tendendola ben bene e sempre nello stesso senso: cioè, non ripassando in senso contrario con il pennello ove la vernice è già stata siesata.

Lascieremo un po' ad asciugare (non mai al sole o al caldo) e dopo verniceremo anche le parti superiori.

Ad operazione finita, poseremo l'ala sui piani di montaggio e gli impennaggi li appenderemo ad un filo teso attaccandoli per mezzo degli anelli.

Asciugato questo primo strato di vernice, non sarà male darne un secondo strato; così la carta diverrà morbida e acquisterà una maggiore lucidezza.

L'ala, gli impennaggi e la fusoliera sono così finiti.

Pensiamo ora agli organi di contatto con il suolo, e cioè al carrello anteriore e al pattino posteriore.

Il carrello lo faremo di forma semplicissima e in filo di acciaio e così pure il pattino di coda.

In un modello volante il carrello è necessario sia robusto perchè deve reggere agli urti, che qualche volta possono essere anche violenti, dell'atterraggio.

Il carrello deve inoltre essere messo molto avanti in modo che protegga l'elica in atterraggi anche a forte angolo; infine deve essere abbastanza largo ed avere un'ampia carreggiata, onde proteggere l'ala in eventuali sbandamenti in prossimità del suolo nel momento di atterrare.

Di tipi di carrello se ne possono fare per tutti i gusti, sia in legno che in metallo: noi, come già detto, lo faremo in metallo e più precisamente in filo di acciaio del diametro di m/m 1,5, in diverse parti saldate a stagno fra loro e ci atterremo all'unità figura (Fig. 37), facendo in modo che l'altezza del carrello non divenga inferiore a cm . 28 e la distanza fra gli assi delle ruote non meno di cm . 25.

Le ruote, se non vorremo acquistarle, le faremo come meglio ci verrà suggerito dalla fantasia: o in legno tornito con buccola me-

tallica centrale, o in sughero ricoperte di seta, perchè diversamente si spezzerebbero al minimo urto, e con buccola, o traforate in legno compensato con bordi di irrobustimento e irrobustite anche

Credo però non valga la pena, perchè in commercio e a basso prezzo se ne trovano già fatte in alluminio e presentano ogni vantaggio.

Fatte od acquistate, le ruote le infileremo ognuna su ogni estremità dell'assale e perchè non abbiano più a sfilarsi, vi metteremo all'estremo una piccola goccia di

troppo rigido, ma sufficientemente elastico.

Monteremo tanto il carrello che il pattino sul tubo fusoliera, preferendo tenere la giuntura del tubo (se questa non è in mezzo) dalla parte del carrello.

Il carrello lo fisseremo in riva dell'estremità del tubo perchè le ruote vengano a trovarsi sotto e avanti dell'elica: lo fermeremo legandolo robustamente con sottile spago o cordoncino d'elastico. avvertendo di mettere fra la legatura e il tubo una leggera fasciatura di nastro isolante da elettricista; e per rendere solidi i nodi della legatura, vi metteremo una goccia di colla.

Il pattino lo fisseremo in modo analogo all'altra estremità, verificando ch'esso combini in asse con la mezzaria del carrello.

Ora mancano solo il motore e l'elica per fare il montaggio definitivo e far volare il nostro apparecchio.

Controllando un po' i pesi, avremo:

Ala	gr. 80
Impennaggi	» 30
Tube, carrello e pattino	» 100

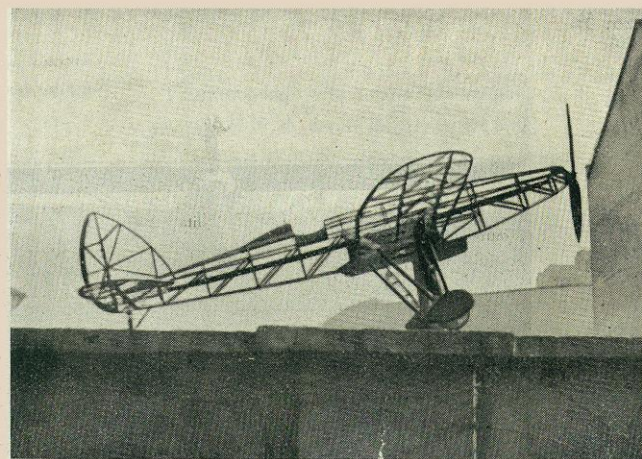
Totale gr. 210

Calcolando che l'elica e relativi accessori, ed escluso l'elastico (il motore), pesino circa 35 grammi, avremo un altro totale di grammi 245 e proporzionando a questo peso tanta gomma in ragione di 15 grammi per ogni 100 grammi, risulterà che per far volare il nostro modello occorreranno circa 37 grammi di filo elastico, ossia una matassa di elastico formata da 13 metri di filo gomma della sezione di m/m 1×3 che pesa circa 3 grammi per metro (1).

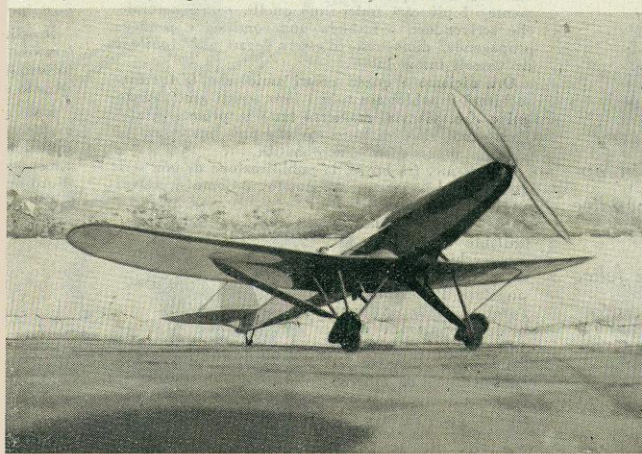
Acquistiamo la gomma, e non limitiamoci al quantitativo strettamente necessario; ma prendiamone almeno per due matasse.

