

L'AVOLONE

Abbon. annuo L. 7 - Per l'estero L. 15
Onorario L. 500 - Un numero cent. 30

quindicinale di aeronautica per i giovani

Direz. Amm. e Pubblicità: Roma
Viale dell'Università - Telef. 45-317



RECORD MONDIALE DI DISTANZA IN LINEA RETTA PER IDROVOLANTI

Da Monfalcone a Massaua in ore 26,35



Il 19 corrente un idrovolante tipo « Cant. Z. 501 » pilotato dal collaudatore Mario Stoppani e dal capitano pilota Corradino Corrado, col marconista sergente maggiore Amedeo Suriano, ha battuto il primato internazionale di distanza in linea retta senza scalo per idrovolanti.

L'apparecchio, partito da Monfalcone alle 7,45 del 18 ottobre, giunto a Massaua alle 10,20 del successivo giorno 19, ha compiuto il percorso di chilometri 4122 per circolo massimo.

Il precedente primato, tenuto dall'11 gennaio 1934 dai piloti Knefler, MacGinnis e Mitscher su idrovolante Consolidated bimotore di 1400 cavalli dell'aviazione navale degli Stati Uniti sul percorso San Francisco-Isole Hawaii di chilometri 3868, è stato superato dagli italiani di Km. 262.

Il « Cant. Z. 501 », costruito dai Cantieri navali triestini, è un normale apparecchio di serie, monoplano e monomotore che entrerà tra breve in servizio nei reparti da ricognizione marittima lontana della R. Aeronautica.



Il pilota Mario Stoppani

Trieste è stata così, con volo diretto, collegata a Massaua in sole 26 ore e 35 minuti primi.

La traversata è stata effettuata con un percorso effettivo di 4500 chilometri in condizioni atmosferi-

che difficili sulla zona del Canale di Corinto e sull'istmo di Suez.

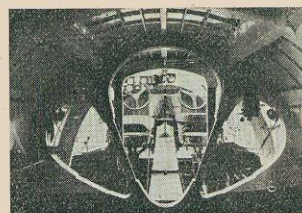
Durante il volo, l'apparecchio si è sempre tenuto in contatto diretto colla stazione R. T. della R. Aeronautica.

L'Idro "Cant Z. 501",

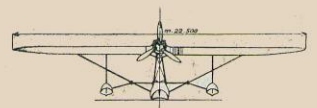
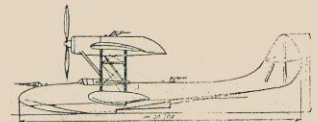
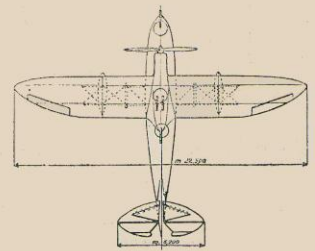
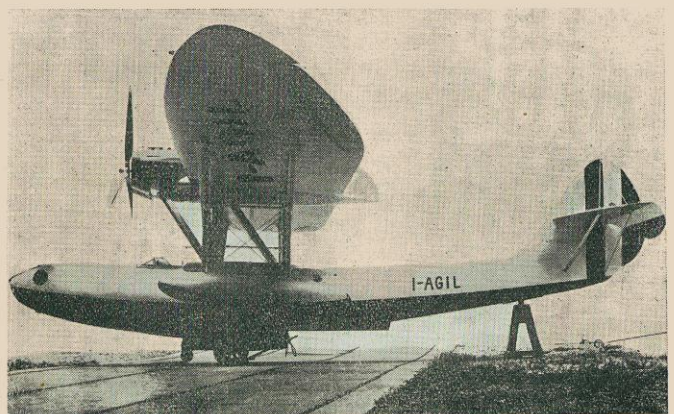
Il Cant. Z. 501 col quale i piloti Stoppani e Corrado hanno conquistato all'aviazione italiana il primato mondiale di distanza in linea retta per idrovolanti, è un normale apparecchio da ricognizione strategica marittima e non un tipo studiato e costruito e-

va il posto del bombardiere con riguardo di lancio, e sono sistemate due brande da riposo e tavolini per carteggio.

L'apparecchio è armato di mitragliatrici che assicurano una difesa completa senza lasciare settori morti.



Il posto di pilotaggio visto dall'interno



I piani di coda e i timoni sono costruiti interamente in legno e intalati.

Il motore è un Isotta-Fraschini Asso 750 con riduttore, ed aziona un'elica tripale in alluminio a passo registrabile a terra. I serbatoi sono in metallo leggero e sono piazzati nelle ali.

Le caratteristiche dell'apparecchio sono le seguenti:

Apertura alare	m.	22,500
Lunghezza totale	»	14,300
Altezza	»	4,425
Peso a vuoto	kg.	3,400
Carico utile normale »		2,200
Carico utile massimo »		3,380

I dati di volo, con carico utile normale, sono i seguenti:

Velocità massima km.-ora	260
Velocità di crociera	» » 220
Autonomia alla velocità di crociera	km. 2500
Salita a 4000 metri	in 25'

Come abbiamo detto, il Cant.

mato. Il nuovo Cant è un monoplano monomotore ad ala alta, a scafo centrale e galleggianti laterali.

L'ala, a semibalzo, è costruita in tre parti: una centrale e due semiali; la parte centrale, collegata allo scafo a mezzo di una robusta incastellatura, porta il castello motore; ad essa sono applicate due semiali irrigidite da montanti obliqui, ognuna delle quali va a fissarsi alla rispettiva fiancata dello scafo. La struttura dell'ala è in legno ed è costituita da due longheroni a scatola e da centine in spruce compensato. Tutta la superficie alare è rivestita in tela. Gli alettoni sono egualmente in legno. Lo scafo centrale è anch'esso costruito in legno ed è munito di due gradini, che permettono il facile distacco dell'idrovolante dall'acqua.

Il posto di pilotaggio, ricavato nella parte anteriore dello scafo, è a doppio comando con sedili affiancati e separati da un corridoio centrale. Nello scafo inoltre si tro-

Z. 501 è un normale apparecchio militare; l'unica differenza fra gli apparecchi di serie e quello adoperato da Stoppani e Corrado per battere il record di distanza per idrovolanti, è costituita dalla installazione nello scafo di due serbatoi supplementari.

Riassumendo, questo nuovo idrovolante dell'aviazione militare italiana è un apparecchio che in fatto di velocità e caratteristiche di armamento, di salita e di decollaggio, è superiore a qualsiasi idrovolante da ricognizione di tipo straniero.

L'apparecchio è munito di una radio trasmittente e ricevente, per mezzo della quale il volo record è stato seguito per tutta la rotta, dall'ora della partenza fino a quella dell'ammarraggio.

A. M.

GIANNI ANCILLOTTO



La notte del 18 ottobre 1924, in località Caravaggio, presso San Donà di Piave, una automobile, ad una curva, sbandava, rovesciandosi in un fossato. Il guidatore, un giovane ventisettenne, sbalzato dalla macchina, periva miseramente, il capo infisso nella melma. Quel giovane era Giovanni Ancillotto, il « terrore dei drachen », il pilota dai mille ardimenti.

Giovanni Ancillotto (Ancillotto scriveva Gabriele d'Annunzio riavvicinando il nome dell'Eroe alla radice originaria *Ancile*: « quell'Ancile custodito dai Romani che lo credevan disceso appunto dal cielo: *pegno celeste di grandezza guerriera*) era nato a San Donà di Piave nel 1897. Allo scoppio della guerra europea si arruolò soldato nell'Esercito, ma, nel 1916, desideroso di sempre più osare, passò nell'Aviazione, brevettandosi pilota militare il 16 maggio. Entrato a far parte delle squadriglie da caccia, iniziò subito quella serie di meravigliosi ardimenti che dovevano, in brevissimo tempo, renderlo famoso in Patria e temuto dai nemici.

Il 5 dicembre 1917, a soli venti anni, già fregiato della medaglia d'argento al valor militare, ottenne la più alta ricompensa: la medaglia d'oro.

Ecco il leggendario episodio: Ancillotto era in caccia sul cielo del Piave, quando avvistò un drachen nemico: mentre gli correva incontro, un altro apparecchio nazionale attaccò anch'esso il drachen e con una raffica di proiettili incendiari lo fece andare in fiamme; ma Ancillotto non volle aver perduto il suo tempo, e per accelerare la caduta del pallone nemico vi si avventò contro con tale impeto da attraversarlo riportando sul proprio velivolo gravemente danneggiato lembi dell'involucro che nella sua spinta irresistibile aveva lacerato.

« *Perficitur igne* » scrisse D'Annunzio su uno dei brandelli che rimasero appesi alla fusoliera dell'apparecchio vincitore.

Ma quanti episodi meravigliosi si potrebbero narrare!

Il 24 luglio 1918, di notte, avendo saputo che due bombardieri nemici si indirizzavano su di una inerme città per colpirla con i lo-

Un altro prodigioso volo di Agello

A 709 km. all'ora



Il 23 ottobre, su idrocorsa Macchi-Castoldi, motore Fiat A. S. 6 da 3000 cavalli, il pilota Francesco Agello ha battuto il record mondiale di velocità pura, volando su quattro passaggi di tre chilometri ciascuno, alla fantastica velocità di 709 chilometri ora.

E' questo il più bel record che possa vantare l'aviazione, che ha come primo presupposto la velocità.

A poco più di un anno di distanza dalla stupenda affermazione nell'alta velocità, l'aviazione italiana ha superato il suo stesso primato. E' questa una prova che esprime la sintesi dell'alto grado di perfezionamento tecnico raggiunto dall'Italia in questo campo. Oggi solo gli aviatori italiani possono volare ad oltre 700 chilometri l'ora. Nessuna Nazione al mondo, per quanto potente, può oggi superare questa velocità. Il nostro valoroso Agello si è dimostrato pilota di rare qualità, capace di dominare un bolido aereo che sviluppa una velocità che si avvi-

cina a quella del suono. Forse non è lontana la mèta dei fatidici mille chilometri ora, alla quale si tende per il futuro progresso della navigazione aerea.

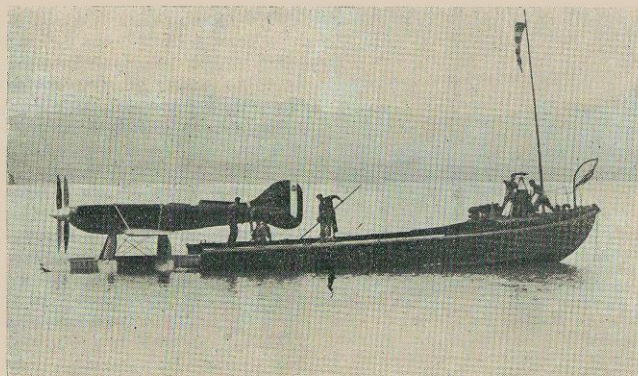
Tale nuova prova offerta dall'aviazione italiana permette di far constatare che questi risultati sono raggiunti con un metodo ed una perseveranza che ieri erano pregio di altri popoli. Anche in questo lato umano del primato ci siamo dimostrati superiori.

Il nostro Reparto d'Alta velocità, che funziona fin dal 1928, ha forgiato degli uomini come Agello, detentore per ben due volte del record mondiale di velocità pura, Scapinelli, detentore della Coppa Blériot (volo di oltre mezz'ora compiuto a velocità superiore ai 600 chilometri ora), Cassinelli, detentore del record internazionale su cento chilometri. Non si tratta dunque del valore eccezionale di un uomo, ma di molti esperti velocisti.

Oltre il metodo, bisogna considerare i mezzi meccanici: far sviluppare una potenza di 3000 cavalli ad un solo complesso motore, è una impresa difficilissima anche per il più consumato dei tecnici nel campo dei motori. Il Fiat A. S. 6 è il motore più potente del mondo; costruito su ventiquattro

cilindri, esso aziona due eliche bipale metalliche coassiali che girano in senso inverso, per eliminare le pericolose perturbazioni che si hanno nelle alte velocità, le quali si debbono raggiungere con grosse potenze motrici.

—La nostra Fiat, che in tutti i campi della meccanica mostra la sua perfezione, è riuscita a mettere a punto questo meraviglioso motore. Le officine della Ditta Macchi dalle quali da oltre un decennio escono gli apparecchi d'alta velocità, hanno costruito il "Castoldi 72", ultimo perfezionamento di una serie di mostri veloci. E' questo un idrovolante a galleggianti, monoplano ad ala bassa controventata da profilati in acciaio ad alta resistenza. Quasi tutte le parti dell'apparecchio sono ricoperte da radiatori per raffreddare il potente motore. Il "Castoldi 72" è quanto di più perfezionato si possa avere oggi in fatto di costruzioni per l'alta velocità. La messa a punto, sia del motore che dell'apparecchio, è stata lunga, difficile, laboriosa; ma i nostri tecnici, i nostri artigiani ed i nostri valorosi piloti sono riusciti con tenacia degna dei nuovi italiani, a dare alla nostra Patria il primato nel campo dell'alta velocità.



Mentre dal pontone l'idrocorsa «Macchi 72» viene fatto scendere in acqua

ro esplosivi, si alzava subito in volo, raggiungeva i due apparecchi nemici, li costringeva al combattimento e, in un quarto d'ora, li abbattava entrambi. Azione che nessuno mai aveva osato prima d'allora.

Un giorno, dopo la nostra ritirata dietro il Piave, venne a sapere che il nemico aveva occupato la sua casa a San Donà e che sull'alto della terrazza aveva stabilito un posto d'osservazione. Fatto il carico di bombe e di cartucce, Ancillotto, volontariamente, si recò a bombardare la sua casa, a mitragliare i nemici che vi si annida.

Al termine della guerra aveva abbattuto 11 apparecchi ed aveva guadagnato la medaglia d'oro e tre d'argento al Valor Militare.

Nei tristi giorni del dopo-guerra Giannino Ancillotto, ansioso di spaziare ancora nel cielo, si recò, poichè in Italia anche la stessa nel Perù, a continuare le sue gesta. E il 3 maggio 1921 volò, primo al mondo, in un'ora e un quarto, da Lima a Cerro Pares, sorvolando le Ande Peruviane all'altezza di 5200 metri.

Ancillotto ritornò in Italia per correre con il Poeta-soldato nella italianissima Fiume, per riabbracciare la sua Mamma, per rivedere il volto della Patria rinnovata dal respiro caldo del Fascismo.

È la Morte lo colse d'improvviso, proditoriamente, quasi temendo che l'Eroe, che invano tante volte aveva tentato ghermire, potesse, ancora una volta, sfuggirgli.

Ma Giannino Ancillotto non è morto.

Egli, coi suoi compagni eroici dalle mille vittorie, è a noi presente, e veglia, sereno ed attento, su nel cielo della Patria.



