

L'ACQUILONE

Abbon. annuo L. 7 - Per l'estero L. 14
Onorario L. 500 - Un numero cent. 30

quindicinale di aeronautica per i giovani

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



Isole galleggianti sugli oceani

Luigi Blériot, « pioniere dell'aviazione francese », fu il primo transvolatore dei mari.

Il 25 luglio 1909 compì una grande prova transvolando il passo di Calais con il monoplano di

Ora sembra che gli americani si propongano di dare inizio a questo servizio transoceanico in sul principio con un'isola galleggiante, alla quale più tardi ne verranno aggiunte altre due come stazioni

dei velivoli. Quattro, sei o più eliche sottomarine dovranno permettere all'isola di mantenersi nelle direzioni che potranno venire richieste. Nel piano sotto il ponte di atterraggio vi saranno un albergo, ristoranti, installazioni per il ricovero e il rifornimento degli aeroplani, i quali verranno fatti scendere dalla piattaforma superiore a quella inferiore per mezzo di ascensori.

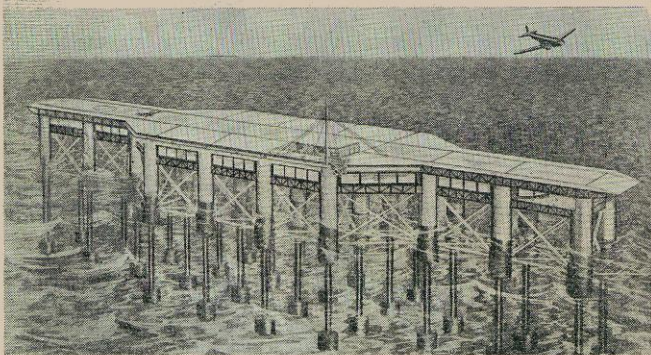
A bordo vi saranno officine per le eventuali riparazioni degli ap-

parecchi, pezzi di ricambio e ogni altra cosa necessaria.

L'isola galleggiante completa di tutti gli impianti più moderni dovrà costituire pure un porto sicuro per gli idrovolanti.

Non sarà lontano il giorno in cui isole artificiali potranno mantenere una posizione geografica prestabilita negli oceani sterminati ed essere luogo di sosta, di ritrovo e di divertimento per i viaggiatori che potranno anche rimanere alcuni giorni alloggiando nei sontuosi e magnifici alberghi forniti di tutti i conforti che offre questo secolo.

G. d. N.



Un grandioso progetto americano di isola galleggiante sull'Atlantico

sua costruzione che chiamò Blériot XI fornito di motore dell'italiano Anzani da 25 cavalli-vapore.

La partenza ebbe luogo da Baraques a sud-ovest di Calais alle ore 4,35 del mattino. L'apparecchio che si mantenne ad una altezza dagli 80 ai 150 metri, atterrò alle ore 5,12 su di una piccola prateria nei pressi di Douvres. Il percorso fu di soli 38 chilometri ma l'impresa per quell'epoca fu realmente straordinaria e grandiosa e segnò una nuova era nella storia dell'aviazione.

Il Pacifico e l'Atlantico oggi, a soli 25 anni dalla prima trasvolata marittima, sono transvolati con la più grande facilità. Ma perchè il trasporto attraverso gli oceani dei passeggeri e della posta possa essere realizzabile per una società di navigazione aerea, è necessario che i velivoli siano in grado di trasportare un rilevante carico con sicurezza e regolarità, ad un prezzo che il pubblico sia disposto a pagare per la maggiore velocità che gli viene offerta rispetto ai trasporti marittimi.

Dato il carburante che occorre trasportare per l'alimentazione dei motori, gli apparecchi commerciali attualmente in uso non possono avere un'autonomia superiore ai mille chilometri.

E poichè le distanze transoceaniche sono di molto superiori, la soluzione del problema del traffico aereo oceanico non si può trovare che nella costruzione di isole galleggianti da situare sulle rotte, per le tappe dei velivoli commerciali.

Recentemente negli Stati Uniti sono stati eseguiti progetti ed esperienze relative a queste isole galleggianti da collocare nell'Atlantico sulla rotta America-Europa.

di fortuna.