Il filo gomma o nastrino di sezione m/m 1×3 , che per le moltissime esperienze fatte è risultato il più adatto per l'uso negli aeromodelli, trovasi in vendita a buon mercato e non è male averne sempre a disposizione, specie

(1) I pesi sopra accennati sono stati ricavati da una costruzione eseguita il cui modello completo è risultato pesare in totale 282 grammi. Il peso unitario di $gr.$ 14,8 per decimetro quadrato, ottenuto in questa costruzione, è assai prossimo a quello preventivato; ma sono certo che molti costruttori fra quelli che mi hanno seguito avranno ottenuto dei pesi anche minori; e ciò, come già ebbi a dire, sarà a tutto loro vantaggio.



Ecco un bellissimo modello volante; progetto originale e costruzione di Filippo Mancini di Milano



nei mozzoni ed anche questi con buccola.

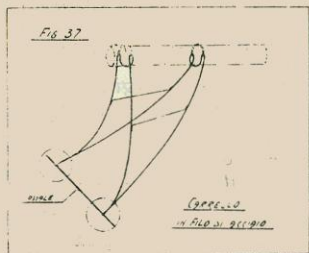
Il diametro in queste ruote non lo faremo inferiore a $50 m/m$.

Per comodità di chi se le vuole costruire, do qui un disegno dimostrativo di un tipo a disco in legno compensato. (Fig. 38).

stagno e taglieremo con i tronchiesini la sporgenza non necessaria rimasta dell'assale.

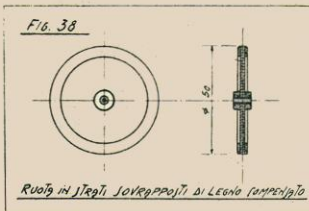
Il pattino di coda lo faremo anch'esso con un filo di acciaio, ma più sottile, cioè di $D^o m/m$ 1,2, e ci atterremo alla presente figura (Fig. 39) e cureremo che non riesca

del modellista



quando, per acquistarlo, occorre rivolgersi fuori della propria residenza.

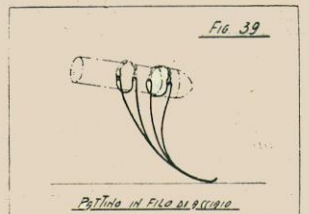
Chi ha costruito il modello con tubo lungo m. 1.30 avvolgerà i 13 metri d'elastico in modo da formare una matassa di 12 fili, mentre chi avrà adottato un tubo di metri 1.50 dovrà fare una matassa di 14 fili con 17 metri di elastico.



Come si prepara la matassa e come si usa dirò dopo, ora adichiamoci alla costruzione dell'elica.

L'elica è la parte più importante, l'organo più delicato e di maggior difficoltà costruttiva per un aeromodellista.

La scelta dell'elica è di prima importanza e ben difficilmente la prima elica costruita per un aeromodello risponde alle esigenze richieste.



Troppe volte un buon modello vola male perchè l'elica non è adatta.

Spesso la errata misura del diametro e del passo impedisce che il modello voli o lo fa volare a stento con dondolio e con false inclinazioni, che se improvvisate, possono provocare la caduta con conseguenze non del tutto felici per l'aeromodello.

Praticamente in un aeromodello il rendimento dell'elica più o meno buono dipende dalla velocità con cui si fa roteare l'elica, e per esperienza vi dico che l'elica meno veloce rende più dell'elica che gira velocemente ed è per questo

scopo ed anche per evitare gli effetti dannosi della coppia di torsione formantesi alla reazione dell'elastico attorcigliato, che in generale si cura di mettere il minimo di gomma motrice.

Giarella



CESARE CORONA - Torino. — Non comprendo di quale tubo d'alluminio parli, a meno che non si tratti di quel pezzettino che unisce i bordi d'entrata al centro dell'ala.

Se è così, puoi sostituirlo come vuoi purchè tu faccia l'unitura. I motori a benzina hanno l'accensione elettrica a magnete o a spinterogeno. Grazie degli auguri che ricambio.

FUTURO AVIATORE - Parma. — Se si tratta di compensato di Betulla, le tue centine non dovrebbero nè sfaldarsi nè imberlarsi; l'umidità è pericolosa e deve essere evitata.

Per segare le centine adopera lame molto fine (N. 0 o 00) e gli incastri per i longaroni falli, se non ti riescono in altro modo, con una piccola e stretta lima piatta.

L'intelaiatura dell'ala senza centine per un veleggiatore falla con regoli di legno di pioppo. Senza centine e cioè, senza un profilo alare, avrai un risultato mediocre.

Per ora in Italia non esiste nessun altro libro che io possa consigliarti. Segui le mie lezioni e imparerai anche come si fanno le eliche.

Per i listelli di bosso rivolgitli alla ditta Aeromodelli, via Riva Reno, 118 Bologna.

Auguri di una completa guarigione.

GIORGIO ARALDI - Brescia. — Io sono un tuo amico e perciò niente « lei ». Mandami un disegno del tuo modello con i maggiori dati possibili e così potrò comunicarti le dimensioni dell'elica.

Il peso dei modelli è molto variabile da tipo a tipo e dipende dalle loro dimensioni e dai materiali impiegati nella costruzione.