UNA GIORNATA DI PROPAGANDA AEREA A GENOVA

Domenica 14 ottobre si è svolta a Genova una grande giornata aviatoria di propaganda, alla quale ha assistito una folla di oltre cinquantamila persone.

Precedute da una gara di velocità per idrovolanti da turismo, hanno avuto luogo numerose esibizioni di alta acrobazia aerea da parte di piloti italiani ed esteri. Lanci simultanei in paracadute ed acrobazie al trapezio aereo, hanno completato la bella giornata aviatoria.

Nella presente fotografia si vede appunto Romaneschi mentre eseguisce un difficile esercizio acrobatico.

L'ADUNATA DI ROMA

Ecco il programma per il raduno romano dell'undici novembre:

Ore 9,30 - Adunata all'ingresso principale del Ministero dell'Aeronautica al Viale Castro Pretorio.

Ore 10-11 - Visita al Ministero dell'Aeronautica.

Ore 11,30 - Colazione all'Aeromensa offerta dal Ministero dell'Aeronautica. (Riservata esclusivamente agli abbonati a L'Aquilone).

Ore 13 - Partenza dal Piazzale della Stazione (lato partenze) per l'Aeroporto Francesco Baracca di Centocelle.

Ore 14-18 - Visita all'Aeroporto Francesco Baracca e voli di propaganda.

1) Potranno partecipare al raduno gli abbonati a L'Aquilone, i lettori e i simpatizzanti;

2) i voli gratuiti di propaganda saranno riservati esclusivamente agli abbonati de L'Aquilone.

3) per tutti indistintamente i partecipanti al raduno è fissata una quota di iscrizione di L. tre.

4) le iscrizioni al raduno si debbono effettuare esclusivamente a mezzo di cartolina vaglia di lire 3.00 indirizzandola all'Amministrazione de L'Aquilone, Viale dell'Università - Roma;

5) le iscrizioni si chiuderanno alle ore 12 di giovedì 8 novembre;

6) sul talloncino della cartolina vaglia, oltre alla propria adesione si dovrà chiedere di poter effettuare il volo di propaganda, dichiarando la propria qualità di abbonato. I non abbonati potranno partecipare alla colazione e al volo inviando, oltre alla quota stabilita per il raduno, quella dell'abbonamento annuo (L. 7);

7) chi si iscriverà per un volo gratuito dovrà presentare, sul campo d'aviazione, prima di effettuare il volo stesso, una lettera di autorizzazione del padre o di chi ne fa le veci.

8) A tutti coloro che voleranno verrà rilasciata una graziosa tessera personale a ricordo dell'avvenimento.

Dobbiamo aggiungere che in caso di cattivo tempo i voli si effettueranno la domenica successiva nel pomeriggio, alla stessa ora. Speriamo che il cielo sia clemente; ma se dovesse piovere, dopo la colazione il raduno si scioglierà e gli aquilotti si rivedranno la domenica successiva 18 novembre alle ore 13 precise. Certamente saremo in molti.

Ripetiamo ancora una volta, a scanso di equivoci o di malintesi, che sono invitati a colazione soltanto gli aquilotti e le rondini abbonati regolarmente: così per i voli. Cioè: offriamo i voli gratuiti agli abbonati e precisamente un volo personale per ogni abbonato. E quando, ad esempio, una nidia di cinque aquilotti e rondini, fratelli e sorelle, desidera volare al

completo è chiaro che si debbono contrarre cinque abbonamenti di cui: uno per la nidia e quattro a scopo benefico, cioè a disposizione della Direzione del giornale per essere devoluti a giovani camerati bisognosi.

E a questo punto giova spiegare, a chi non l'avesse capito, che un simile provvedimento è stato adottato allo scopo di evitare la partecipazione di tutta Roma. Comprendete bene che costa poco dichiararsi amici de L'Aquilone, mentre sarebbe comodo, e piacevole, approfittare d'una buona occasione per volare gratis.

Infine debbesi comprendere che per far volare — gratis o no — tutti coloro che il giorno 11 novembre si presentassero al campo con il desiderio di fare un volo, ci vorrebbe a nostra disposizione un'armata aerea. Naturalmente, con questi avvertimenti non intendiamo spaventare nessuno.

Chiunque si dichiarerà amico o simpatizzante venga all'adunata. Sarà ben accolto. Visiterà con gli altri il Ministero e l'aeroporto "Francesco Baracca" e trascorrerà piacevolmente e utilmente una giornata. Giornata che ci auguriamo piena di sole e di allegria.

Corsi premilitari

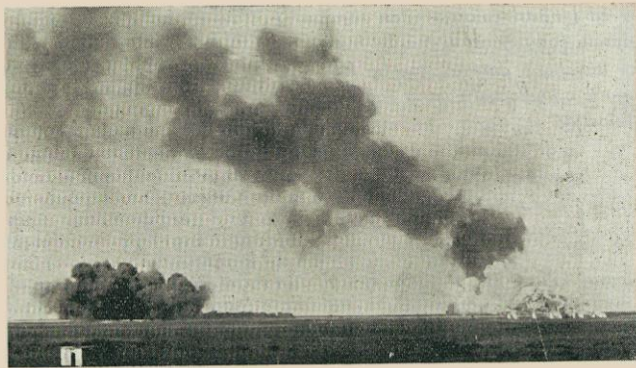
A cura del Ministero dell'Aeronautica, è stata disposta la riapertura dei corsi di specializzazione pre-aeronautica per le categorie: motoristi, montatori, automobilisti, radio-telegrafisti, fotografi, armieri, ecc. a Roma, presso la sede del R. Istituto tecnico industriale in Via Conte Verde, 51; a Milano, presso la Società Umanitaria in Via Daverio, 7 e a Firenze, presso la Scuola Industriale «Leonardo da Vinci».

Ai corsi potranno essere ammessi i giovani appartenenti alle classi di leva 1916, 1917, 1918, che siano in possesso almeno della licenza elementare (promozione dalla classe V), e che non abbiano diritto ad alcuna riduzione di ferma prevista dalla Legge 8 gennaio 1931 n. 3 contenente modificazioni al vigente Testo Unico delle Leggi sul Reclutamento del R. Esercito (Gazzetta Ufficiale n. 13 del 17 gennaio 1931 IX). Nel caso che abbiano diritto a riduzione di ferma, potranno rinunciare al diritto stesso, con il consenso del padre o di chi ne fa le veci.

Coloro che risulteranno idonei agli esami finali, riceveranno dal Ministero dell'Aeronautica una speciale tessera costituente titolo per l'arruolamento nella Regia Aeronautica, all'atto della chiamata alle armi come specializzati di leva. Avranno inoltre trattamento preferenziale per l'ammissione ai corsi regolari presso la Scuola specialisti dell'Arma Aeronautica; possibilità di intraprendere la carriera di specializzati dell'Aeronautica, aperta fino al grado di capitano; trattamento economico fino dai primi gradi della carriera.

I giovani muniti del brevetto di cui sopra potranno partecipare, con diritto preferenziale a parità di altri titoli, ai concorsi prescritti per l'ammissione dei volontari a lunga ferma alla Scuola specialisti dell'Arma Aeronautica.

Per la presentazione delle domande e per ulteriori informazioni, gli interessati potranno rivolgersi alla Segreteria dei Corsi di specializzazione pre-aeronautica di una delle suddette sedi.

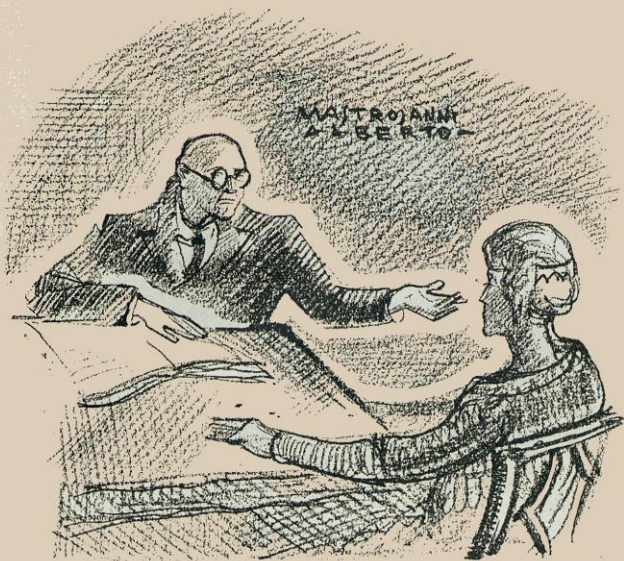


Il 20 ottobre, alla presenza del Duce, Ministro delle Forze Armate, del Capo di Stato Maggiore Generale, di tutti i Sottosegretari Militari e di numerosi ufficiali generali, si sono svolte sul campo di Furbara delle esercitazioni di bombardamento aereo, alle quali hanno preso parte 160 apparecchi delle diverse specialità. I bersagli predisposti a terra, che raffiguravano un arsenale ed altre costruzioni accessorie, sono stati ripetutamente colpiti

dalle bombe ad alto esplosivo ed incendiarie. In totale gli apparecchi hanno lanciato oltre mille bombe del peso complessivo di 35.000 chilogrammi.

Nel gran rapporto tenuto al termine delle esercitazioni, il Capo del Governo ha tenuto ad esprimere il Suo alto compiacimento ai piloti, ed ha consegnato il distintivo del Fascio Littorio ai componenti dei reparti vincitori delle gare di addestramento bellico.

LA MAMMA VOLA



... mio marito con molta circospezione mi avvertì che i nostri figlioli volevano ...

«COME fu che volai?» — mi disse la signora Carla — Ma è molto semplice: perchè ambivo che i giornali parlassero di me, ed ho sperato di diventarle celebre».

La signora Carla, che io conoscevo da molti anni, nel parlarmi così aveva un dolce sorriso sulle labbra e un lampo di malizia negli occhi; ella mi aveva ricevuto nella sua stanzetta da lavoro, piccola, raccolta, arredata con mobili di uso pratico: alle pareti stampe e quadri; e quasi tutti si riferivano a scene di guerra, cui il marito aveva preso attivamente parte, insieme al primogenito, morto in combattimento; la figura del giovane eroe — medaglia d'argento al valor militare — campeggiava anzi in un grande ritratto eternamente ornato di fiori.

Davvero non era, quella stanzetta che profondeva il soave profumo dei ricordi, la dimora di una «celebrità»; e la signora Carla, capelli grigi pettinati all'antica, volto chiaro, un poco mesto, senza rossori troppo vivi e senza carminio alle labbra, con un tenue ricamo fra le dita, aveva il calmo aspetto della madre di famiglia, serenamente rassegnata al sacrificio di sé per amore dei suoi cari. Eppure la signora Carla aveva volato, ed io mi struggevo dal desiderio di sapere la ragione di questo grande atto da lei compiuto.

— Non è una storia falsa che vi chiedo — osservai — ma la vostra vera storia.

— Cara amica — mi rispose con un sospiro — la verità sul conto delle madri va sempre ricercata nella ragione dei figli, e non bisogna faticar tanto per indovinarla... ma vedo che morite dalla voglia di sapere, oltre a tutto, le mie impressioni di volo, e voglio accontentarvi.

Voi sapete bene che io non sono quella che comunemente si chiama una donna sportiva. Come avrei potuto esserlo infatti?! Appartengo a quella generazione di donne destinate a sferruzzar calzette, e a preparar vivande, e, se i tempi son mutati, tuttavia conservo assai vivo il ricordo del famigerato e antiestetico calzerotto.

Abituata a questo non lungimirante ideale, non potevo essere una donna nè ardita, nè temeraria: ed infatti non lo sono stata.

Il mio solo coraggio, comune a tante madri e a tante spose, è stato quello di soffrire in silenzio per tutti gli orrori della guerra, di lasciare che il mio cuore sanguinasse nei dolorosi distacchi, conservando sempre un sorriso, perchè confortasse la partenza degli Eroi che andavano a morire per difenderci; ma questo non è un merito, è stato solo il mio dovere di donna, di sposa e di madre, e non parliamone più. Ho potuto dunque vivere tranquillamente fino a che gli altri miei due figli sono stati piccini, e il mio modesto bagaglio di cognizioni utili mi è stato più che sufficiente; ho visto crescere man mano i miei bimbi, come io desideravo, e ho sognato per loro un onesto tranquillo avveni-

re; ero anzi completamente serena nei loro riguardi. Ma il brutto è cominciato qualche tempo fa. I miei due bambini, come mi ostino a chiamarli, sono diventati quei due giovanotti che voi ben conoscete; essi, malgrado la loro età certo non troppo matura, si credono uomini di navigata esperienza, e vogliono darla ad intendere anche a me.

Da qualche tempo si parlava della scelta della loro carriera, ma ogni volta che si entrava in questo argomento notavo in loro una certa reticenza ed una studiata tendenza a cambiar discorso.

«Come va questa storia!» pensavo. Eppure si sono sempre consigliati con me, sono stata sempre la loro migliore amica fin dai tempi in cui in gran segretezza mi confidavano che da grandi avrebbero voluto fare... i pompieri; giacchè bisogna sapere che i miei figli hanno, fra l'altro, aspirazioni comuni: «quello che fa uno, deve fare anche l'altro», sembra che questo sia il loro motto, e si sono sempre comportati in conformità di esso.

Naturalmente aspettavo che il mistero si chiarisse, ed intanto indagavo per mio conto. Qualche allusione su i genitori non abbastanza moderni, su i tempi che sono mutati ecc. ecc., mi avevano mes-

sa sull'avviso, fino al giorno in cui seppi la verità.

Mio marito, con molta circospezione, mi avvertì che i nostri figliuoli volevano farsi aviatori. Potete immaginare quello che accadde in me! Non era già stato provato duramente il mio cuore dagli orrori della guerra che mi aveva rapito il primogenito? Fu come se una mano rapace strappasse violentemente gli altri miei figli dal mio fianco, per portarmeli lontano, in un irraggiungibile infinito.

Non dissi nulla; ma il mio povero e stanco cuore, ricominciò a sanguinare delle ferite non ancora rimarginate. Un'altra cosa mi colpì dolorosamente: i miei figli, i miei bambini, non s'erano confidati con me, non avevano avuto il coraggio di parlare del loro sogno a me, che sempre li avevo così ben capiti e consigliati. Lo confesso... un sordo rancore, un'oscura gelosia mi ottenne per un momento il cuore ed il cervello, rendendomi odiosa l'aviazione e ingiusta verso gli stessi aviatori. «Ma che cosa dunque attira queste giovani energie — pensavo — e le spinge inesorabilmente per le vie dell'aria, rendendoli dimentichi delle loro piccole case dove vivono e dove soffrono coloro che li amano?!».



... sola, con il mio povero cuore sparito, montai sulla scaletta ...