Queste isole consisteranno in una piattaforma di atterraggio della lunghezza di oltre 500 metri posta a circa 30 metri dal livello del mare. Il ponte di atterraggio con le colonne di sostegno e con i suoi galleggianti a 13 metri sotto l'acqua, si troverà abbastanza in alto da non essere accessibile alle violente ondate dell'Atlantico.

Ogni isola avrà una o più ancore gigantesche fissate al fondo del mare in modo tale da consentire lo spostamento dell'isola stessa, allo scopo di far fronte al vento per facilitare l'atterraggio

Quando gli aeroplani volteggiano nell'azzurro profondo del nostro cielo, il possente rombo dei loro motori ci fa guardare in su, verso il sole, ed anche se gli occhi si rifiutano di stare aperti perchè quella luce troppo viva li fa bruciare, noi vogliamo ad ogni costo vedere...

E quando siamo chiusi sui banchi della scuola il rombo dei motori giunge sino a noi come un canto forte e meraviglioso. Nella loro canzone ci dicono tutta la gioia della rigogliosa giovinezza italiana che corre sui campi di aviazione assetata di azzurro e di luce, avida di spaziare nel cielo, che un tempo sembrava vietato agli uomini, per portare sempre più lontano il nome sacro che brilla in ogni cuore: Italia!

L'INAUGURAZIONE DELLA MOSTRA INTERNAZIONALE D'AERONAUTICA A PARIGI



Il gruppo delle alte autorità francesi, fra le quali si trovano il Presidente della Repubblica e il Ministro dell'Aria Generale Denain, ammira il bolide di Aegello. In primo piano il motore Fiat A. S. 6 che era montato sull'apparecchio del record mondiale di velocità.

IL CANTO DEI MOTORI

Piena l'anima di azzurra felicità, la rondine milanese Pia Greguoli ha riversato su un confidente foglio di carta candida come lei, tutta la sua gioia e il suo entusiasmo. Pia Greguoli ha volato a Talded nei giorni dell'indimenticabile raduno de L'aquilone.

Parla ai nostri animi la voce dei motori, capolavori dell'ingegno umano, e ci dice la nobiltà del lavoro, la grandezza del sacrificio, e ci sprona a compiere i doveri che oggi abbiamo verso la scuola, la Famiglia e la Patria, che un giorno saranno veri compiti difficili, ma che noi dovremo sempre adempiere con infinita serenità perchè così vuole Dio, così vuole il Duce, così vuole l'Italia.

Quanto vi amiamo, cari, belli, possenti apparecchi, che ci portate lassù con un inno di passione e di fede, facendo trionfare, in una festa di luce, la più bella invenzione dell'uomo! Il sibilo gioioso delle vostre eliche, comunica ai nostri cuori una felicità intensa, che ci fa vivere, sia pur per pochi istanti, in una atmosfera di sogno.

In un vicino domani noi vi piloteremo, forti e lucenti apparecchi, e solcando l'azzurro, faremo dire dai vostri motori a coloro che non osano affidarsi a voi, e si contentano di ammirarvi attaccati alla terra come cose inerte, che nulla si potrà mai paragonare alla bellezza del volo.

Le nostre voci si fonderanno colle vostre per dire alle genti che l'Italia vuole dei figli forti e audaci, che non temano la grandiosità della volta celeste, e che sappiano, sfidando tutte le insidie, superare le prove più dure.

PIA GREGUOLI



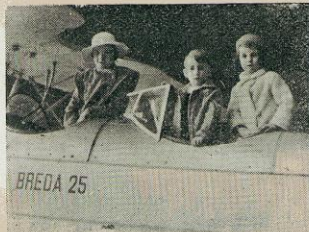
GIORGIO PAGLIETTI - Cagliari. — Ci è pervenuto il giornale con la luttuosa notizia. A nome della Direzione e Redazione dell'Aquilone e di tutta l'aerofamiglia degli aquilotti e delle rondini portiamo a te ed ai tuoi cari le espressioni del più vivo cordoglio.

EVALDO BARBIERI - San Gimignano. — Fu dato corso al tuo abbonamento che va dal 1° luglio al 31 dicembre, non avendoci tu inviato l'importo totale che è di lire 7 e non di lire 4. Ti sono stati spediti i numeri arretrati che ormai dovrebbero esserti giunti. Presto riceverai anche l'S. 55 X. Saluti cordiali.