80 grammi sono pochi; forse tale peso sarà senza elastico e senza elica.

Le indicazioni riguardanti il diametro e il passo delle eliche le imparerai quanto prima seguendo le mie lezioni.

BRUNO DE CERCE - Pontedera. — Il modello di Carlesso era un ottimo veleggiatore e costruito con tutte quelle regole tecniche e d'arte necessarie ed indispensabili per ottenere il migliore dei risultati. L'ala era centinata e con profilo rigorosamente scelto.

Un modello, di cui ala e timoni non siano profilati con centinatura adatta, non può dare che scarsi risultati e perciò ne sconsiglio la costruzione.

Dettagli e spiegazioni costruttive li trovi nelle mie lezioni che cerco di svolgere

nel modo più elementare, perchè siano comprese con facilità.

CAMILLO RAVAZZA - Milano. — E' stato provveduto per l'invio dei numeri arretrati richiesti.

Si, nel Concorso Nazionale (categoria Seniores B) potrai adoperare motori di qualsiasi fabbricazione.

Il modello dovrebbe essere fatto da te; però il regolamento non lo specifica. « Canard » sono chiamati quei modelli che volano (si dice) all'indietro; hanno davanti un piano stabilizzatore e sono privi di timoni di profondità e molte volte anche di direzione. Il piano di stabilità in questi apparecchi è come una piccola ala e la sua superficie è portante, ossia anche su questa piccola ala gravita una parte del peso del modello.

Il regolamento del Congresso Nazionale lo troverai a pag. 2 de l'Aquilone N. 1, 1934 XII. Il regolamento non specifica come dovranno essere lanciati gli aeromodelli della categoria seniores A; ma credo che la partenza da terra sia solo prescritta per gli aeromodelli della categoria seniores B.

L'ammissione a socio dell'Aero Club costa L. 10, più L. 20 per quota annuale per i soci della categoria aderenti.

ROBERTO FASOLO - Torino. — Sì, la ditta di Bologna può fornirti quanto ti occorre. Richiedi il suo catalogo e così verrai a conoscenza dei prezzi. Manda pure disegni, racconti, ecc., che se idonei saranno pubblicati.

UGO BIGNAMI - Milano. — Il peso dei tubi di ottone varia a seconda dello spessore delle pareti.

Eccoti i pesi per metro lineare di lunghezza con pareti di spessore m/m. 0.4: diametro esterno m/m. 2, peso grammi 15; diametro esterno m/m. 3, peso grammi 20; diametro esterno m/m. 4, peso grammi 40. Per le carenature delle ruote leggerai prossimamente su La Paletta.

AEROMODELLISTA IGNOTO - Roma. — Hai chiesto informazioni alla ditta Aeromodelli di Bologna inviando alcuni schemi del Caproni 100 senza mandare le tue generalità e il tuo indirizzo.

Così non si può rispondere.

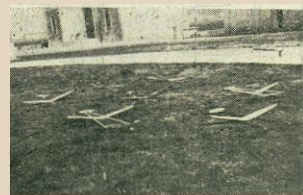
RENATO ZEVI - Verona. — Manda una lira in francobolli alla Ditta Aeromodelli e Accessori, via Riva Reno 118, Bologna e riceverai il catalogo che ti occorre. Saluti cordiali.

giar.

Aeromodellisti dell'O. N. B.

Segnaliamo ancora una volta l'attività della Scuola Aeromodelli dell'O. N. B. di Piombino. E' inutile ripetere che vorremmo poter segnalare una simile iniziativa anche in tutte le altre città italiane.

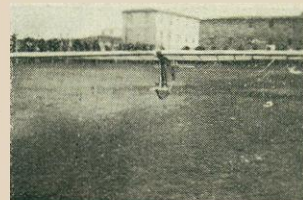
Riproduciamo qui sotto tre chiare fotografie spediteci dai bravi aeromodellisti della bella Piombino.



Modelli volanti pronti per la Gara Nazionale del 1934



Antonio Malenotti col suo nuovo veleggiatore "Canard" (apertura alare m. 2.30)



Un piccolo modello di apparecchio per volo a vela

Aeromodelli e Accessori

Via Riva Reno, 118 - Bologna

Tutto per tutti i tipi - Tubi -

Eliche - Elastico - Motori ad

aria compressa - Scheletri di

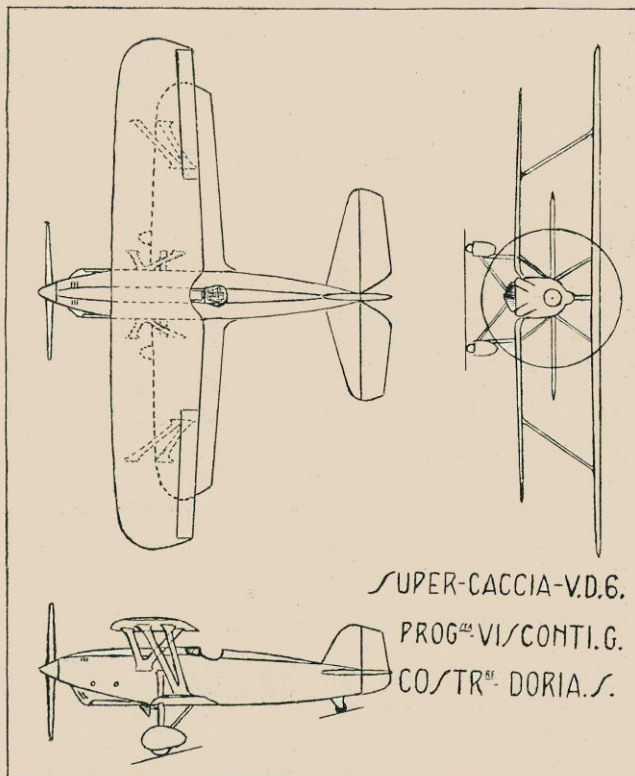
ali, timoni e fusoliere - Parti

staccate - Disegni - ecc., ecc.