Non sapevo; e volevo illudermi che questa pazzia non sarebbe durata, come non era durata la vocazione per fare il pompiere.

Ma evidentemente i tempi erano davvero cambiati, e dovetti persuadermi che la decisione dei miei figli era irrevocabile. Un'unica cosa li tratteneva: il pensiero del dolore che davano a me. Fui grata a loro per questo amore che ancora mi dimostravano, e avrei voluto rendermi degna di loro spogliandomi del mio egoismo materno, ma lottavo sempre fra il desiderio di negare il mio consenso e quello di farli felici. Mi aggrappavo disperatamente alla mia ignoranza per dirmi che, dopo tutto, l'aviazione è una carriera come un'altra, e che si poteva anche cambiare di gusti... Erano tanto giovani!!

A togliermi dalle mie illusioni, il mio più piccolo (1,80 di altezza) mi disse un giorno: « Ah! mamma se tu avessi provato!!!! ».

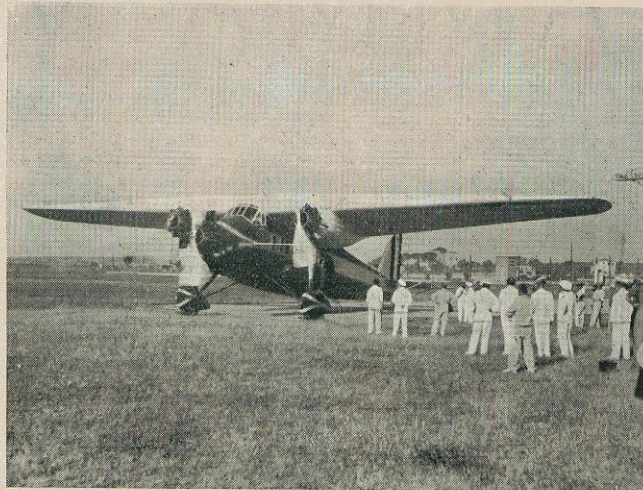
Provare?... Volare?... alla mia età... io, una donna che vedeva con terrore il contattolometri della sua automobile salire alla vertiginosa velocità di 40 Km. all'ora... che assurdità! Pure l'idea, come un tarlo, mi si conficcò nel cervello e cominciai la sua opera devastatrice; quel poco buon senso che ancora mi rimaneva cominciò a dileguarsi pian piano.

« Ecco — pensavo — una buona occasione per far vedere che anche i genitori poco moderni sanno mettersi all'altezza dei tempi; ecco una buona lezione per i miei figli che mi hanno creduto incapace di capirli; ecco infine una splendida prova per convincermi se la mia prevenzione è giustificata o no ».

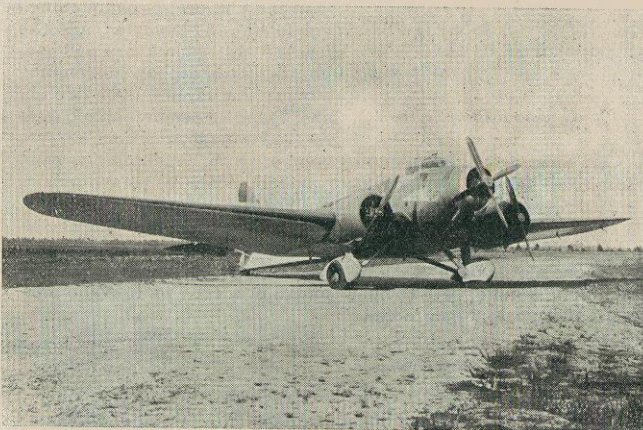
Così mi decisi al gran passo! In grande segretezza feci i miei preparativi di partenza. Un breve viaggio da Roma a Napoli era tutto quello che il mio coraggio poteva permettermi, ed acquistai il solo biglietto di andata perchè immaginavo che il mio ritorno sarebbe stato meno brillante ma... in treno. Sola, con il mio povero cuore spaurito che batteva follemente, montai sulla scaletta che m'innalzò fino allo stomaco dell'immenso uccellaccio, e più morta che viva mi sedetti sulle comode poltroncine, che mi sembrarono altrettante sedie elettriche. Non parlo dei sacchetti di carta pronti ad ogni disgraziata eventualità, che predisposero il mio stomaco a balli infernali; non parlo della terribile angoscia che attanagliava il mio cuore.

Come Dio volle, il velivolo si mosse, ed il canto magnifico e potente dei motori m'avvolse tutta come in un turbine. Non capii più nulla, ma a poco a poco sentii dileguarsi tutto quello che avevo provato fino allora. Ero nell'aria, veramente al disopra di tutto e... di tutti. La mia anima si fece lieve come un sogno... Sentii cadere

Due nuovi apparecchi dell'aviazione italiana



Il nuovo trimotore da bombardamento « Savoia Marchetti S. 72 ». Questo apparecchio veloce può portare un carico di bombe di 1000 chili con una autonomia di volo di oltre 2000 km. ad una velocità di 220 km. ora.



Il nuovo trimotore « Savoia-Marchetti S. 73 ». Questo veloce apparecchio italiano trasporta 18 persone ad una velocità superiore ai trecento chilometri ora. E' stato prescelto da una grande compagnia aerea Belga che lo ha preferito a tutti i nuovi apparecchi costruiti nel mondo, anche a quelli tanto sbandierati dall'aviazione civile americana.

ad un tratto tutte le preoccupazioni per la mia meschinissima ed indegnissima persona e compresi che il volo, più che un tremendo pericolo, era una immensurabile gioia. Tutti i miei lunghi anni di inerzia e di passività volarono via sminuzzati dal giro vorticoso delle eliche, ed io fui giovane in quell'ora... giovane come i miei figli. Un orgoglio smisurato m'invasò... orgoglio di me e della vittoria che avevo riportato sul debole spirito di donna, orgoglio per i miei figli che si sentivano spinti ad una vita di ardimenti e di operosità poco comune. Scesi dal velivolo come in sogno, e come in sogno intesi qualcuno complimentarmi per il mio « coraggio » Mi ricordai allora dei miei capelli bianchi che mi valevano questa ammirazione... e ritornai in

me. Era finito il sogno, ahimè!... ma poteva ricominciare.

Altro che ritornare in treno! Una breve sosta con relativa colazione e poi presto a casa... in aeroplano. Senza por tempo in mezzo, mandai un telegramma ai miei perchè mi aspettassero all'idroscalo di Ostia, e ripartii gloriosa e trionfante per Roma. Chi fu più meravigliato di tutti fu naturalmente mio marito che non rinvenne dalla sorpresa neanche, quando arzillo e sorridente, scesi in terra ferma: i miei figli invece sembravano pazzi dalla gioia. Poveri figliuoli, capivano bene che la loro battaglia era... arcivinta.

Dunque, cara amica, i miei adorati aquilotti voleranno, e voleranno ad ali spiegate. La loro timida e vecchia mamma ha provato, per merito loro, una delle più grandi

gioie della sua vita; ed essa stessa li spingerà a godersi ora, col diritto della gioventù e dell'ardimento, la loro parte di felicità. La loro mamma li benedice, ed essi si faranno onore.

Wanda Pietrini



UMBERTO CHINELLI - Roma. — Lo sritto che ci ha mandato avrebbe potuto essere compreso tra quelli che presero parte al nostro recente Concorso per gli alunni delle Scuole elementari. Ma ormai tale concorso — come saprai — è chiuso da un pezzo e ne sono stati assegnati i relativi premi. Preparati in tempo per un altro Concorso, che bandiremo ai primi dell'anno venturo. Saluti alati.

VITTORIO TERRAILO - Castellammare di Stabia. — Se manderai all'Amministrazione de l'Aquilone lire 7 con vaglia oppure con francobolli, riceverai, oltre ai numeri pubblicati dal 1. gennaio, anche quelli che usciranno fino al 31 dicembre, nei quali potrai trovare le lezioni che ti interessano. Saluti cordiali.

SIRIO BORGHI - Rimini. — Tu scherzi un po' troppo sulle avventure di Zio Falcone, il quale vola veramente sui deserti africani e non ti può rispondere a dovere. Ma se, come speriamo, verrai al raduno romano, lo conoscerai certamente e tutte le tue prevenzioni svaniranno. Saluti affettuosi.

FEDERICO CLAUDILI - Ferentino. — Sono certo che Zio Falcone leggerà sempre volentieri le tue lettere; al suo ritorno gli spareremo la tua ultima cartolina. Ti abbiamo fatto spedire il numero che ti occorre e ricambiamo a te ed agli amici che hanno pure sottoscritto a tua cartolina i saluti affettuosi, augurandoci di vedervi al prossimo raduno romano.

TANNINO TOBAZI - Rovigo. — Ti ringraziamo della poesia, nella quale troviamo pensieri veramente lusinghieri per noi. Ci piace sapere che l'Aquilone è « buono per i bimbi come per fanciulle ». Però non possiamo pubblicare questi tuoi versi. Non ti offendere: sono versacci. Ch'io sappia, a Rovigo, di poeti umoristi non ce n'è che uno, e questo è il Sofista. Cerca di imitarlo; poi ne ripareremo. Bondi.

AQUILA ROMANA. — Mettiti gli occhiali e leggi attentamente in questo numero il programma del raduno romano. Apprenderai ciò che ti interessa. Il tuo compagno (e quanti altri compagni saltassero fuori) può abbonarsi anche adesso. In tutti i casi che non sia troppo tardi: alle ore 12 del giorno 8 novembre chiudiamo bottega. Ricordaglielo.

Tu vorresti Avionetta a Roma? Comuni, chieremo a lei il tuo desiderio. In quanto a Zio Falcone, se non sarà finito nel ventre di qualche coccodrillo, lo vedrai certamente a Roma, il giorno 11.

Giarella terrà le lezioni che ti interessano. Ciao.

(segue a pagina 14)

LANE MARZOTTO

OTTIME, MORBIDE, RESISTENTI - IL FILATO PERFETTO PER TUTTI I LAVORI DI MAGLIERIA A MANO ED A MACCHINA

Dite alle vostre Mamme di comperare LANE MARZOTTO per fare i vostri vestiti a maglia e di chiedere al venditore i volumetti della « *Biblioteca Marzotto* » che vengono stampati per voi e saranno regalati a chi acquista LANA MARZOTTO.

L'aeromodellismo in Russia



quotidiani di alcuni giorni or sono riportavano la seguente notizia proveniente da Mosca:

« Il giovane progettista di modelli volanti Mačarov, che ha sol-

mo, dei trasformatori, dei reostati, a 4.000 Volta! Egli passa le sue delle correnti ad alta tensione fino a essere insieme a molti altri compagni in un'atmosfera di lavoro serio e riflessivo.

Quello che si fa nel campo del-

tratta dell'Officina d'aviazione dipendente dalla Ossoaviachim (*). I ragazzi praticamente vedono l'apparecchio modellato in miniatura ma perfetto in tutte le sue parti, e quindi si rendono facilmente conto dei principi scientifici ai quali obbedisce qualunque modificazione che venga apportata all'apparecchio stesso.

I « Pionieri » sono qualche cosa di più dei semplici frequentatori delle classi prescolastiche. Essi sono chiamati non solo ad osservare, ma anche a fabbricare. L'ultima fotografia riproduce un corso di aeromodellismo presso la Scuola centrale dei « Giovani Pionieri » a Mosca. I giovanetti costruiscono un aeroplano, ed allo scopo hanno tutto a loro disposizione, compresi gli insegnanti e un direttore del corso. I « Pionieri » che eccellono nelle Stazioni tecniche, passano poi nelle officine. Ogni « Pioniere » può fabbricare apparecchi di sua invenzione, e quando le singole capacità non sono sufficienti, i tecnici addetti all'insegnamento vengono in aiuto.

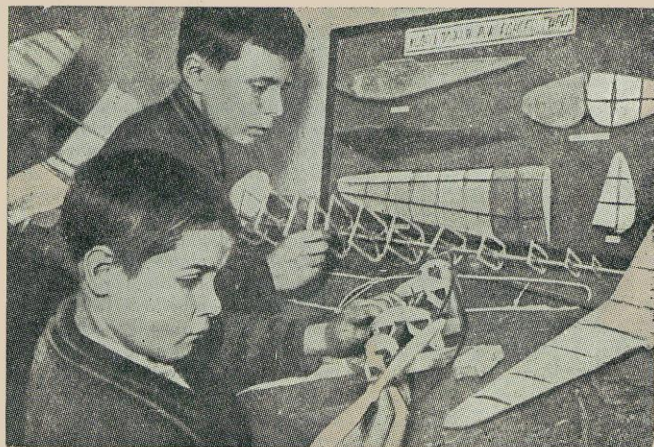
I « Giovani Pionieri » dispongono anche di una Biblioteca tecnica, alla quale ricorrono molto volentieri. Il direttore della Scuola Olkhouvski così disse un giorno: « Il movimento tecnico infantile non è un divertimento. Lasciatelo solamente prendere la sua strada e vedrete quali risultati darà ».

L'Italia, che in recenti memorabili imprese aviatorie ha commosso il mondo intero, ha aumentato le possibilità ai giovani di soddisfare la passione del volo, attraverso i Corsi premilitari di pilotaggio, i Corsi preavieri per gli specializzati (motoristi, montatori e radiotelegrafisti) e le Scuole di volo a vela per gli avanguardisti. E' da augurarsi che il R. Aero Club d'Italia venga incontro al desiderio di un grandissimo numero di nostri ragazzi, disciplinando le attuali Scuole di aeromodellismo, dovute in parte all'iniziativa privata, e istituendone delle nuove laddove ne sia riconosciuta la necessità.

Noi siamo sicuri che una efficacissima propaganda per la navigazione aerea verrà attraverso queste auspiccate Scuole, se saranno attrezzate e dirette con competenza ed amore.

Vittorio Nugoli

(*) Si distingue col nome di Ossoaviachim una speciale organizzazione russa che si propone di contribuire alla difesa della Nazione ed allo sviluppo dell'aviazione e dei mezzi antichimici. Questa organizzazione, che dirige anche le scuole di aeromodellismo per i ragazzi, ha creato le condizioni più favorevoli per dar modo a tutti gli operai di frequentare nelle ore libere corsi per piloti e per meccanici di aviazione. La Russia ha deciso di costituire entro brevissimo tempo un grande corpo popolare di piloti, meccanici e osservatori in rapporto alla realizzazione dei piani per l'aumento della flotta aerea.



Montaggio di un aerotreno nella Stazione tecnica di Mosca

« tanto 15 anni, ha stabilito a Novosibirsk un nuovo record. Egli ha lanciato un modello di aeroplano che è rimasto in aria un'ora e quaranta minuti, ad una quota di 150 metri, coprendo una distanza che supera i 4000 metri ».