Aquilotti e rondini napoletani. — Aeronetto vi invita tutti a un raduno privato che avrà luogo domenica 9 dicembre alle ore 14 precise. Luogo del convegno: Galleria Umberto Primo (lato piazza S. Carlo). E il signor Aeronetto ci mandi subito la sua fotobiografia e l'indirizzo di casa; e così gli altri. Auguri e saluti a tutti.

(Il seguito a pagg. 9 e 14)

Il battesimo dell'aria delle rondini e degli aquilotti romani



Gli scongiuri hanno incominciato a funzionare: come d'incanto, alla vigilia del gran giorno (18 novembre), un'auretta di ponente ha incominciato a punzecchiare le nuvole, le quali, sotto l'effetto d'un sì crudele solletico, si sono messe a ridere, a ridere... Voi sapete cosa càpita quando una nuvola si mette a ridere: ridono tutti, perfino il sole, quel mattacchione. Poi Egli — il sole — discioglie i suoi bei capelli d'oro, perchè il vento burlone glieli pettini.

Ma durante la notte, un esercito di nuove nuvole, chiamate in rinforzo per una offensiva in grande stile, si è affacciato all'orizzonte e l'ha circondato quant'era tondo. Alle ore nove il cielo era nero e alle 9,30 tutti gli annaffiatoi funzionavano a meraviglia.

Ma oramai la macchina degli scongiuri era in funzione. Il sole, che era ancora esilarato dal giorno innanzi, ha ricominciato il suo giuoco, dando così man forte

al ponentino. Ed ecco che grandi strappi scuotono tutto il sistema di nubi e dai buchi scendono le belle trecce d'oro del sole perchè gli uomini vi si aggrappino.

Che dirvi dell'entusiasmo degli aquilotti e delle rondini romane convenuti a Centocelle?

Un *Ca 101* attendeva ronzando in mezzo al campo; e, intanto, un argenteo bimotore gli faceva intorno la ruota, pavoneggiandosi. Che arie, certi velivoli!

Basta. Dieci minuti dopo sette aquilotti e tre rondini erano bene installati sui due apparecchi. Due corse sul vasto campo, uno dietro l'altro; un canto di motori che si fa sempre più possente, sempre più sonoro; e poi il canto si allontana, si perde, e con esso le due sagome lucide degli apparecchi, che portano nel cielo dell'Urbe la felicità di dieci amici de *L'aquilone*.

Si organizza, intanto, il secondo turno. Tutti vogliono essere primi, cioè secondi, chè i primi se ne stanno in grembo al vento, l'animo e gli occhi pieni di sole e di gioia.

Il tempo corre. Ogni ora sem-



L'autobus della gente allegra in viaggio per Centocelle

bra un minuto, per chi vola; specialmente per chi vola per la prima volta. «Sembra di sognare!» — esclama un biondino tutto occhi. «Una notte ho sognato di essere morto e che andavo in paradiso: ero contento come adesso!» — E guarda con amore l'apparecchio che gli ha dato tanta gioia.

Ma qualche mascalzoncello vorrebbe volare due volte, o tre, se fosse possibile. Di fatti due tipi

riescono a infilarsi per la seconda volta nella spaziosa cabina del *Ca 101* «Ohè!, dico a voi, non facciamo scherzi. Devono volare tutti, avete capito?».

— Sissignor....

Ma al terzo turno eccoli nuovamente alle prese con un grosso maresciallo, cuor d'oro, grosse mani ed occhi dolcissimi.

— Non si può, cari ragazzi. Avete già volato.

— No, non è vero....

Il buon maresciallo fa lo stupido, per amore di quest'amore del volo. E i mascalzoncelli riescono a volare per la seconda volta.