Per il Catalogo inviare L. 1

Visconte & Compagni - Torino

(Non si tratta d'un'inserzione di pubblicità)



Il giovane torinese Franco Visconte fabbrica aeromodelli a rotta di collo; cioè progetta, co-



Il « V. D. 6 » visto di fianco

struisce, dà consigli, accoglie nel suo laboratorio amici e compagni d'ogni genere che abbiano, però, la sana passione del volo.



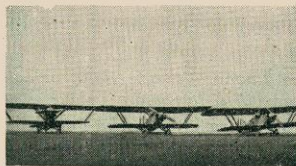
Il « V. D. 6 »

Ecco dunque Visconte che costruisce aeromodelli assieme a Loris, e L'Aquilone, pronto, a pubblicarne le fotografie. Poi il nostro amico si associa a Doria e crea altri aeromodelli. Il Visconte progetta (oh che ingegnere barbuto!) e il Doria costruisce. La Ditta è in piena efficienza. Si lavora



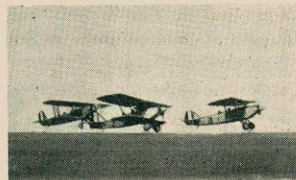
Il decollo del « V. D. 6 »

e e giorno, al lume del sole a quello delle lampade ricche. Quante ansie, quant'entusiasmi, e, non di rado, che delusione, qualchearietà. Che vita dura deve



In attesa del « via »

essere mai quella degli inventori, dei progettisti, dei costruttori! Ma salta fuori il supercaccia V.D. 6 (Visconte-Doria 6, per intenderci). Naturalmente l'apparecchio vola, e come! Sul campo è una grande gioia vedere il minuscolo biplano decollare e tenere l'aria egregiamente. E alla sera ecco i due sudati costruttori (con tanto di barba...) affannarsi intorno ad una macchina

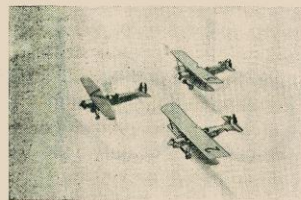


Il decollo di una pattuglia composta di due « V. P. 20 » e di un « R. O. 1 »

fotografica, che ha l'incarico di riprodurre degnamente le sembianze dell'apparecchio. Stampiamo qui, oltre ai disegni del progetto, tre fotografie del supercaccia V. D. 6. Ammirate e traetene incitamento a emulare i due bravi torinesi.



Ma la Ditta Visconte (come spiega la parola "compagni") ha altri soci, oltre il Doria. Il Loris, come abbiamo detto più sopra, è uno dei più accaniti e bravi collaboratori di questo infaticabile aeromodellista. Eccolo, dunque, al lavoro anche lui per costruire col Visconte

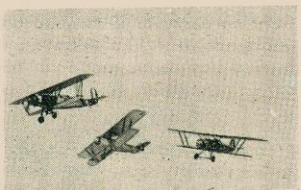


Sopra le nubi in perfetta formazione.

dei bellissimoi apparecchi da turismo, e degli originali "V. P. 20" da ricognizione e dei "R. O. 1".

Ecco infine le caratteristiche degli aeromodelli che riproduciamo in questa pagina.

Progetto Visconte-Doria: « Supercaccia V.D. 6 », aper-



La pattuglia si scioglie per una esercitazione bellica.

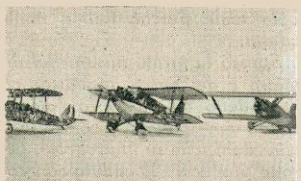
tura alare cm. 25, lunghezza cm. 17.1, altezza cm. 6.9, motore a V invertito.

Progetti Visconte-Loris: Apparecchio da Turismo (quello centrale nella fotografia degli apparecchi da turismo), biplano con cabina, apertura alare cm. 20, lunghezza cm. 14; Apparecchio da ricognizione



Il « V. P. 20 »

« V. P. 20 », costruzione mista legno e... cartone, motore stellare, apertura alare cm. 25, lunghezza cm. 18.