Questo comunicato non può meravigliarci, perchè in Russia l'attività dell'adolescenza è principalmente rivolta alla parte pratica della costruzione delle macchine che dovranno avere nella vita della società futura una grande applicazione.

Un ramo di studi, che assomiglia a quelli che si fanno nella nostra Scuola tecnica creata con decreto del 1933, serve di corredo scientifico a questi giovani inventori che passano il tempo a... inventare.

Il giornalista A. Palei, in un articolo pubblicato sopra un recente numero di una rivista di Mosca, ci presenta un ragazzo di 12 anni che è innamorato degli studi di elettricità. Gli intenti del fanciullo non sono sempre raggiunti « tanto è vero — scrive il giornalista — che questo piccolo inventore ha installato in casa sua una suoneria elettrica, che però si ostina a non voler suonare! Peraltro Paolo Térentiev, il ragazzo, ha costruito un motore elettrico grosso come il suo pugno. Il motore non funziona, ma tecnicamente è perfetto. Ciò dimostra come i ragazzi siano avviati verso l'applicazione pratica dei principi della scienza ».

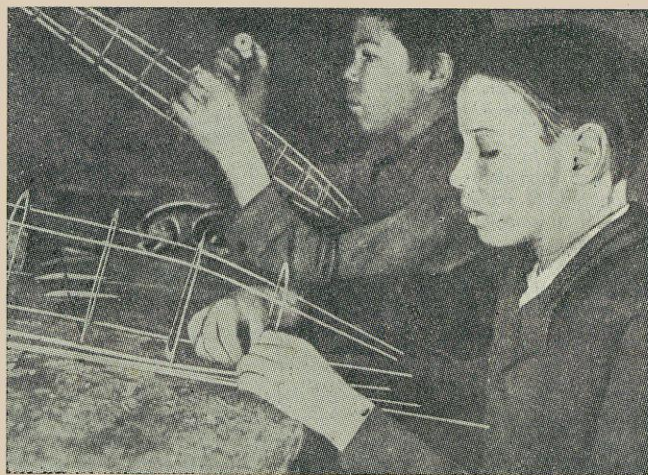
Nel parlare col giornalista, Paolo dice al Palei che egli ha a sua disposizione tutto ciò che gli occorre per fare i suoi esperimenti: cioè, dei veri motori e delle dina-



Gli allievi osservano il modello di un dirigibile

l'elettricità, si fa, anche su più larga scala, nel campo del modellismo di aviazione. Mentre il giornalista parla con Paolo, uno dei ragazzi porta un modello di un aeroplano: si deve provare la resistenza delle ali, della fusoliera e delle altre parti alla corrente di un vento artificiale. Tutti si avvicinano ad una lunga tavola di legno su cui è posta un'elica. Il motore romba, l'elica si mette a girare rapidamente; dalle sue ali esce un vento possente. Qualcuno dice che quell'aeroplano potrà trasportare due viaggiatori. E il motore? E' un motore da motocicletta.

Questi esperimenti sono generalizzati nelle Scuole russe. Riproduciamo in alcune fotografie il montaggio di un aerotreno fatto da due ragazzi nella Stazione tecnica di Mosca e gli allievi che osservano il modello di un dirigibile. Si



I Giovani Pionieri di Mosca costruiscono un aeroplano

Primi voli a Vigna di Valle

Ecco come il nostro argutissimo Giorgio Bacchelli ha veduto alcune scene a Vigna di Valle.

1° L'allievo che siede per la prima volta sul seggiolino dell'apparecchio-scuola, al momento del primo lancio già immagina di salire fra le nubi e di cercare le più propizie correnti ascendenti per pro-

pagazione aerea, hanno spiccato il volo i primi dirigibili ed i primi idrovolanti italiani, tanti anni fa, prima della Guerra, quando i vostri genitori erano ancora ragazzi essi stessi. Ancora adesso Vigna di Valle è un importantissimo centro di studio ed esperienze per idrovolanti.

Dal campeggio si domina il La-

mente in Germania, si è giunti in questo sport a risultati notevolissimi: 30 o 40 ore di volo, alcune centinaia di chilometri percorsi, qualche migliaio di metri di quota al disopra del punto di partenza.

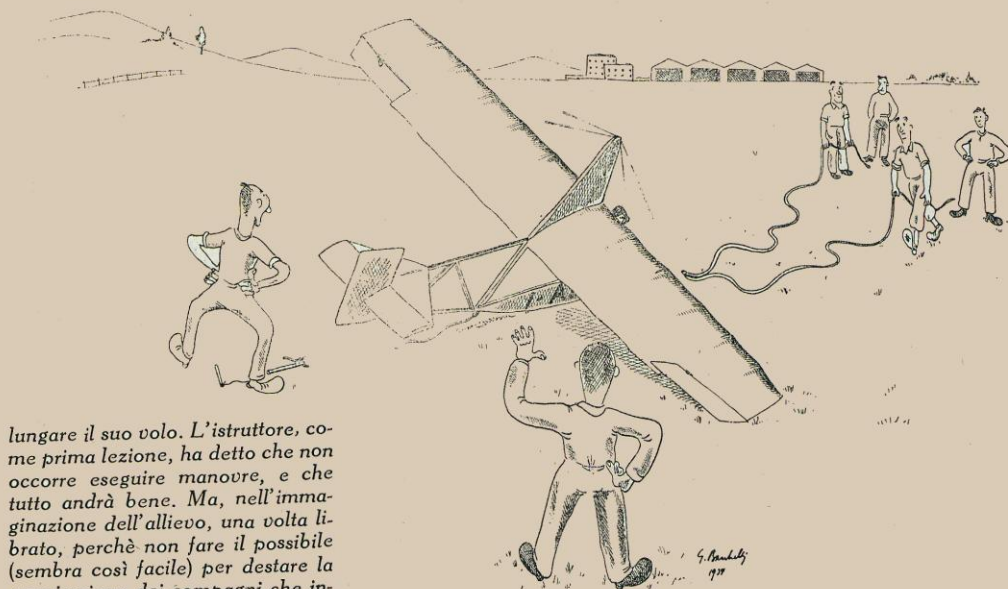
Col Bonomi collaborano valenti istruttori specialisti, alcuni dei quali appartenenti alla Regia Aeronautica.

del parlare italiano, dal milanese al siciliano.

Gli apparecchi in ordine vengono trascinati al campo di lancio, ove già si avvia l'automobile sulla quale, tolta l'inutile carrozzeria, è stato sistemato il verricello di lancio che sostituisce, per i più provetti, l'elastico.

4° Il campo di lancio è uno spazio pianeggiante, ad una estremità del quale si pone l'auto-verricello; all'altra estremità, a distanza di 800-900 metri, si dispongono gli apparecchi di volo, fronte al vento. All'apparecchio si aggancia una corda metallica che va ad avvolgersi sul tamburo del verricello. Al segno convenuto, l'operatore addetto al verricello lo mette in moto, ed il filo, avvolgendosi, trascina l'apparecchio che si alza come l'aquilone tenuto dalla mano del bimbo. Quando il pilota giudica sufficiente l'altezza, che può arrivare con questo sistema anche a 200 o 300 metri, con una cabrata si sgancia dal filo, e picchiando subito dopo riacquista velocità e possibilità di sostentarsi e di trovare, nel suo lungo planè, le correnti ascendenti, mantenendosi entro le quali con larghe spirali, guadagna quota come vediamo fare ai falchi che, le ali immobili, si alzano e si abbassano senza sforzo, ma soltanto sfruttando la forza del vento ed il moto dell'aria.

Intanto un uomo a cavallo corre a raccogliere l'estremità della corda, resa visibile da una bandiera rossa, per riportarla all'apparecchio pronto per il lancio: un altro attende la discesa di un apparec-



lungare il suo volo. L'istruttore, come prima lezione, ha detto che non occorre eseguire manovre, e che tutto andrà bene. Ma, nell'immaginazione dell'allievo, una volta librato, perchè non fare il possibile (sembra così facile) per destare la ammirazione dei compagni che intanto tendono gli elastici?

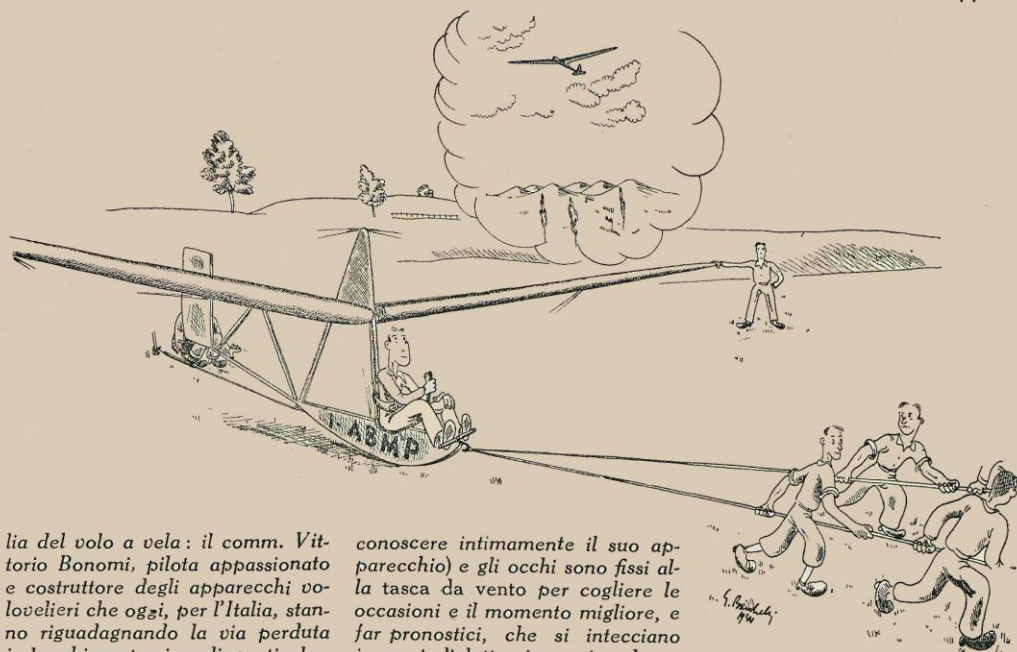
2° L'istruttore ha dato il segnale di sganciare l'apparecchio. Naturalmente si è regolato in modo che il volo non è stato che una strisciata di un paio di metri. L'aspirante pilota, tuttavia, sosterrà calorosamente di aver dovuto compiere varie e importanti manovre, con alettone e timoni, di piede e di cloche, e si ostinerà a chiedere, all'uno e all'altro, a che altezza è arrivato. L'emozione, comunque, è stata provata.

3° Le Scuole Provinciali di Volo a Vela, istituite dalle Federazioni Provinciali Fasciste e dal R. Aero Club d'Italia, in breve tempo, nonostante le difficoltà che sempre sorgono agli inizi delle cose, hanno raccolto folte schiere di ragazzi (e qualcuno non del tutto ragazzo) dei F. G. C. e soci del R. Ae. C. I. Dopo appena un anno (sotto Mussolini si fa presto e bene, contrariamente al vecchio adagio) si è potuto istituire il 1° Campeggio Nazionale di Volo a Vela, presso Vigna di Valle, sulle alture che circondano il Lago di Bracciano. Ragioni tecniche hanno consigliato la scelta di questo luogo per le possibilità che offre: ma è bello pensare che nella stessa zona, agli albori della

go, sul quale verso destra si affaccia Anguillara, a sinistra Bracciano, raggruppato intorno alla mole del castello Odescalchi.

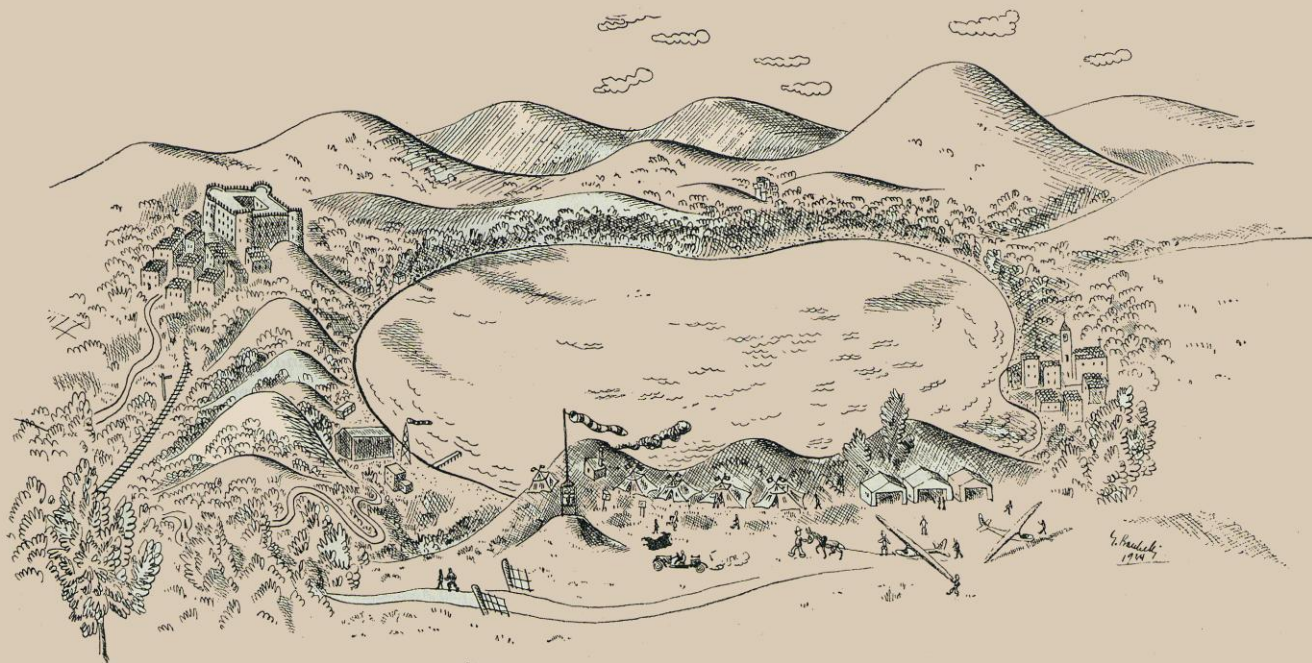
Il campo è in perfetto ordine, sotto la guida di un pioniere in Ita-

Gli allievi, alloggiati in capaci tende, fin dal mattino per tempo hanno da fare per far uscire gli apparecchi dagli hangars, ad aiutare gli operai specialisti nelle inevitabili riparazioni (un pilota deve



lia del volo a vela: il comm. Vittorio Bonomi, pilota appassionato e costruttore degli apparecchi volentieri che oggi, per l'Italia, stanno riguadagnando la via perduta in lunghi anni nei quali, particolar-

conoscere intimamente il suo apparecchio) e gli occhi sono fissi alla tasca da vento per cogliere le occasioni e il momento migliore, e far pronostici, che si inteciano in ogni dialetto, in ogni cadenza