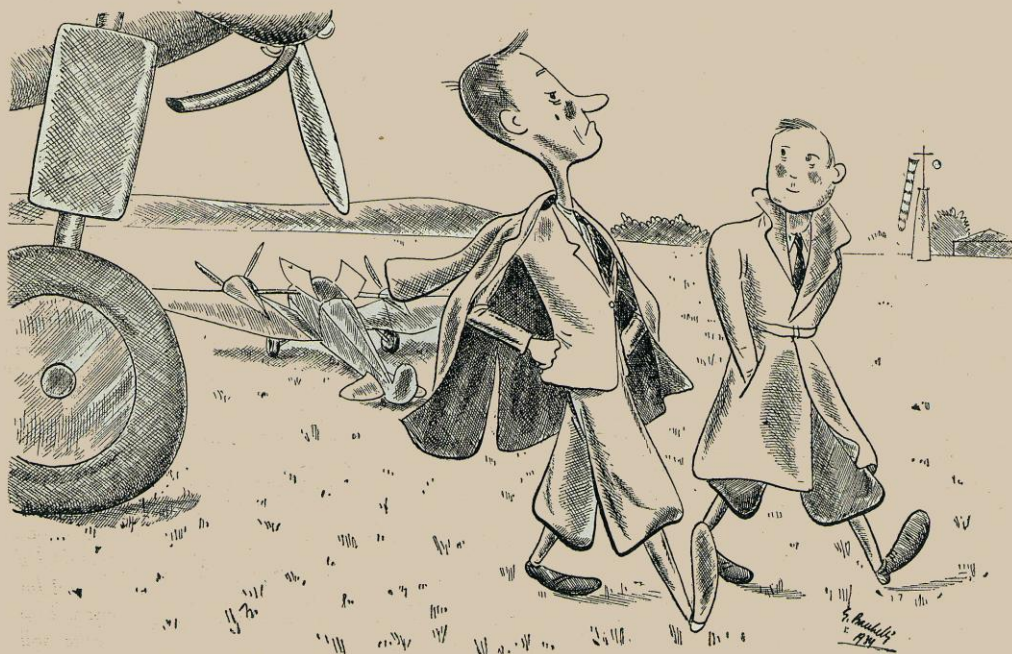
Alle 12,30 hanno volato ventotto aquilotti e dieci rondini. Che malinconia dover aspettare il tram, un volgarissimo tram per tornare a casa! E pensare che pochi minuti or sono questi impazienti pedoni stavano orgogliosamente scorrazzando pel cielo di Roma!



Domenica 25 novembre. - Oggi le nubi non hanno nemmeno osato affacciarsi, nemmeno timidamente, all'orizzonte. Forse hanno capito che è inutile darsi delle arie e che, tanto, contro l'ardore degli aquilotti e il *menefreghismo* dei piloti e la prepotenza degli apparecchi non c'è nulla da fare. Quindi sole, sole spettacoloso, glorioso.



Questi due giovanissimi aquilotti hanno trovato il giocattolo dei loro sogni: un giocattolo che li porterà fra le stelle.



Il giovincello, che si dà tante arie, ha volato; l'altro no. L'altro, che partecipa al raduno clandestinamente, schiatta di bile

Abbiamo dovuto anticipare di un'ora l'inizio dei voli. Questi infernali aquilotti si moltiplicano stranamente, e sono tutti impazienti. Anche oggi qualcuno tenta di frodare... Il buon maresciallo, di cui abbiamo parlato la scorsa domenica, ci racconta che durante i voli di propaganda organizzati alcuni anni or sono a Ravenna, due ragazzi hanno avuto la strana idea di nascondersi nel gabinetto di decenza dell'apparecchio. Con questo sistema essi sono riusciti a compiere una decina di voli uno dopo l'altro!

Questo racconto ci mette in sospetto e organizziamo perciò una piccola operazione di polizia, allo scopo di perseguire gli eventuali truffatori. Idea providenziale! In un angolino della fusoliera del 10,



Un sorriso agruccio a fior di labbro

dietro ad una specie di paravento di tela, abbiamo scoperto un autentico ladro di voli. Egli aveva già compiuti due voli in barba al controllo. E quel che è peggio... Ve l'ho a dire... in toscano? Questo del campione ci ha buggerati due volte. Egli non aveva nemmeno diritto al primo volo, poiché apparteneva al turno della domenica precedente, giorno in cui — naturalmente — aveva volato a tutto spiano.