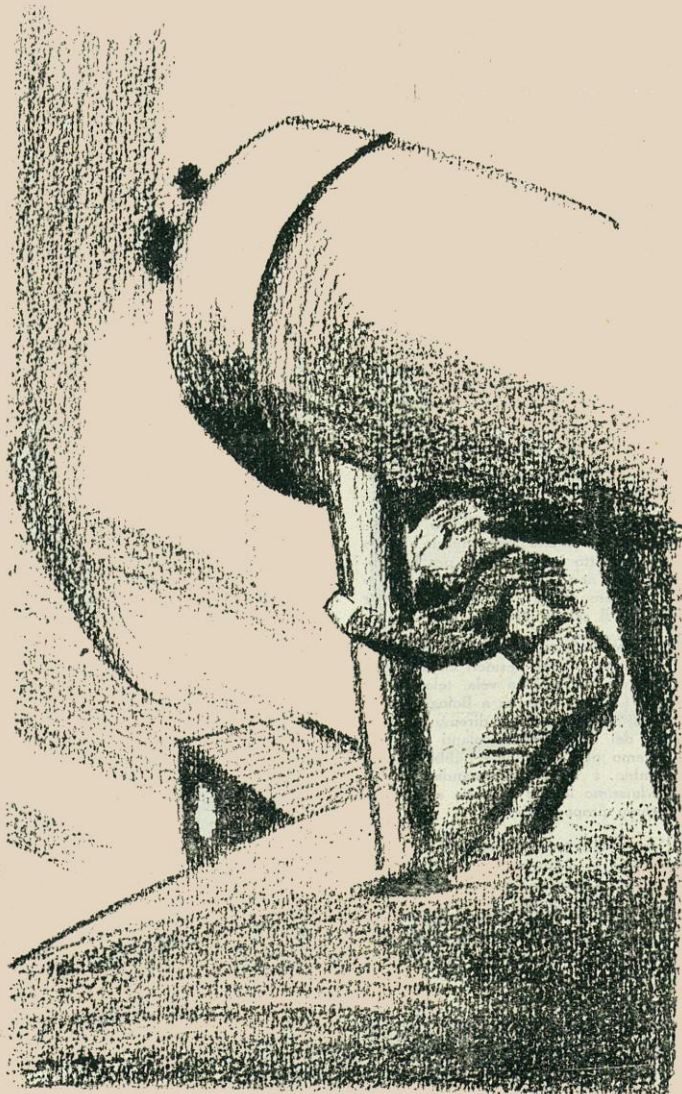
Modellini di apparecchi da turismo.

Il piccolo eroe

CHI entrava nell'Aeroporto di ***, vedeva, tra i lucenti apparecchi, camminare, taciturno, solitario, un fanciullo vestito di una tuta nera, sulla quale vi erano i tre colori della sua Patria, l'Italia. Si chiamava Romano. In quella Nazione, tra uomini che non si curavano di lui che per tormentarlo, e per parlare della sua terra, il fanciullo pensava sempre più ad Essa. Egli, che aveva una passione per la « sua » Italia, soffriva di non poterla vendicare. Alla sera, quando si coricava, Romano pregava Iddio di esaudirlo. E lo fu, infatti. Un giorno fu preso a bordo di un apparecchio postale. Il viaggio d'andata riuscì bene. Ma durante il ritorno il cielo si oscurò, incominciò a cadere una fitta pioggia, raffiche di vento sibilavano tra i montanti dell'aeroplano, facendolo ondeggiare paurosamente. Il ragazzo, rannicchiato dietro al pilota, guardava ora i finestrini della cabina, che, tutti bagnati, lasciavano appena scorgere il cielo cupo, sul quale, ancor più cupi, si profilavano i monti; ora l'ondeggiare delle sfere fosforescenti sui neri quadranti. Appunto il movimento di una di queste attrasse la sua attenzione e quella del pilota: la lancetta della quota retrocedeva lentamente: 1500... 1400... 1300... Impressionato, l'aviatore cercò la causa di quella imprevista discesa, e, mentre pensava a ciò, sentì che il motore non aveva più quel rumore pieno e continuo, ma era affievolito ed irregolare. Guardò in alto, verso il castello del motore, e vide il tubo della benzina, che, forato, lanciava uno zampillo. Il danno era grave ed ancora di più era reso dalle condizioni del tempo. Se non si aggiustava il guasto, come raggiungere l'aeroporto? Ma come aggiustarlo? Campi di fortuna non ve ne erano, perchè si volava su una zona montuosa! Comunicò la grave condizione al piccolo compagno di volo. I

battiti del motore continuavano intanto a rallentare. La quota diminuiva... 1200... 1100... 1000... La catastrofe poteva avvenire da un momento all'altro. No, che non era vicina la fine... Il motore aveva ripreso il suo ritmo, la quota aumentava, la benzina scorreva ora continuamente per la canna. Ma

vita, per salvare uno di quelli che lo avevano insultato! Da quell'esile ragazzo, sospeso nel vuoto, dipendeva la salvezza del pilota. Questi, spaventato, cercò di farlo discendere, ma, visto che tutto era inutile, continuò la rotta con l'angoscia nel cuore. La tempesta si andava calmando, e, a poco a poco, si



questa come aveva potuto chiudersi da sola? Un miracolo? Il pilota alzò gli occhi verso il motore e vide... una figura nera avvinghiata ad un montante, che con una mano stringeva la canna della benzina: Romano! Quel fanciullo, da tutti vilipeso, che ognuno credeva ancora un bimbo, si era arrampicato fin là, col rischio della propria

fece sereno. Il piccolo eroe, nella sua tuta nera, spiccava sull'azzurro del cielo. Aveva le mascelle serrate per il dolore; gli occhi chiusi per l'aria, che, gelida, gli sferzava il volto. L'urlo dei venti e del motore lo stordiva. Non poteva più resistere a quella tortura, voleva gridare, aiuto, scendere, por fine a quel tormento, ma si ri-

cordò che questo significava la morte dell'aviatore e la sua, e rimase ancora al suo posto. La testa gli girava, le mani gli si intorpidivano, sentì un urto, urlò, svenne, cadde...

Ormai era la salvezza, l'urto era stato provocato dall'atterraggio dell'apparecchio.

In un bianco letto dell'infermeria del campo, fra tutti gli aviatori, Romano rinvenne. Era ferito e febbricitante. Il pilota che aveva salvato, era ai piedi del suo lettino e lo guardava con dolcezza; voleva dirgli molte cose, ma la commozione glielo impediva; palesò questo suo turbamento al fanciullo, il quale, con un sorriso, rispose che la più gradita cosa per lui sarebbe stata il sentire inneggiare alla sua Patria. Il piccolo eroe si addormentò con la felicità nel cuore, per aver udito un grido uscito dai gagliardi petti degli aviatori: « Viva l'Italia ».