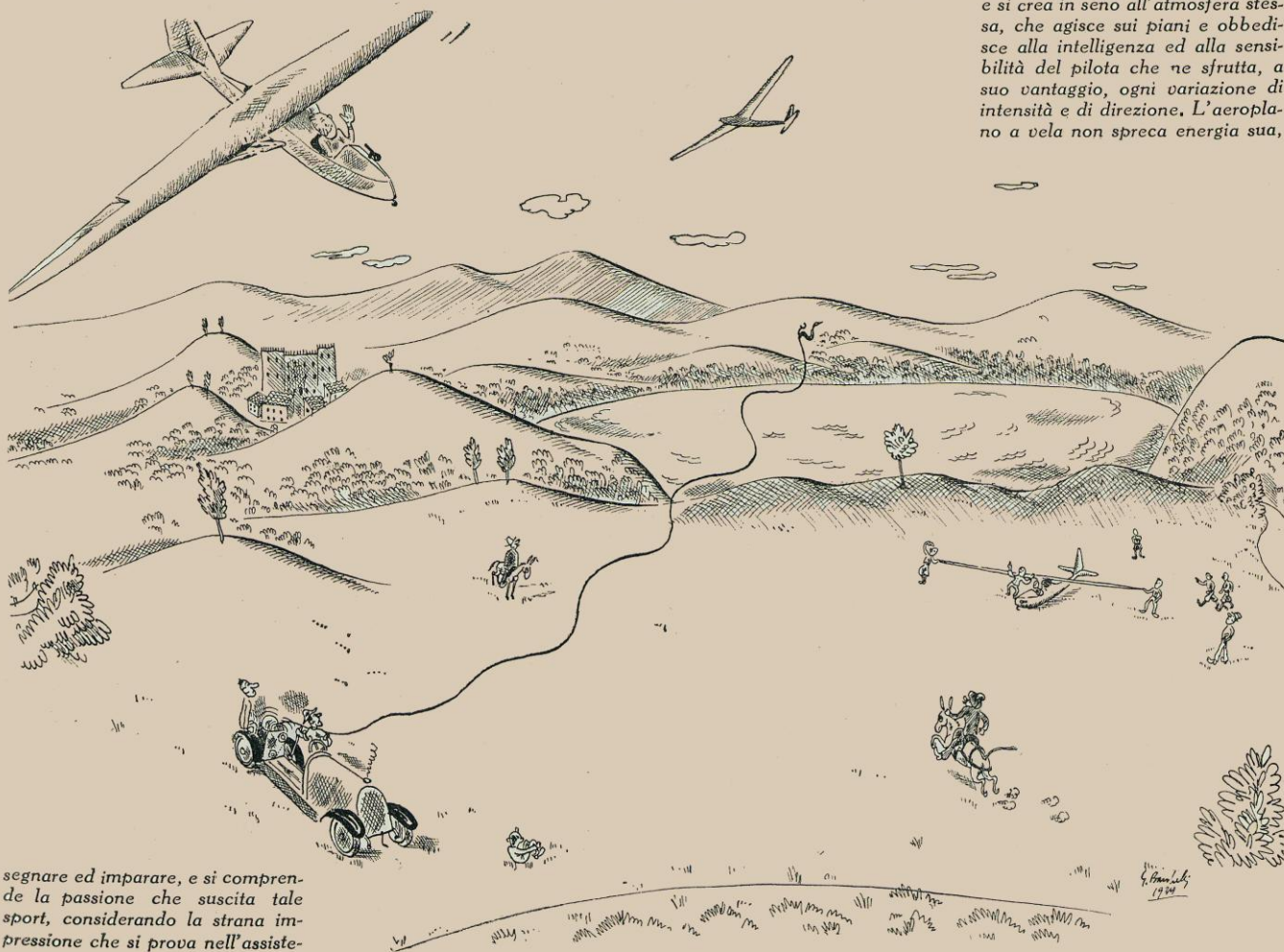
chio per trascinarlo, se si è posato troppo lontano, al punto di lancio.

Tutti, piloti provetti e novellini, osservano e commentano, per in-

re alle evoluzioni di questi apparecchi. Non c'è forza apparente che agisca nell'aria, qual'è l'elica accompagnata dal rombo del mo-

tore, ma si ha la sensazione di una forza maggiore di qualunque forza artificiale, che sostiene le ali lunghe e sottili come quelle del

gabbiano. E' infatti la forza del vento, questa forza immensa, sparsa ovunque, che si calma ma non termina mai, una forza che nasce e si crea in seno all'atmosfera stessa, che agisce sui piani e obbedisce alla intelligenza ed alla sensibilità del pilota che ne sfrutta, a suo vantaggio, ogni variazione di intensità e di direzione. L'aeroplano a vela non spreca energia sua,



segnare ed imparare, e si comprende la passione che suscita tale sport, considerando la strana impressione che si prova nell'assiste-

ma sfrutta un'energia a lui esterna.

Ed in questo modo di volare, il vero modo di volare, l'aria assume, per l'osservatore, una consistenza di materia solida sulla quale appoggiano le ali, e questa impressione raggiunge il culmine durante l'atterraggio, che pare non fini-

sca mai, a pochi centimetri dal suolo, come se l'aria non volesse farsi schiacciare fra le ali e la terra, finché l'apparecchio, finalmente, tocca il suolo dopo avere per tanto spazio sfiorato soltanto le punte dell'erba, e si ferma, senza scosse, dolcemente, appoggiando

con leggerezza un'ala, dopo essere rimasto ancora, già immobile, nella sua posizione di volo, come per un insoddisfatto desiderio di essere ancora lassù, da dove la terra pare più bella.

Testo e disegni di

Giorgio Bacchelli

Il signor "collega"

Luciano ha dieci anni, due grandi occhioni e... un aviatore.

Vi parà s'rano, ma è proprio così: Luciano "ha" un aviatore.

Tutti i giorni, proprio davanti alla sua scuola, Luciano lo vede passare e guarda con tanto desiderio quella bella divisa azzurra dall'ampio mantello che ricade in fitte pieghe.

Sono le 2 1/4, ma oggi l'aviatore non passa ancora.

Oggi è giovedì, vacanza, Luciano ha un po' più di tempo e poi la mamma non starà in pensiero perché crede il suo piccolo tutto intento a giocare nel prato vicino.

Però è strano che "lui" non venga ancora...

Ma ecco là in fondo, all'angolo, comparire improvvisamente un'alta figura che s'avanza facendo ondeggiare un poco le fitte pieghe del bel mantello azzurro.

Luciano sente il suo piccolo cuore battere più forte: "lui" viene!

Ecco, gli passa accanto, gli sorride, ed il bimbo può vedere due occhi azzurri come il cielo tanto fissato e percorso, infantili.

Luciano si fa coraggio e, con una vocina che la commozione rende un poco tremula, chiede:

— Vola sempre, signor Aviatore?

Egli si ferma, lo guarda, poi, accarezzandogli i capelli neri, risponde:

— Sempre no, piccolo, ma molto spesso!

— Ah!

Luciano non sa più cosa dire; ma dove sono andate, dove sono andate tutte quelle domande, e quel bel discorsetto perché, perché non se lo ricorda più?!

Parlare con un aviatore "vivo" che parla e che sorride è una cosa troppo bella, tanto bella che quasi non par vera. Ah, se lo vedessero i suoi compagni... se potessero vedere anch'essi quella piccola aquila d'oro che splende tutta sotto il sole!

Alza gli occhioni neri, che sembrano ancora più scuri nel visetto pallido, verso l'aviatore che gli sorride con tanta confidenza, evidentemente soddisfatto di quel minuscolo ammiratore.

— Mi vuoi dire chi sei, bambino?

— Io? Io sono Luciano!

— Che cosa farai quando sarai grande?

— L'aviatore!

Luciano mostra una faccina meravigliata che pare voglia dire: "Ma son domani da farsi? E cosa potrei fare di più bello se non l'aviatore?"

— Senti, piccino, se vuoi venire con me, io ti porto al campo. Vedrai quanti aeroplani!

Luciano esita un attimo: la mamma lo crede nel prato a giocare, quindi... e poi, non c'è nulla di male ed il campo è vicino!

— Ci vengo, signor Aviatore!

E si avviano, l'uno accanto all'altro, parlando (Luciano, superato il primo momento, ha ritrovata la sua loquacità), con la confidenza di due vecchi amici.

Giunti al campo, un aviatore tutto grigio si fa loro incontro, guarda l'ufficiale e poi il bambino e, finalmente, domanda, rivolto a quest'ultimo:

— E tu, chi sei?

— Io... — Luciano si confonde — io... sono il collega del signor Aviatore!

I due aviatori si mettono a ridere e quello tutto grigio gli dà un buffetto sulla guancia.



Sopra: L'aeromodello (che non vola) è un Breda 33 riprodotto dall'aeromodellista Gino Piccoli (di Rovereto) già primo aviatore scelto a Centocelle Nord. Sotto: Nove aeromodellisti e due istruttori della scuola d'aeromodellismo dell'Aero Club de la Spezia. E gli altri Aero Clubs quando si faranno vivi?



Perché, perché ridono?

Che cosa c'è di strano nel dire "io sono il collega"?

Papà lo nomina spesso il signor collega, proprio quando parla dei suoi amici, ma non ride mai.

Luciano non capisce.

— Ora io debbo volare; sta' qui buono, Luciano, non ti allontanare.

Luciano si siede tranquillamente, mentre il "suo" aviatore si dirige verso un aeroplano dalla sottile linea svelta.

Un brontolio, un rombo fragoroso, un vertiginoso vortice d'elica e l'apparecchio, dopo una breve corsa, s'innalza nel cielo.

Ecco, ora scende.

Il rombo pian piano si quieta, l'apparecchio smette di vibrare...

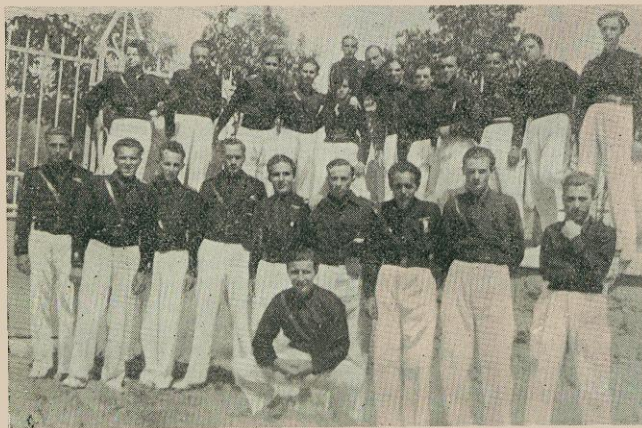
Luciano si alza di scatto e corre verso il "suo" aviatore che salta a terra e si toglie il casco.

Gli si ferma davanti con l'esile personcina irrigidita sull'attenti e quella piccola mano alzata nel saluto romano pare dica tutto il suo entusiasmo e tutta la sua ammirazione.

L'aviatore lo guarda commosso poi, improvvisamente, lo alza e se lo stringe forte sul cuore, mormorandogli piano, con tenerezza;

— Sì, tu sei davvero il mio caro, piccolo collega!

Luciano lo guarda; l'aviatore non ride. Luciano non capisce, ma che importa? "Collega" è una parola tanto bella!



Allievi del 1° corso Capi squadra della Scuola di volo a vela di Pavullo

Armi Dalilla

28 ottobre

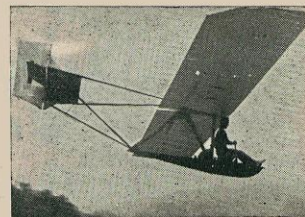
In questo giorno sacro alla memoria dei caduti per la causa fascista, in questo giorno splendente di vittoria e di potenza tutti gli italiani rivolgono un pensiero devoto al Duce, al grande Capo che ha ridato al suo popolo la fiducia in se stesso e la forza per la conquista di nuove e sempre più grandi vittorie.

Giovani amici, voi che amate e servite con entusiasmo il vostro Paese, voi che seguite con passione e ardore il progresso trionfale dell'aeronautica italiana, voi che sarete gli aviatori e i costruttori di domani, voi non dovete dimenticare che fu il Fascismo creato da Mussolini a ridare vita e splendore all'ala italiana che aveva conosciuto le più fulgide vittorie in guerra.

Cerchiamo, dunque, d'essere scrupolosi e saggi esecutori degli ordini del Duce e, all'alba dell'anno XIII, prepariamoci ad affrontare nuovi problemi e nuove lotte, per il trionfo del genio italiano nel mondo.

AVVISO

Malgrado gli inviti ripetuti su «L'Aquilone», ancora non tutti i vincitori del nostro recente Concorso ci hanno trasmesso il loro indirizzo e quindi non è stato possibile spedire il premio che hanno vinto. Attendiamo conoscere il domicilio dei seguenti vincitori: LOGOCO ANNA, Roma — PEDETTI ALFIO, Todi — ZUCALLI LANFRANCO, Gorizia — FRANCIOSA MASSIMO, Roma — LERTORA ROBERTO, Genova — CARATTOLI GIUSEPPE, Grosseto — TOMASSONI FAUSTO, Roma — PELOSI ATTILIO, Roma — CASARO ROMEO, Vicenza — PERITORE LUIGI, Roma ed infine nome e indirizzo di un alunno il quale non firmò il suo elaborato, che porta invece il timbro della Scuola degli Artigianelli di Chiavari e la firma dell'insegnante Giovanni Angelesi.



Un lancio alla scuola dell'Opera Balilla di Genova



Grande romanzo aviatorio-coloniale di U. Perso

(Continuazione dal numero precedente)

Bob e Edgard si prodigano, offrendosi per i turni di manovra. Due altri ufficiali si alternano ogni mezz'ora al cannocchiale; tutto il terreno deve essere esplorato.

Alle venti, sull'imbrunire, sorvolano Uau el Kebir. Dirigono la luce del faro fra le scarse capanne, che si stagliano rigide nella luce bianca: gli indigeni sbucano dalle tane atterriti dal frastuono del motore e dai flagelli di luce.

— Nessuna traccia! — conclude amaro il capitano Menzio. Dopo tanta desolata solitudine, quel piccolo spazio di terra vivace gli era sembrato una promessa. Nella notte, il grosso tubo latteo del faro, obliquo fra le due muraglie di tenebre, fissa a terra il suo rotondo schermo abbagliante, in cui trascorre nitido il paesaggio.

VII - Un Arcangelo

Poco dopo la mezzanotte Bob segnala i primi indizi della montagna, e subito dei saldi macigni neri entrano nel cerchio di luce, rincorrendosi via via più grossi, con orli vividi nel bagliore.

Si rallentò.