In via eccezionale hanno volato anche due o tre adulti, fra cui una signora che è scappata di casa senza avvertire la mamma. La solita mamma — direte voi —; la solita mamma che, per troppo amore, sacrifica la figlia. Già. Ma la figlia, in questo caso, può essere — o è — mamma a sua volta (e potrebbe quasi quasi essere anche una giovine nonnina, questa gentile, simpatica e ardimentosa signora!). Ebbene, la buona signora s'è allontanata di casa in gran segreto, misteriosamente, ed è venuta con noi, s'è unita ai più piccoli per amore del volo. E ha volato. Due grandi occhialoni d'aviatore sulla fronte e una gioia grande cos' nel petto. Finalmente! E quando, giunta a casa, avrà potuto raccontare alla vecchia mamma la sua prodezza, la vecchia mamma non avrà creduto ai suoi orecchi... la buona mamma d'altri tempi.

Ma chi sa che un giorno anche la vecchia mamma non senta il bi-

sogno di salire una volta, una volta sola, per pochi minuti, su una di quelle macchine che gli uomini hanno costruite per avvicinarsi sempre di più a Dio?

Quello che scrive

Lettere di entusiasmo

Una rondine, che si firma Motorina (ma senti che idea! La vorrei conoscere questa fanciulletta che spavalamente si dà un simile nome. E poi dite che i nostri amici non hanno della fantasia!), questa rondine, dicevo, ha mandato allo zio Falcone-Vice una lettera traboccante d'entusiasmo. La lettera dice:

« Quando vedo passare nel cielo azzurro i magnifici aeroplani, pensavo all'immensa gioia che provavano coloro che in quel momento si trovavano sui magnifici apparecchi d'acciaio, e li invidiavo. Pensavo che io non avrei potuto provare l'emozione del volo,

essere felice come lo sono i piloti quando si trovano così vicini al sole, lontani da tutto e da tutti. E mi sentivo triste. Ma ora, Zio, sono tanto contenta. Ho potuto realizzare il mio sogno: ho volato!

« Dal finestrino del trimotore ho visto la terra allontanarsi, rimpicciolirsi; col mio sguardo ho abbracciato tutta la città di Roma, ne ho riconosciuti i più bei monumenti.

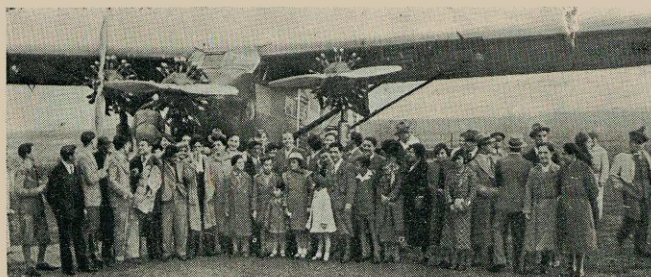
« In quel momento avrei voluto che quelle mie amiche che non si interessano di ali e di motori avessero provata quella gioia che io sentivo nel cuore, che avessero inteso il canto del motore... Son sicura che si sarebbero con-



L'ineffabile sorriso di uno che ha volato

vinte che niente è più bello e più emozionante del volo ».

Seguono parole di ringraziamento. Un aquilotto invece scrive: « Se vivessi ancora mille anni, vi assicuro che una felicità grande come questa che mi ha data L'aquilone non la proverò mai. Bisogna anche ringraziare il Ministero e i piloti e tutti quanti del campo di Centocelle, perchè tutti ci hanno voluto bene in un modo veramente cameratesco e aviatore. Certamente abbiamo disturbato tutti con le nostre pretese e con il nostro baccano. Ma noi



Una frotta di aquilotti e rondini sotto le ali protettrici del "Ca 101"



Se fosse possibile mangiare con gli occhi, quest'apparecchio non esisterebbe più.

siamo giovani e spero che ci perdonerete... ».

Le impressioni di Avionetto

Ed eccovi una lettera del solito Avionetto, il quale non si vergogna di dichiarare che un po' di paura l'ha avuta... Sentite un po' cosa scrive questo tipo:

« Signori, attenzione alle eliche, indietro... ». Macchè indietro, corro come un matto, finchè non arrivo vicino all'apparecchio, bello, lucente, sussultante come un cavallo in attesa del via. Mi sento cingere da un coso pesante. Non so perché: ho una puntina di paura, piccina, sì, ma c'è. Eppure non sono mai stato tanto deciso in vita mia: mi afferro alla maniglia e, come un aviatore incallito, mi isso nella cabina, cascando di colpo seduto, per via di quel benedetto paracadute che mi fa da contrappeso di dietro.