Vittorio Bini

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.

POSTA AEREA



BASCIU ALDO - Cagliari. — Sarò ben lieto se le mie parole in risposta all'aquilotto Paglietti, potranno essere cancellate dalla fondazione di un nido operoso. In quanto alla mia visita, verrei ben volentieri, ma « dal dire al fare c'è di mezzo... il mare »! Ricambio i cordiali, augurali saluti.

MIZAR - Bologna. — Per essere abilitati al pilotaggio aereo occorrono *dieci decimi*: cioè vista perfetta. Mi duole di non poterti dare una risposta più confortante. Il disegno è pubblicabile e in quanto all'abbonamento puoi farlo in qualunque epoca



Chi è che immagina Zio Falcone così?

con diritto anche agli arretrati. Ricambio i salutissimi.

GRAZZOLI ARMANDO - Modena. — Puoi spedirci tutto quello che vuoi, anche un saggio dei celebri zamponi! In quanto alla spesa di spedizione dipende da quello che vuoi spedire e te lo dirà l'ufficio postale. Ricambioti i saluti.

MARCELLO LUCETTI di Prato (Firenze) Via S. Silvestro 15, fiero e bravo aquilotto propagandista — uno di quelli che hanno ottenuto i migliori risultati da un'attiva e convincente propaganda — chiede di corrispondere con qualche Aquilotto lontano. Va bene così? Vediamo ora i risultati del tuo invito. Abbiamo spedito copia di saggio a *Beccherini Alessandro, Mario Canessa, Mario Ceccatelli, Lorenzo Guasti, Carlo Alberto Brnschi, Piero Focherati, Oreste Santi, Bessi Lemmo, Renzo Fattori, Mauro Luchetti, Giuseppe Benini, Dino Sambo.* A loro, futuri aquilotti, il mio primo saluto. A te rinnovate grazie. Non è possibile, data la tenuissima quota annua, istituire l'abbonamento semestrale. Tu devi pensare che un giornale come questo, anche quindicinale, dovrebbe costare normalmente il doppio. Ricevuto l'abbonamento di Marcello Storai in francobolli. Grazie. In quanto ai tuoi lavoretti per il concorso di Aprile non posso anticiparti un giudizio... Non è però vero, questo debbo dirtelo, che l'italiano sia il tuo spauracchio. Saluti carissimi.

ZARINI FERRUCCIO - Brescia. — Anche tu, ti sei risentito della tiratina di orecchie agli aquilotti milanesi? Io, invece, non ne sono affatto pentito, perché i risultati di quella tiratina sono stati davvero ottimi e direi quasi, sorprendenti. Al prossimo convegno di Milano li vedremo infatti questi risultati! Quando e dove si terrà il convegno è ancora presto per precisarlo, ma nel prossimo numero o, al più tardi, in quello successivo del 15 giugno ne sarà dato il programma. Sono oramai persuaso che Milano batterà senz'altro il record per il numero di Aquilotti e Rondini dell'*Aquilone*: tutto merito della vostra lodevole sensibilità e, se permettete, della mia tiratina d'orecchi! Alalà.

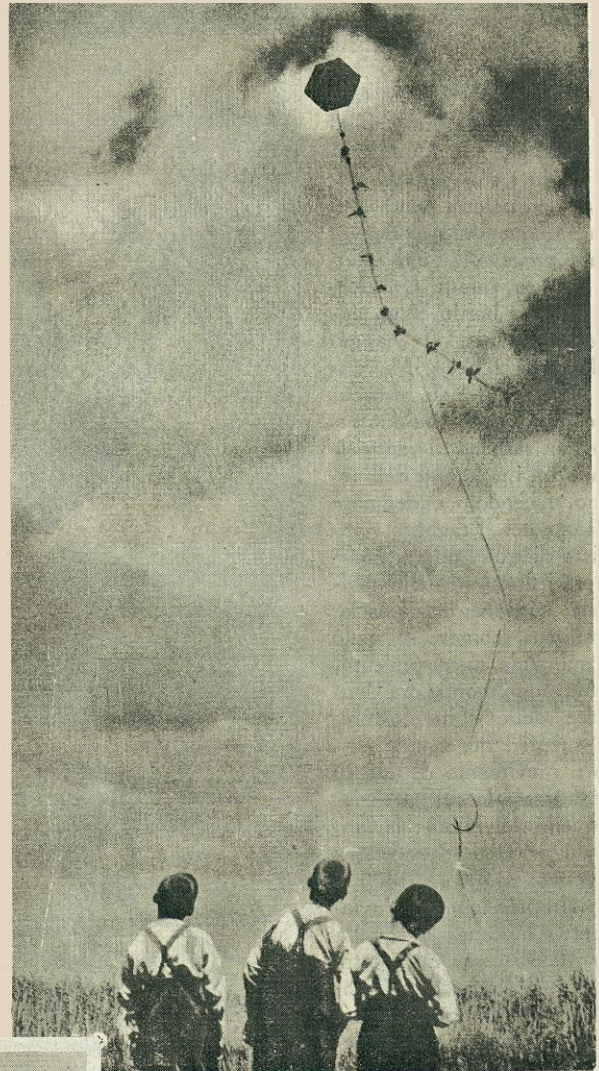
BARGHETTI MAURO - Pisa. — Benvenuto, caro Aquilotto e grazie per le parole di fervido e affettuoso consenso per l'*Aquilone* espresse nello svolgimento del tema scolastico sui giornali preferiti e letti con maggiore assiduità e diletto. A me hai riconosciuto il compito di dirigere la famiglia delle Rondini e degli Aquilotti, in cui si debbono formare le coscienze aeronautiche per il domani delle gloriose ali d'Italia. È un compito di grande responsabilità! Grazie della fiducia. Anch'io ho fiducia nelle tue possibilità e ti nomino senz'altro Capo del nido Seravezzese che costituirai dopo il vittorioso esito degli esami. Ricambio gli affettuosi saluti.