Spingono il faro ad esplorare di fronte e in alto: masse cupe si levano torbide contro il cielo. Deviano a sinistra, rasentando la gioiata alla quota di millecinquecento metri. Menzio manovra il riflettore e fruga avidamente. Pareti salde a strati orizzontali; poi vasti crepacci paurosi e la luce vi snida viluppi di grossi rettili e neri uccellini svolazzano ubbriachi sbattonsi contro le rocce.

Una profonda vallata si insinua tortuosa verso l'ovest, come una grande forra che spacchi la catena: ma così stretta e a svolte brusche da impedire l'esplorazione. Il faro non tocca il fondo nè si spinge oltre la prima svolta. Girano al largo e passano e ripassano dinanzi a quell'imbocco, mentre il capitano Menzio ripete le sue indagini infruttuose. Gli sembra che quel passaggio inaccessibile chiuda il suo segreto di morte.

Donati comprende e fa levare l'apparecchio a tremila, scavalca la gioiata e penetrano nella vasta vallata dei Tibesti, rompendo poi verso il nord mentre il faro scandaglia le pareti occidentali dell'Emi Essou. Bob presenta a Menzio un tracciato con il punto preciso tagliato dalla rotta calcolata prima di partire.

— Ci siamo, ci siamo! — trepida Menzio girando in furia il riflettore contro la montagna.

— Fortuna che non ci sono macchie di vegetazione: così è più agevole scoprire — commenta un ufficiale all'orecchio di Donati.

— Maledizione! —

Ritrovano anche da questa parte quella spaccatura profonda inaccessibile.

Il faro obliquamente fa emergere spigoli bianchi di rocce che nella visione rapida danno l'immagine di ali spezzate.

— Bisogna scendere laggiù — urla Menzio e il suo urlo vince la voce del motore. Donati dirige al largo verso la spianata, affida la manovra a Bob, afferra risoluto il riflettore, allontanando Menzio, e scopre uno spazio per atterrare.

Mentre il « Caproni » plana silenzioso, riecheggia contro la montagna il tamburellare ostinato di un motore: scaturisce dall'alto

gianto sul culmine di un monte. — Ora possiamo studiare con calma il nostro piano.

— Bisogna penetrare là, dentro quella fenditura — insiste Menzio livido.

— Non si può — obietta Donati.

— Io ti dico che sono... fermati lì... ho visto un'ala.

— Era una scheggia di roccia.

— No; bisogna frugare là dentro. Voi mi illuminerete dall'alto, mentre io esplorerò da terra... e li troverò.

— Guarda — e diresse il faro contro la gioiata — circa 20 chilometri in linea d'aria per un terreno che non conosciamo: arriveresti domani: se pure...

— Noi dobbiamo agire subito: e se sono feriti? Portami là sopra per l'atterraggio.

— Non ho trovato altro piano per l'atterraggio.

— Mi calerò con il paracadute.

— Di notte su terreno sconosciuto? ti sacrificheresti inutilmente.

— E che m'importa?

Il motore si avvicina fragoroso dall'alto. Spengono il faro. Nella luce della luna sfavilla argenteo un minuscolo « caccia ». Scivola fin quasi a toccarli e s'impenna ar-

dito e risale. Due tre volte. La terza lasciò cadere una bottiglia: Edgard la raccoglie e ne estrae un foglio che consegna a Donati. Legge alla luce del faro riacceso.

Partito da Busceima di Cufra alle 15. Dalle 19 alle 21 esplorate montagne minutamente. Nessuna traccia. Percorrerò bassa quota la fenditura, se voi, scavalcando in volo la montagna, illuminerete col faro che non ho. Non esitate.

— E' un pazzo — commenta Donati — nessuno potrà mai volare in quel labirinto.

Ma il capitano Menzio non conosce esitazioni ormai.

— Partiamo subito. E' un ardito, è un eroe.

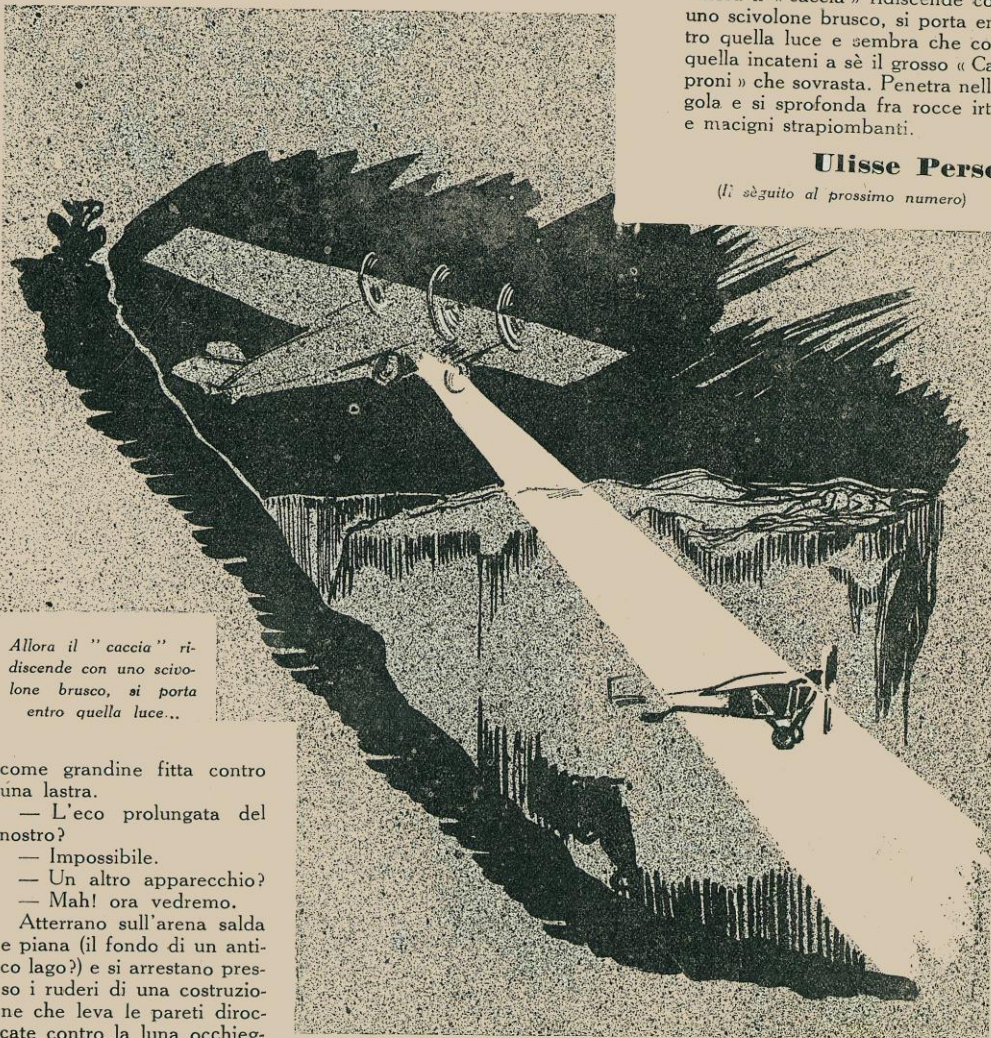
— Ma...

— Partiamo, Donati: te ne scongiuro, e, se lo esigi, te lo comando.

Si elevano e puntano verso l'imbocco di quel corridoio che spalanca sulla cresta del monte le sue pareti lisce contro il candore violaceo della luna. Il « caccia » rapidissimo gira due volte intorno al « Caproni ». Questo si porta oltre i tremila e, correndo sopra la fenditura, ne secondava le sinuosità ardite, lanciando in basso, nel baratro la vampa tubolare del faro. Allora il « caccia » ridiscende con uno scivolone brusco, si porta entro quella luce e sembra che con quella incateni a sè il grosso « Caproni » che sovrasta. Penetra nella gola e si sprofonda fra rocce irte e macigni strapiombanti.

Ulisse Perso

(Il seguito al prossimo numero)



Allora il "caccia" discende con uno scivolone brusco, si porta entro quella luce...

come grandine fitta contro una lastra.

— L'eco prolungata del nostro?

— Impossibile.

— Un altro apparecchio?

— Mah! ora vedremo.

Atterrano sull'arena salda e piana (il fondo di un antico lago?) e si arrestano presso i ruderi di una costruzione che leva le pareti diroccate contro la luna occhieg-

La Palestra

Il costruttore di aeromodelli

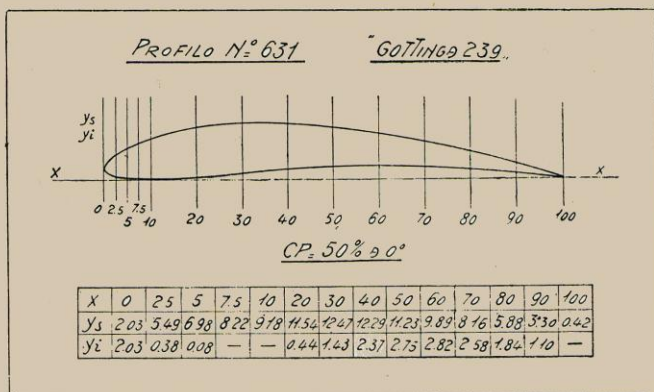
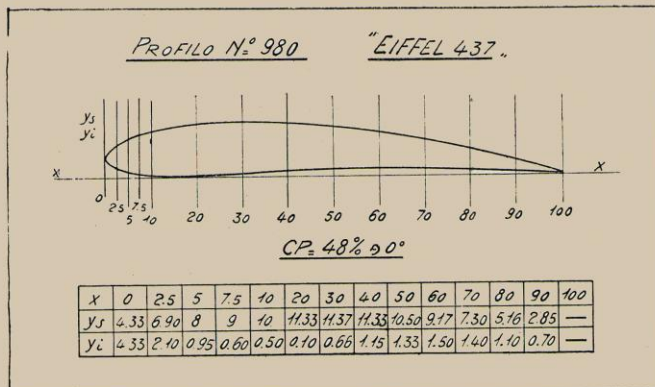
(OTTAVA LEZIONE)

Ora si costruiscono altri due tappi in legno leggero con diametro di alloggiamento eguale al diametro interno dei tubi e si applica ad ognuno un piccolo gancio in filo d'acciaio, che servirà per tenere la matassa della gomma motore entro i tubi del telaio all'estremità di punta.

Si fanno due alberelli con relativo gancio per la matassa e si procurano due piccoli cuscinetti a sfere; si montano le eliche nei sup-

dietro ed in prossimità del traversino posteriore del telaio.

Occorre verificare il traguardo dell'ala con il piano di stabilità in luogo spazioso ed a favore di vento, senza dare nessun giro di torsione alle matasse motrici, e affermando il telaio per i traversini, si facciano fare al modello così completo ripetuti voli planati, spostando man mano l'ala in avanti fin tanto che non si sarà ottenuto un volo planato lunghissimo, al di là del quale, spostando ancora l'ala



porti, tenendo presente che, dovendo la loro azione essere propulsiva, il bordo d'entrata delle pale deve essere rivolto verso il supporto ed il gancio dell'alberello.

Procurati 40 metri di nastrino di gomma bruno della sezione rettangolare di millimetri 1 x 3, se ne fanno due matasse di 14 fili, ognuna lunga circa millimetri 1400. Si annodano con un nodo solido i capi di ogni matassa e si montano poi entro i tubi del telaio fusoliera, fissandole ai ganci dei tappi e a quelli degli alberi delle eliche.

Ora bisogna montare il piano di stabilità, che dovrà essere fissato a mezzo di nastrino di gomma che abbracci il piano e il telaio fusoliera.

Il piano di stabilità deve poggiare sui cunei che serviranno a dargli una incidenza positiva, la quale non dovrà essere per il momento troppo forte.

Si monta l'ala, legandola ai tubi con lo stesso sistema del piano di stabilità; e cioè con nastrino d'elastico che abbracci contemporaneamente l'ala e i tubi.

L'ala non dovrà avere alcuna incidenza, nè positiva, nè negativa; il suo montaggio lo faremo provvisoriamente in posizione molto in-

in avanti, l'aeromodello tenterà di impennarsi.

Equilibrato così il modello, si segna sui tubi la posizione dell'ala e del piano di stabilità.

Bisogna ora togliere le matasse di gomma per spalmarle di glicerina pura: si rimontino e si dia una eguale e leggera carica ad entrambe, facendo attenzione al senso che dovranno avere le eliche per avanzare nell'aria.

Quindi si lancia l'apparecchio a favore di vento e se ne osserva il suo comportamento in volo: se esso

comportamento in volo: se esso tende a cabrare, vuol dire che il piano di stabilità ha un'incidenza troppo forte e perciò occorre abbassarlo, spostando il piano qualche millimetro indietro; se invece tende a mantenersi sulla linea di partenza o ad abbassarsi, ciò sarà per causa contraria e si dovrà contrariamente provvedere.

L'equilibratura fatta in questo modo richiede un po' di tempo e di pazienza; ma in fine riesce molto efficace e di sicuro risultato.

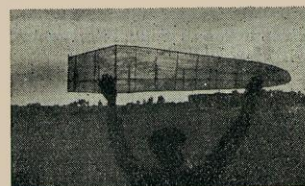
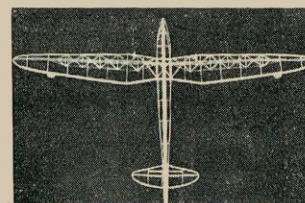
Se nelle prove si riscontra che l'apparecchio è troppo veloce, si deve togliere alle matasse un anello di gomma (2 fili).

Se invece si riscontra che le eliche girano adagio ed il modello stenta a mantenersi in aria, si devono accorciare le matasse in modo che abbiano, senza torsione entro ai tubi, una maggiore tensione; o si può ricorrere alla mozzatura delle eliche, riducendone il diametro di uno o due centimetri.

Quando non si usano è necessario, per la loro buona conservazione, che le matasse siano smontate, ben lavate con acqua in modo che ogni residuo di glicerina sia tolto

e tenute fra il talco in luogo fresco.

Quando avremo trovato il miglior punto d'equilibratura, si potranno tentare grandi voli, poichè un tale apparecchio consente l'ef-

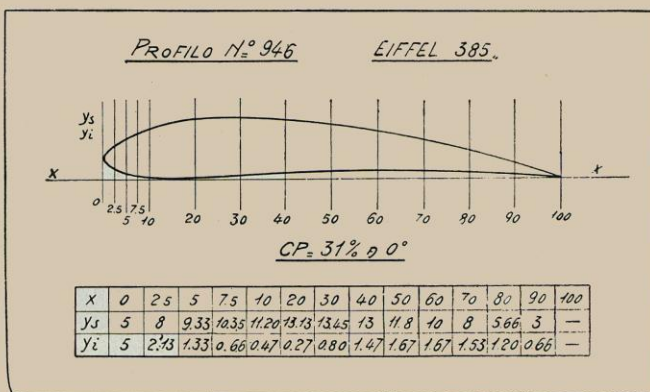


Sopra: Struttura di un nuovo aeromodello ad elastico con fusoliera; apertura alare m. 1.30, lunghezza, cm. 80. Sotto: un'ala d'un aereoaleggiatore; apertura m. 2.60. Costruttore Elvio Tosaroni di Roma.