Siamo in quattro: io, due aquilotti e il pilota, in una bella cabina, comoda, spaziosa.

Ecco che il pilota dà il massimo ai due motori. Uno scossone, e giù una serie di urti fino a una scossa. Qui, sulla linea di partenza, guardo la terra: per forza, è la prima volta che la lascio.

Attendo il decollo... macchè, non vuol venire, sento degli scossoni... ad un tratto finiscono: ho sentito il distacco alla barba di tutti quelli che asseriscono di no.

Ora iniziamo veramente il volo. Sembra di star seduti a terra, tanta è la stabilità dell'apparecchio. Ohiiii! Gesù Maria e Giuseppe... che affaraccio quando si perde quota... Avere lo stomaco in bocca... Ohiiii! stavolta prende quo-

ta troppo alla svelta: mi par proprio che potrei scandalizzare i miei compagni da un momento all'altro. Certamente, non ho mangiato niente, stamattina.

Ora, però, mi sento riavere, guardo giù: to! quello è il campo? Oh! Così piccolo! E quelle casine laggiù? Uh!

La strada. Ci si vede la gente che cammina. Com'è bello stare quassù, sembra di rimaner fermi e non ci si accorge di andare a quasi 100 all'ora.

Ho sotto di me l'ala e mi tocca guardare o avanti o indietro.

Mi par di vedere quei plastici topografici, esposti nelle scuole automobilistiche. Vedo un viale, i

trams che si muovono, le persone. Uh! dei puntolini piccini, piccini.

Mi rivolto di là, parlo con il mio compagno, vedo il Colosseo, piccolo come una mela; una chiazza verde: il comando dell'avanguardia. Già! ora che ci penso, li capitano in questo momento sbraitati perchè non ci sono andato, ed io gli sto tanto vicino che neanche se l'immagina.

Ecco che il pilota vira. Ritorniamo indietro. Che peccato! Era tanto bello!

Nel virare scorgo un nastro argenteo: è il Tevere, il biondo Tevere... Ecco che l'ala me lo copre.

Ricominciano le casine, tra il verde dei prati. Il motore — già, non me n'ero accorto — l'ho a fianco; l'elica non si vede. Solamente le testate dei cilindri fremono, e tre quadranti luccicano al sole, che c'investe senza offenderci gli occhi.

L'apparecchio plana, passa rasente una strada, entra nel campo: ricominciano gli scossoni, ed io e il mio compagno a battere i piedi perchè era finito troppo presto.

Vedo una figura salire sull'ala, aprire lo sportello, spingermi fuori, un'altra mi leva il paracadute, una mi dice "fermo, un momento, fatto". Già, e anche il volo è fatto, protesto: venti minuti è anche troppo, mi rispondano, e