FERDINANDO CAVAROCCHI - Roma. — Poiché il tuo « ritratto immaginario » dello zio sottoscritto è stato scelto per la pubblicazione non c'è da temere che mi possa essere offeso! Mi rallegro anzi e ricambio il saluto fascista.

GASTONE PETRUCCI - Roma. — Per tutte le informazioni che desideri circa i corsi premilitari e di volo a vela, telefona all'*Aero Club* e la liretta a Bologna nau-dala in francobolli. Gradiremo le fotografie dei tuoi modelli volanti che esamineremo per l'eventuale pubblicazione. Ricambio i saluti raccomandando che l'*assiduissimo* lettore si faccia anche ter-vidissimo propagandista.

CERLINI GUERRINO - Reggio Emilia. — Per tutte le informazioni che desideri in riguardo ai corsi premilitari, rivolgiti all'*Aero Club* locale. Gradirò le fotografie del tuo modellino, mentre non ho gradito e non gradirò mai dell'« illusterrissimo » con relativo cerimonioso « lei ».

**L'Aquilone (quello che vola) sale, sale...
Ma - vedete più sotto? - ecco una "scassatura", in piena regola**



Invitiamo i nostri lettori a lodare la faccia tosta di Gino Bertinazzi di Casarza delle Delizie. Guardate un po' dove ha issato Zio Falcone



ELIO BIANCA - *Vigevano*. — Grazie dell'abbonamento. L'importo dell'abbonamento per l'estero è di lire 15. Le soluzioni dei giochi enimmistici debbono essere inviate esclusivamente su cartolina postale. Ricambio saluti fascisti.

MARIO GIROLA - *Arma di Taggia*. — Trascrivo la parte della tua lettera riguardante il concorso scaduto il 30 maggio u. s. poichè merita di essere segnalata non solo per l'originalità della partecipazione alla gara, ma anche come buon esempio di elevato spirito... aquilonesco. Ecco qua:

«Caro zio Falcone,

Partecipo anch'io al Concorso bandito sul n. 4 dell'Aquilone, e ti inio il mio pensiero affettuoso senza servirmi nè di



Pierino Sartori di Rovigo mantiene la parola. Ecco il secondo Zio Falcone, fatalmente in catinella.

penna, nè di matita, nè di inchiostro ma mi servo invece unicamente di... sette lirette per un nuovo abbonamento all'Aquilone, frutto di mia propaganda. Le sette lire le inio con un vaglia a parte, e l'abbonamento è a favore di Rosmarino Mario - Vogogna Ossola (Novara). — E' questo il 3. abbonamento, che procuro al nostro amato giornale! Bravo Mario! Non solo hai meritato un premio ma anche il mio, anzi nostro « grazie » con i più effettivi saluti.

UCCELLETTO SPENSERATO - *Brescia*. — L'abbonamento Spedini è arrivato. Grazie. Mancano gli altri due che... richiederai all'ordine! Ricambio saluti.

PIA GREGNOLI - *Milano*. — Grazie della tua gentile lettera. Ho preso nota dei buoni propositi, trasmetto i tuoi saluti ad Antonetta e ricambio quelli che mi spettano, cordialmente.

EVARISTO RECCANDINI - *Udine*. — Sono ben convinto che non mi vuoi male, tanto è vero che ho decisa la pubblicazione del tuo disegno. In premio di questa ti ho fatto spedire altre tre copie di S. 55, con l'intesa però che sapranno procurare a l'Aquilone nuovi aquilotti. Il pilota premilitare può portare l'aquila senza la corona, essendo questa riservata ai militari. Ricambio l'alala giuntomi con la tua lettera niente affatto importuna, ma graditissima.

ANTONIO MALENOTTI - *Piombino*. — Sono giunte le tue fotografie e man mano saranno tutte pubblicate. Bisogna avere un po' di pazienza, perchè abbiamo molto materiale arretrato da inserire nel giornale. Manda pure altre fotografie. Salutissimi.

SALVATORE CHIRICO - *Nicotera*. — Anche a te ripeto quanto ho detto a Malenotti. Ti fu spedito un altro esemplare dell'S 55-X. Cordiali saluti.

ENRICO ASCARI - *Benevento*. — Sopra l'altro abbiamo stampato anche tredici e

non è possibile tornare su questo argomento prima di un anno. Manda qualche altro racconto. Saluti affettuosi.

LUIGI RENIER - *Ferrara*. — L'argomento del tuo racconto è troppo doloso per le colonne dell'Aquilone. I ragazzi debbono andare verso la vita, non verso la morte! Saluti cordiali.

ACHILLE VINEIS - *Biella*. — La tua storiella non ha un interesse che la renda degna di pubblicazione. Aggiungi poi che anche la forma presenta qualche lacuna. Saluti cordiali.

LUIGI MELONI - *Ferrara*. — E' stato provveduto alla modificazione della scadenza del tuo abbonamento e ti è stato spedito in dono l'S. 55 X. I numeri del giornale che non ti servono distribuisce tra i tuoi amici per propaganda. Saluti cordiali.