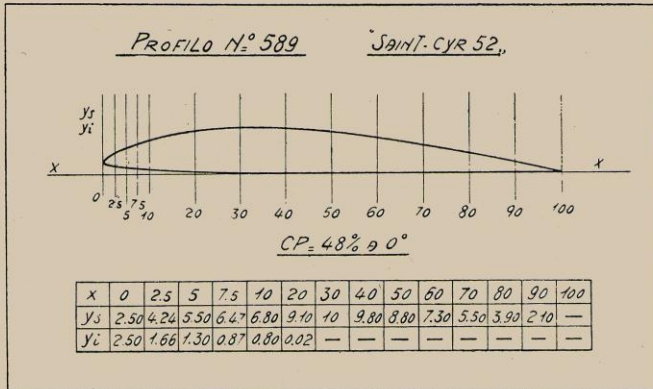
fettuazione di voli di lunghissima durata ad altissima quota, dando così una delle massime soddisfazioni al suo costruttore.

Profili alari

Ricevo spesso dagli amici aeromodellisti richieste di profili alari, e troppo tempo dovrei avere a mia disposizione, se volessi ad ognuno individualmente rispondere; e poichè già ne annunziai una prossima pubblicazione ecco che mantengo la promessa pubblicando alcuni scelti espressamente,



del modellista



e che sono i più adatti per la costruzione delle ali e dei piani di quota e di direzione per aeromodelli.

I profili alari sono rappresentati con i disegni delle loro sagome e sono definiti con tre sistemi di quote, secondo le norme della C.I.N.A. (Commissione Internazionale di Navigazione Aerea).

Le quote x sono contate lungo la corda del profilo e normalmente ad essa; le Y_s e le Y_i sono in relazione al profilo superiore ed a quello inferiore.

La corda è divisa in dieci parti uguali e la parte estrema anteriore è a sua volta divisa in quattro parti uguali, avendo così in totale tre sistemi di quattordici quote, le quali sono tutte espresse in % della corda.

Scelto il profilo alare e disegnata l'ala in pianta, con questi sistemi di quote, il compito di riprodurre con l'esattezza voluta altri profili del tutto simili a secon-

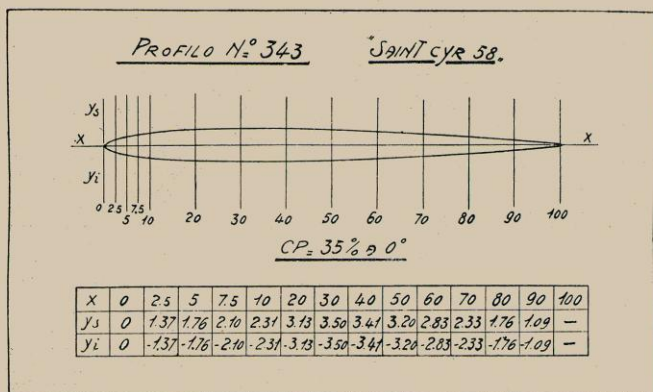
da della loro lunghezza di corda, è reso assai facile.

Su l'*Aquilone* n. 14 del 15 luglio 1934 una mia lezione tratta appunto molto dettagliatamente della riproduzione in scala dei profili alari e perciò, richiamando su questa lezione l'attenzione degli aeromodellisti che mi hanno seguito, ritengo opportuno non ripetere in questo numero la lezione e dedicare senz'altro lo spazio disponibile alle tabelle dimostrative dei profili.

I profili n. 631, 946, 980 sono concavi convessi a forte spessore e sono specialmente adatti per aeromodelli normali anche con forte carico alare, essendo tutti e tre di buona portanza.

Il profilo n. 589 è piatto convesso di spessore medio, ha buona portanza, offre una resistenza minima ed è molto adatto per aeromodelli veloci.

In fine i profili n. 343 e 464 sono biconvessi a spessore sottile ed



assai bene si prestano per timoni e piani di stabilità o di quota.

Altri buoni profili sono stati illustrati e descritti su l'*Aquilone* n. 14, 17 e 19 dell'annata presente.

Giarella

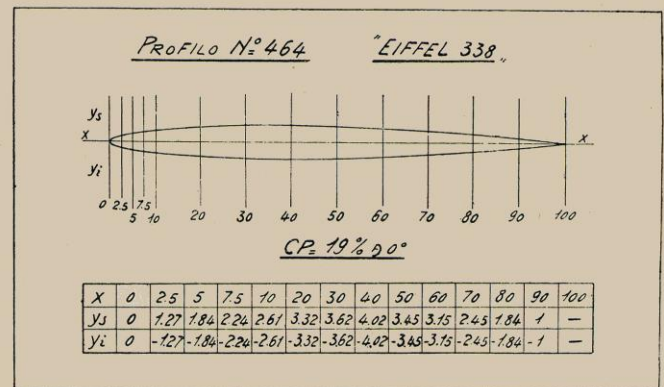


OSCAR MARCHI - Padova. — Il progetto va bene. Anche il profilo Gottinga 389 va bene. Per i piani di coda adopera il 343. Le tabelle di questi profili le troverai su l'*Aquilone*.

I numeri chiesti ti sono stati spediti. Non ti posso fare avere gli schemi del

CARLO CAVAGNERA - Milano. — Il profilo alare che può servirti è il numero 589 che ho fatto pubblicare. Se applicherai due eliche una anteriore e una posteriore, adoperando due tubi sovrapposti, otterrai un altro sistema che ti eviterà ingranaggi ed altri accessori. Naturalmente le eliche dovranno essere contrarie e girare in senso opposto. Per il corso di volo a vela rivolgiti all'Aero Club «Pensuti», via U. Foscolo n. 3 - Milano.

GIOVANNI SAPORITI - Milano. — Non più del lei e... siamo d'accordo. 1° Aeromodello. Molto strano il suo contegno; che un apparecchio scelga ore fisse per volare bene, ancora non lo sapevo. Mai mi è capitato un caso simile e perciò non saprei che rispondere; ma tu poi mi parli di umidità e di ricicramento allentato a causa di questa e perciò credo di indovinare il motivo. Il profilo non è quello adatto; esso ha poca portanza (difatti sotto è completamente piano); con atmosfera umida la carta di ricicramento si allenta e fa delle sacche e perciò il profilo non è più quello stabilito. Un'ala con profilo n. 608 o 631 certo sarebbe più adatta.



CA 113 perchè sono segreti. La ricompensa che desidero da te è quella di fare a Padova una proficua propaganda a favore de l'*Aquilone* e dell'aeromodellismo.

ALA VITTORIOSA. — La lamiera d'alluminio dello spessore di m/m 0,5 pesa grammi 13 per decimetro quadrato. La lamiera d'ottone dello spessore di m/m 0,2 pesa grammi 17 per decimetro quadrato. Le ruote del diametro di m/m 50 gommate con disco in legno, pesano circa grammi 20 il paio; delle stesse dimensioni, ma in lamiera di alluminio e non gommate, pesano grammi 14. In un bipiano è considerata portante la superficie delle due ali. Gli schizzi del tuo progetto non sono pubblicabili perchè poco chiari. Ammiro il tuo genio inventivo e non nego che il progetto dettato dalla tua fantasia possa in un avvenire anche lontano essere tradotto in realtà.

DARIO GILETTA - Milano. — Ti ho ritornato lo schizzo con le quote che desideravi; ti ho pure fatto invio del profilo che ti può servire tanto per l'ala che per il piano di stabilità. Quel profilo è il numero 946 che troverai anche pubblicato sull'*Aquilone*. Il compensato di Betulla da m/m 1 lo si lavora con facilità ed è adattissimo per fare le centine. Grazie del tuo ricordo e fascistamente ti saluto.

2° Aeromodello. — L'elica è piccola e non dovrebbe avere meno di 36 cm. di diametro, salvo non sia a tre o a quattro pale. Il profilo alare non è quello adatto; il n. 980 andrebbe molto meglio. Sei fili semplici di elastico mi sembrano pochi, e poi il difetto maggiore deve derivare dal fatto che avendo il tuo modello l'ala bassa, il baricentro probabilmente trovasi sopra al centro di pressione e perciò non puoi avere un equilibrio stabile. Per eliminare tale inconveniente, se esiste, devi appesantire le ruote e portare l'ala avanti o ricostruire l'ala dandovi un dietro molto maggiore in modo da alzare il centro di pressione. Molte volte, per ottenere buoni risultati, occorre anche sacrificare l'estetica e questo lo devi tenere presente ricordandoti che oggi siamo in pieno novecento e che qualsiasi forma o sagoma, anche la più impensata, può andar bene. Prova pure a costruire quel modello; di profili ne troverai su l'*Aquilone*. Attendo le fotografie e quando potrà esserti utile, ricordatene.

GIROLAMO NOTO - Palmi. — Il compensato di m/m 0,6 di spessore pesa grammi 4 circa per decimetro quadrato. Il profilo che ti consiglio di adottare è il n. 946.

giar.



Mentre il numero del 15 ottobre era in macchina, ci è giunta la seguente lettera, spedita da Bengasi per posta aerea. La lettera, che, come vedete, è di Zio Falcone, è stata inoltrata da uno dei nostri cinque abbonati indigeni di quella città.

Uau el Kebir, 3 ottobre

Caro direttore,

consegnerò questa lettera a quattro Fula (1) provenienti dall'oasi di Abergum (2) e diretti a nord. Essi hanno percorso la carovaniere Gatron-Terbu assieme ad altri nomadi. Si sono staccati, quindi, dal grosso della carovana e, percorrendo la carovaniere Terbu-Uau el Kebir, sono giunti qui per vendere dell'henné e dell'orzo. Ripartiranno fra poco per Terbu, donde proseguiranno per Gurel Clas e quindi per Neddech e Augila, che trouasi presso Gialo nella Cirenaica meridionale. In cambio dell'orologio (un ricordo di mio zio Tobia) essi mi hanno promesso di consegnare queste poche ri-



Due donne tuaregh che vanno al pozzo presso il forte dove Zio Falcone ha trascorso una notte di ansie.

ghe al primo gruppo di sahariani che incontrassero diretti alla volta di Bengasi. Da Bengasi la lettera le verrà spedita per posta aerea da Mohammed Ben Salech es Sabri, un vispo aquilotto indigeno di cui le parlerò al mio ritorno.

Ed ora le dirò, in poche righe, com'è andata. Partiti da Tripoli il 10 ottobre alle ore 7, abbiamo puntato su Sebha, dove eravamo attesi da un ufficiale dei sahariani amico di Teofilo. E là avremmo fatto rifornimento di benzina per proseguire, l'indomani, per Gatron, dove ci saremmo fermati per un completo rifornimento e per una rapida revisione all'apparecchio e al motore.

Ma l'uomo, qui, più che altrove, deve fare i conti con i venti e con le altre diavolerie atmosferiche. Fino a Bir Ghelani sul Gebel es-Soda, volo magnifico. Poi... ballo. Erano le 10,25 quando siamo giunti sull'Uadi Sciati. Qui sono incominciate i guai. Eravamo presi nel turbine immenso e fantasmagorico di una bufera di sabbia. Visibilità: zero. Ballo: pazzesco. Non le parlo degli sbandamenti paurosi e degli schianti dell'apparecchio, di questo nostro apparecchio che sperimentiamo per la prima volta. Inutile dire che il T 15 è un portentoso. A quota 1600 vento furioso; più in basso il ribollimento rosso d'un vulcano immenso, infinito, terribile. Sebha? Neanche l'ombra. Aspettare che la tempesta si placasse? Speranza assurda. Dunque: filare, filare, seguitare verso sud, alla mercè della sorte. Ma ecco che, dopo circa mezzora di volo pauroso, ossessionante, le gole di un'altra uadi ci soffiavano di fianco il loro fiato giallo, cocente. Evidentemente, oltrepassata Sebha, eravamo stati investiti da una nuova corrente proveniente da ovest, o da sud-ovest.

Inflatasi per l'uadi Laial, la bufera soffiava come in un tunnel aerodinamico. Ma il nostro apparecchio non era attaccato a nessun sostegno! E noi si seguivamo ad andare pazzescamente, ciecamente: verso che cosa? Per fortuna che il

T. 15 ha i serbatoi supplementari per un'autonomia di oltre 1200 chilometri!

Breve: dopo oltre 7 ore di volo ci siamo trovati alle falde di alcune colline rocciose, con alle spalle il deserto fumante che pareva un calderone in ebollizione e davanti qualche steccolo di palma: Uau el Kebir: la salvezza. Ci siamo buttati a poche decine di metri dal suolo. Io esploravo col cannocchiale un punto per poter atterrare. Archimede mi, golava disperatamente e Teofilo sacramentava perché il pulviscolo impalpabile del deserto era riuscito a penetrare oltre le calotte degli occhiali. Come Dio ha voluto, abbiamo toccato terra su un campo costruito dai nostri sahariani durante le operazioni per la riconquista e la pacificazione di questi territori dell'interno.

Siamo stati accolti in un fortino da un cortesissimo ufficiale italiano, comandante un distaccamento di nostre truppe di colore. Il più festeggiato, qui, (pare impossibile!) è stato ed è Archimede; il quale soffre il caldo e non mangia (gli è preso, pensi, una specie di diarrea...).

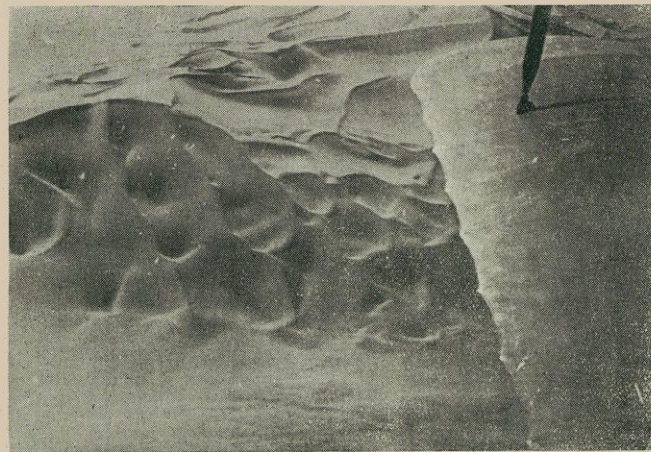
Ma qui non c'è che un piccolo deposito di benzina. Perciò non possiamo spiccare il volo di qui, direttamente per Bilma. Con il carburante che potranno darci, quindi, voleremo domani su Gatron. Di là decolleremo per Bilma (3), dove fecero tappa, come si sa, gli aviatori francesi della Croisière Noire. Un volo folle, lo sappiamo. Ma siamo decisi a giungere fino a Cuca presso il lago Ciad.