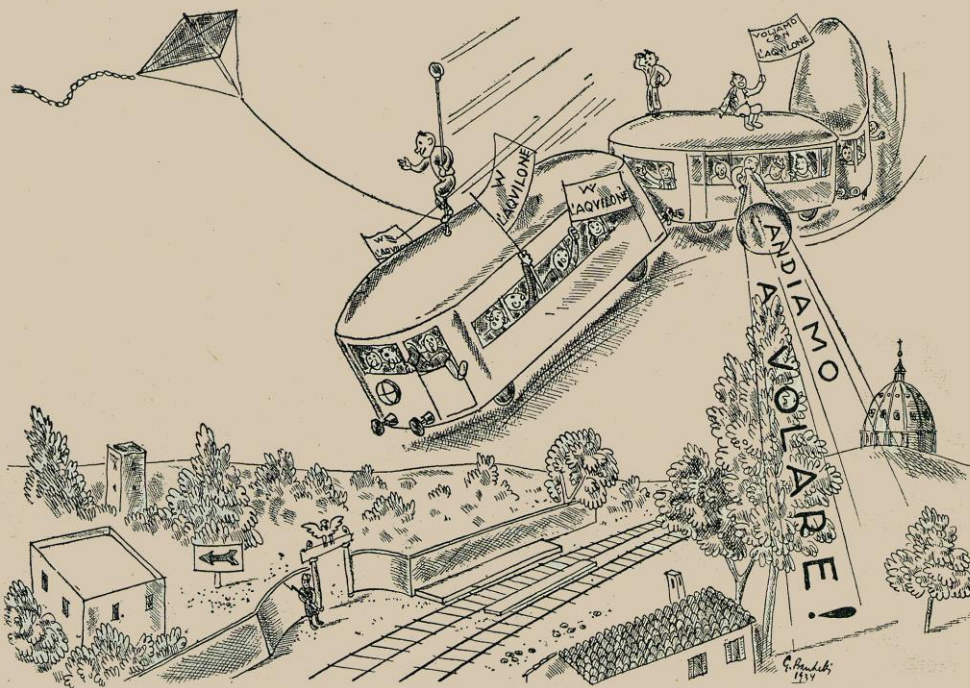
me ne vado a sognare i galloni, l'aquila e i bei voli, un po' più in là, per far partire altri 4 ragazzi felici.

AVIONETTO

Pubblichiamo, anche, e con molto piacere, le parole che la professoressa Del Vecchio Veneziani ha voluto scrivere per gli aquilotti e le rondini. Questi pensieri della rispettabilissima e gentilissima signora non hanno bisogno di nessun commento.

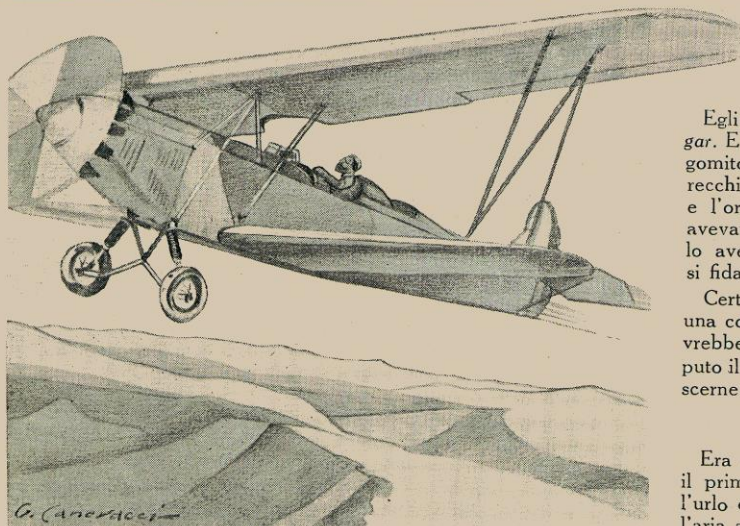
Rondini gentili e vispi Aquilotti,

Avete visto, domenica, volar con voi un vecchio uccello? Egli, amico mio inseparabile, vuol farvi sapere che quando, domenica, per la prima volta, si è sentito sollevare lassù nell'azzurro, verso il sole, nello spazio infinito, quando ha viste le case diventar giocattolini, le strade nastri, la terra dominata dal genio umano, ha compresa l'ebbrezza, la passione del volo. Perciò dice ai vostri babbi e alle vostre mamme di incoraggiarvi a volare, per farvi vivere più piena, più intensa, più bella la vita che vi hanno data. Dice a voi, italiani d'ati dell'avvenire: « Per il progresso umano, per l'Italia nostra, volate sempre più in alto! ».



Da Roma città all'eroporto di Centocelle il passo è breve. Eccovi un treno volante, ossia tre grosse vetture tranviarie che fanno un servizio abbastanza rapido mercè la forza motrice de L'aquilone.

IL PRIMO VOLO



QUANDO gli concesse-
ro di fare il primo
volo, Ali credette
quasi di impazzire
dalla gioia.

Perchè era proprio una eccezione consentita dallo stesso comandante del campo di aviazione, sorpreso e ammirato anche lui dalla costanza onde il giovanetto riusciva a superare tutti gli ostacoli col suo entusiastico desiderio.