FERRACINI BRUNO - *Cordignano*. — A mio modesto avviso, è sempre preferibile prendere la licenza di scuola media superiore ed entrare quindi all'Accademia Aeronautica. Mi compiaccio della tua seria preparazione.

CAPPELLA TORINESE. — Un nido vero e proprio, con relativo capo, all'ombra della Mole Antonelliana, non c'è! Ma quello che non c'è oggi potrà, anzi dovrà esserci domani: basta che ci sia uno a volerlo. Quest'uno potresti essere anche tu, che sei ora « Avanguardista scelto » e che verrai quest'anno al Campo Dux. Bravo! Ho passato la domanda al collega Giarella.

ACCIPITER - *Cagliari*. — La tua proposta di indire un concorso per modelli volanti sotto gli auspici dell'Aquilone non può essere, per ora, realizzata. Bisognerà rinnovarla più avanti e passarla all'« Aero Club d'Italia » che ne dovrebbe essere, se mai, il vero patrocinatore. Grazie del ritratto e dei giochi proposti. A Mario Angius è stato spedito il saggio e al mio collega Giarella puoi richiedere la lastra di sottilissimo duraluminio che ti occorre.

NIPOTINO FALCHETTO - *Pavia*. — Ti è stato spedito l'opuscolo anche se non sei abbonato, tanto più che — dico io — lo diverrai! Un corso premilitare di pilotaggio aereo si è chiuso da poco: occorre quindi che tu attenda che ne sia indetto un altro. Intanto non distrarti dalla conquista del diploma di maturità scientifica, di cui sei alla porta. In bocca al lupo! Per le istruzioni che ti occorrono, rivolgiti pure al locale Aero Club.

SERGIO PANELLI - *Volterra*. — Benvenuto!... anche se in ritardo di circa tre anni. Ora che il ghiaccio è rotto ed hai sperimentato che per scrivermi non occorre possedere una speciale dose di coraggio, fuori tutte le domande che hai nel sacco! Grazie del ritratto che è pubblicabile.

PEZ NERINO - *Pordenone*. — Sono dunque in attesa di sapere che lo stormo degli Aquilotti, da te convocato a rapporto, sia pronto a spiccare il volo. Grazie dell'abbonamento di Astro Casalini pervenuto regolarmente. Mi compiaccio della tua attività che sarà, senza dubbio, feconda dei migliori risultati.

RESTAINO PIETRO - *Lacedonia*. — L'opuscolo della R. Accademia Aeronautica ti è stato spedito e lo « schizzo » viene pubblicato. Va bene? Ti rinnovo il bravo per la propaganda svolta in collaborazione con Adiletta. Ricordati che il motto è: « Perseverare! ». Le soluzioni dei giochi debbono essere inviate esclusivamente a mezzo di cartolina postale. Ti autorizzo a rinnovare l'invio degli ultimi giochi (33, 34, 35, 36) su cartolina, citando però la lettera

AVIONETTA - *Milano*. — Brava! Io vengo a Milano e tu te ne scappi a Borgosesia... Comprendo le tue ansie, ma questa volta la colpa non è nè della posta,

nè della tua portinaia. L'ultimo numero dell'Aquilone è uscito con ritardo per motivi di ordine tipografico. I miei colleghi di redazione dicono che la colpa è mia, perchè mando la posta con ritardo; ma è una calunnia, condita con un po' d'invidia... per via dei bei ritratti che mi arrivano da tutte le parti! Grazie dei mughetti che hai colto proprio per me e che ho molto graditi.

GIOVANNI GRATTAROLA - *Alessandria*; BINI VITTORIO - *Milano*; EZIO ROLANDO - *Ivrea*; ITALO VACCARO - *Genova*; ANTONIO MAZZITELLI - *Nicotera*; UGO RICCI - *Bologna*; ARNOLDO GENOVESI - *Bari*: a tutti grazie dei saluti inviati in calce alle cartoline dell'enimmistica che ricambio cordialmente.

I CONCORSI DI MAGGIO sono due e scadono il 30 maggio p. v. Rimando Aquilotti e Rondini alle spiegazioni fornite nel precedente numero e voglio sperare che i concorrenti, sia per il Motto da adottare nella nostra aereo-famiglia, sia per contribuire alla diffusione del francobollo antituberculare, siano numerosi.

Zio Falcone



37. SCIARADA

Chi è primiero può esser saggio.
Ma non ha punto coraggio.
Ma non è punto stimato.
Anzi, è sempre disprezzato.

Col secondo, lettore, sai.
Molte cose far potrai.
Una calza, una vestina,
Una bella mantellina.

Il mio inter fra i campi vive;
Le canzoni sue giulive
Vanno al cielo armoniose
Fra il profumo delle rose.

38. INDOVINELLO

Son fatto d'acqua
e l'acqua mi produce;
in molti luoghi
porto lo sconforto;
in altri vengo
ad apportar fortuna.
Molto studio non fa
chi m'indovina,
perchè son facil
più che n'abbisogna!

39. ANAGRAMMA

Volano rapide,
nè tornan mai;
miser chi dice:
« lo le sciupai! »
Egli è colpevole,
è sventurato;
spesso in carcere
ha terminato.

40. BIZZARRIA

Se a vocale do altra vocale,
avrò tosto un alato animale

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

Scadenza: 10 giugno 1934-XII.
Premio: Interessanti fotografie di manifestazioni aviatorie.





“voio antola....”

**PURGANTE AQUILA,
AL CIOCCOLATO**