Naturalmente, se tutto andrà bene, come speriamo, saremo a Chartum nel Sudan anglo-egiziano, o a Cufrà, o a Ghat, a seconda dello stato del nostro apparecchio e delle condizioni atmosferiche, verso l'otto o il dieci ottobre. Non attendete nostre notizie tanto presto. Forse saremo di ritorno a Roma ai primi di novembre.

Ai miei aeronipoti saluti aro-sahariani. E cordialità a lei e alla redazione tutta.

ZIO FALCONE

P. S. — Allego alcune pellicole che ho già sviluppate, entro la carlinga stanotte. Non posso stamparle, ahimè! Sono fotografie aeree, le due grandi; l'altra l'ho scattata ieri sera qui a Uau el Kebir. Sono curioso di sapere com'è andato il raduno milanese. Immagino un trionfo. E quello di Roma? Avrà luogo l'undici novembre, come s'era detto? Se sì, giungerò certamente in tempo. Che caldo, porca miseria! Teofilo boccheggia. E quel povero Archimede — se lo vedesse, poverino! — non fa che scavare buche nel-



Ecco una fotografia del deserto di sabbia presa da Zio Falcone durante il pauroso volo da Tripoli a Uau el Kebir



Pubblichiamo un prezioso cimelio: la busta che conteneva la lettera spedita da Zio Falcone. Si leggono quasi... chiaramente le indicazioni che il bravo aquilotto Mohammed Ben Salech es Sabri di Bengasi ha creduto utile porre accanto all'indirizzo. Sono anche visibili certe ditate d'inchostro... affricano.

la sabbia. Ma ecco i Fula, che devono partire!

Ancora un saluto dal suo liquefatto

ZIO FALCONE

- (1) Schiavi emancipati dell'Alta Nigeria, ora dediti ai commerci carovaniere.
- (2) Oasi a Sud dei Monti Tummo, catena montana che segna il confine fra la Libia e il territorio francese del Sahara.
- (3) Bilma, presso le oasi di Cauar, nel Sahara orientale.

Crediamo che non ci sia bisogno di nessun commento. Fino ad oggi — 29 ottobre — nessun'altra notizia. Ma non abbiamo nessun timore. Teofilo è un pilota insuperabile; l'apparecchio — progetto di... (ma questo non si può dire), l'apparecchio, insomma, è un prodigio di robustezza, velocità e autonomia.

Al nostro simpatico aquilotto bengasino Mohammed Ben Salech es Sabri un elogio alato. Bravo! E grazie.

VITT. GERANZANI - Milano — Fra te e Laura cercate di vincere il premio destinato all'autore delle più belle impressioni del primo volo (cento parole, o meno), e avrai l'album con tutte le fotografie che ti interessano. Se non riuscite a vincere, riparleremo della cosa. Capito?

In quanto ai dubbi che ti tormentano a proposito della storiella del viaggio di Zio Falcone, è bene che tu legga il mes-

saggio di detto Zio Falcone e che tu prenda nota dei documenti fotografici qui riprodotti. Infine ti devo dire che la notizia del viaggio di Zio Falcone non è apparsa sui giornali per la semplice ragione che il raid viene effettuato con lo scopo di sperimentare un nuovo apparecchio, costruito appositamente per i grandi voli in climi tropicali. Sei servito.

Cordialità a te e a Laura. E mandateci le fotografie con le note biografiche.

S.56 - Milano — Ricevuto tutto, pubblicheremo tutto, ringraziamo di tutto. Bene tutto. Saluti da l'Aquilone tutto.

AVIATRICE - Roma — La lettera lunghissima che hai scritta a Zio Falcone è rimasta sul tavolo. Perché a quella lettera non può rispondere che Zio Falcone personalmente. Tu sai che è molto lontano di qui. E questo è uno. Secondo: le donne godono fama di non saper tenere un segreto: speriamo che tu possa smentire, nei tuoi riguardi, questa malignità dei cattivi. Terzo: Nonno Radio non merita nessun riguardo — almeno per ciò che riguarda il suo contegno nei tuoi... riguardi, e in quelli del direttore; il quale ricambia gli alalà e manda saluti cordiali promettendo... E' inutile promettere. Chi verrà al raduno vedrà. Sarà una giornata d'oro, a dispetto dei cattivi oroscopi tratti da quell'invidiosa impertinente Avionetta.

GIOVANNI FERLINI - Foligno. — Il tuo racconto non è adatto per l'Aquilone che si guarda bene dal parlare di melanconie. I suoi lettori debbono seguire lo sviluppo del volo umano soltanto con gioia, ispirandosi ai prodigi di Agello che, primo nel mondo, vola a 709 chilometri all'ora. Attendiamo da te qualche altro scritto più brillante. Il tuo quadernino fu ricevuto ed a suo tempo sarà dato l'esito del concorso estivo. Ti abbiamo spedito un'altra copia dell'opuscolo sull'Accademia Aeronautica. Ti attendiamo a Roma.

ROMBO AZZURRO - Milano. — Pare perfino impossibile che da un individuo così allegro, quale ti abbiamo conosciuto al nostro raduno milanese, sia potuto uscire una prosa così melensa come quella che hai spedita a Zio Falcone. Andiamo, non facciamo scherzi, anche se ti vanti di avere una passione innata per le cose macabre! Manda qualche cosa di più... ballabile, magari che si avvicini alla famosa mazurka che caustici in torpedone. Con la tua fotografia si inizia la Galleria artistica degli Aquilotti e delle Rondini del nostro periodico. Il direttore e Giarella ti ricambiano con me i saluti più cordiali.

MARIA TERESA TUCCIMEI - Roma. — So, no certo di interpretare il pensiero di Zio Falcone, mandandoti un brava di cuore per l'entusiasmo che dimostri per l'Aquilone e per la efficace propaganda che prometti di fare. Vedrai che all'adunata degli amici romani avrai modo di conoscere delle rondini simpatiche quanto quelle milanesi. Affettuosi saluti.

LUIGI TEREZNI - UGO TOGNAZZI - ARTURO MARCOTULLI - ARNALDO PIZZI - ALFREDO FELICI - Roma. — E' arrivata fino a noi, dopo un lungo giro, la vostra richiesta di fare un volo come istruttore. Questo desiderio potrà essere accolto soltanto nel caso che siate tutti abbonati all'Aquilone (ed in caso negativo, potete abbonarvi subito) e che prendiate parte alla prossima adunata romana. Saluti cordiali.

AQUILA AZZURRA - Milano. — Bravo. La tua opera di propaganda merita un premio, e questo è rappresentato dalla promessa di pubblicare la tua poesia, (purchè tu non ne prenda l'abitudine!) in un prossimo numero del giornale. Per Milano si sta preparando un Gruppo locale al quale potrai iscriverti a suo tempo, ma del quale Zio Falcone non potrà accettare la carica di Presidente, perchè troppo impegnato nei suoi viaggi di esplorazioni desertiche. Per la rubrica filatelica abbiamo già provveduto e presto la vedrai nel giornale. Mandala il tuo nome per riportarlo sulla soluzione dei giochi. Ricambiati i saluti con tutti quegli aggettivi da te preferiti.

ALESSANDRO MILANI - Milano. — Verissimo: « sempre tanto da fare, chi non ha nulla da fare », ieri ho letto sulla Gazzetta del Popolo che « chi ha molto da fare trova il tempo per far tutto ». Dunque tu hai tanto da fare e per dimostrarlo ci mandi dei versi. Roba da matti. Agli aquilotti è presa la mania del poetare.

Voglio liquidarti subito. Ecco qui una quartina dedicata a Zio Falcone. Dice:

Zio Falcone che fu un mistero
che gravava come un'ombra
sorta appena dalla tomba
i nipotini per scocciar....

E ancora, a spese di Giarella, scrivi:
E Giarella? Un uomo... immenso:
un maniaco d'apparecchi
che li fa con quattro steccati
e una carta da imballar.

Che ci sia un certo brio, non nego; ma che la pubblicazione per intero di questi... versi giovi al giornale e a te, non credo. Valà, moretino (sei biondo o bruno? Mandala anche tu la fotografia e i cenni biografici. Ti lapideremo assieme



Ancora Pierino Sartori di Rovigo! Stavolta Zio Falcone fa decollare un idrovolante da un bacile, nel quale voi ricordate che cosa egli abbia fatto...

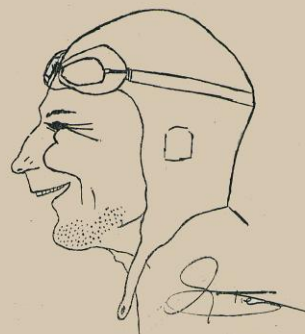
me agli altri), valà che di poeti ce ne sono fin troppi, in Italia. Sai, piuttosto, quali sono le persone che non sono mai troppe? Te lo dico io: gli aquilotti, e specialmente quegli aquilotti che si abbonano al giornale, che leggono infallibilmente l'Aquilone e che di questo loro foglio parlano ai compagni con entusiasmo, continuamente. Scusa, dimenticavo che tu vuoi diventare proprio una di queste persone... Bene bene. Salutammi il terzo lampione a sinistra di via Manzoni.

VECCHIO GUFO - Agordo. — Risponderemo nel prossimo numero.

AVIONETTO (del mio cuor) - Roma. — Proprio a te lo do ad intendere, bel tipo. Zio Falcone è « in Africa a svolazzar ». Se non ci credi, vai a vedere. Ad ogni modo leggi attentamente il secondo suo messaggio, qui riprodotto. E poi leggi, non meno attentamente, la chiosa alle norme per il raduno. Capi-rai quello che da solo non sei riuscito a capire. Ma ti voglio rivolgere una domanda. Se tu leggessi domani in un giornale che tutte le persone che si dichiarano amiche di codesto giornale potranno andare in un ristorante a sbafare una colazione e quindi su una ricca automobile a fare una gita digestiva, e tutto ciò gratis et amore, dimmi un po', bel tomo, che faresti tu? Sputeresti sul piatto e volteresti i posteriori all'auto? E così, come te, ce ne sarebbero parecchietti. Non devi dimenticare che Roma ospita 1 milione e 200 mila abitanti! Fai ridere le scarpe.

Ti piaccia, o no, pubblicheremo ancora alcune frescacce — come le chiami tu — del concorso. Credi che i ragazzi delle elementari non ci interessino? Caro te, ci interessano moltissimo. Fra qualche anno, quelli, saranno grandi e grossi come te e allora, se non riusciranno a scrivere dei capolavori come i tuoi, ti li quideranno a suon di pugni; il che sarà divertentissimo.

Passata la nota a Giarella. Buttato nel cestino l'articoletto-etto-etto. Ti dirò un'altra volta perchè. Un salutone-one-one.



Una delle due interpretazioni di Aldo Altieri di Roma

Fra moglie e marito

— Perchè sì triste, dimmi, anima mia?
T'ho dato tutto: e abiti eleganti
e scarpe belle e fine biancheria
e pellicce e cappelli e sciarpe e guanti!
Di più che cosa puoi desiderare?
Nulla ti manca e pur sei imbronciata;
e invece di venirmi a ringraziare,
non mi parli neppur, moglietta ingrata!
Su, dimmi che desideri. Vuoi forse
una pelliccia, o forse un manicotto,
un abito da sera o per le corse?

— Ma che vestito, ma che manicotto!
Voglio — tu l'hai scordato e ti rimbrotto —
un poco sol di LANA DI MARZOTTO!



Franco Muscariello di Verona e il suo aiutante Enzo Mantovani

GIOVANNI TUCCIMEI - Roma. — Prima di tutto abolisci il « lei » quando scrivi così simpaticamente come hai fatto con la tua ultima lettera. Tranquillizzati. Zio Falcone sarà di ritorno presto e quindi sarà presente alla nostra grande adunata romana. E' stato disposto per il cambiamento del tuo indirizzo. Ricambiati i saluti fascisti.

GUIDO MENCHETTI - S. Michele al Fiume. — Mai ci pervenne la lettera cui alludi. E' stato provveduto al cambiamento del tuo indirizzo ed anche alla spedizione dei numeri richiesti. Per il Manuale pilotaggio velivoli manda lire 5 al R. Aero Club d'Italia, Via Lepanto, Roma, perchè tale pubblicazione non viene spedita contro assegno. Saluti cordiali.

MARINO BARENDSON - Napoli. — Sono lieto del tuo entusiasmo per l'Aquilone e spero che userai di tale entusiasmo per aumentare gli aquilotti di Napoli che sono ancora pochini. Ti è stato spedito l'opuscolo richiesto, mentre per il resto ti consiglio di rivolgerti al Comando della Scuola di volo a vela a Pavullo nel Frignano (Modena). Saluti alati.

FRANCO MUSCARIELLO - Verona. — Le fotografie che hai mandato non sono belle: ne pubblicheremo soltanto un paio. Speriamo che siano maggiormente curate le altre che hai promesso di farci avere presto. A suo tempo parleremo del concorso cui alludi. E' stato corretto il tuo indirizzo e ti sono stati spediti numeri del giornale per propaganda. Saluti vivissimi.

Voglio finire con una quartina di Lisander Milani.

La mia penna si rifiuta
di trattar l'arduo argomento,
ed alfin per un momento
riposare mi potrà,
(Che roba!).

Zio Falcone vice

PER MANCANZA DI SPAZIO RIMANDIAMO LA PUBBLICAZIONE DELLA RUBRICA DELL'ENIMMISTICA AL PROSSIMO NUMERO

Rivista Aeronautica

Pubblicazione mensile illustrata del Ministero dell'Aeronautica

ROMA

Ministero dell'Aeronautica

Contiene studi originali di guerra aerea e di aerotecnica, ampie informazioni sul movimento aeronautico internazionale nel campo militare, scientifico e commerciale, e numerose recensioni.

PREZZI D'ABBONAMENTO

Per l'Italia e Colonie . . . L. 64,80
» l'Estero . . . » 144,—
Un numero separato . . . » 9,—
» l'Estero . . . » 18,—

Aeromodelli e Accessori Via Riva Reno, 118 - Bologna

Aeromodellisti,

se ci trasmetterete Lire 1,50 a mezzo del nostro conto corrente postale Numero 8-2418 od anche in francobolli, per rimborso spese, vi verrà inviato il nuovo Catalogo M. V. 1935, ampliato e completo e con prezzi riveduti.



“voio antola....”

**PURGANTE AQUILA,
AL CIOCCOLATO**