Certo sentiva la voce e il richiamo del coraggioso sangue paterno, sotto la pelle scura che gli derivava da sua madre. Perchè se essa era una magnifica donna araba che lo aveva concepito giovanissima sedici anni prima, il padre era stato un bravo sottufficiale italiano caduto eroicamente in uno scontro coi ribelli del deserto.

Anche per questo indubbiamente il ragazzo era stato ammesso alla familiarità della caserma e del campo, dove tutti gli volevano bene per i suoi modi gentili e servizievoli, e dove gli stessi superiori lo ammiravano e lo citavano ad esempio per la volenterosità ond'egli faceva evidentemente tesoro di tutte le spiegazioni, della esperienza e della bravura degli altri.

Così non era raro che facesse il suo nome per incitare qualcuno che batteva la fiacca.

«Guardate Ali... imparate da Ali...».

Finchè in quella chiara mattina di settembre il gran premio era venuto in un bagliore di sogno.

E il maresciallo pilota, che faceva una punta fino alla capitale della colonia, aveva ricevuto l'autorizzazione di condurre con sè il ragazzo impaziente.

Viaggio breve, ma che per Ali era apparso come il raggiungimento del suo paradiso, sia durante il volo magnifico, quando sotto i suoi

occhi ammirati era passata la successione fantastica del deserto delle oasi, degli uadi, e finalmente quando la grande città sulle rive azzurre del mare l'aveva accolto nelle belle strade bianche e lucide in un modo meraviglioso.

E proprio in sogno gli sembrò poi di compiere il viaggio di ritorno: volando nell'ombra sotto le stelle della splendente e suggestiva notte africana.

Ma il risveglio fu più rapido e più brusco di quanto egli non avesse potuto immaginare.

Non il risveglio nel campo al ritorno, dopo una discesa così leggera e così rapida come il volo vellutato di un uccello notturno e neppure quando dovette subire i rimproveri materni per l'audacia improvvisa ed impensata: ma il sussulto che lo ghermì più tardi

alla gola e al respiro come se gli artigli delle iene lo avessero strozzato e straziato nel sogno.

Egli era ritornato verso l'hangar. E aveva trovato modo di raggomitolarsi sotto le ali dell'apparecchio che gli aveva dato la gioia e l'orgoglio più grande. Non lo avevano veduto, le sentinelle, o lo avevano fatto passare perchè si fidavano di lui?

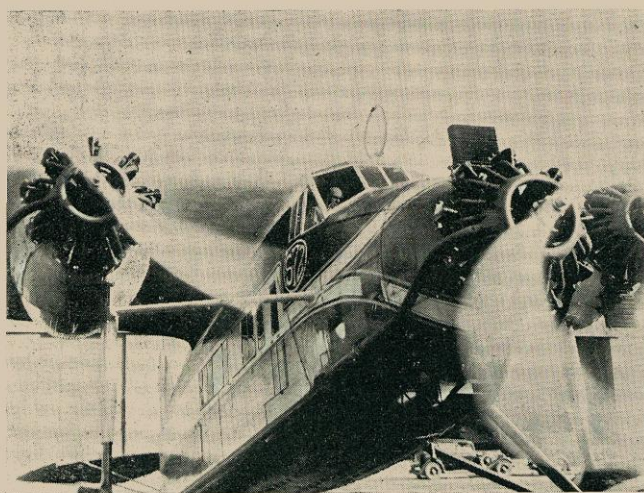
Certo una irregolarità ed anche una colpa. Di cui però nessuno avrebbe potuto punirlo se avesse saputo il gran bene che stava per nascerne....

Era quasi l'alba infatti, quando il primo grido di allarme, come l'urlo dello sciacallo, lacerò l'aria l'aria ancora scura e fredda.

Ma questa volta era un grido di uomo, il singhiozzo di una povera creatura umana ferita a morte prima di aver visto il nemico e di aver pensato alla difesa.

Sorpreso e scosso nel suo sonno di gioia, il ragazzo si era alzato sonnacchioso e traballante, con l'impressione di urtare con un rullaggio disgraziato in una discesa difficile. Ma invece, appena si fu stropicciati gli occhi ed ebbe riacquistata la padronanza delle idee e dei movimenti, appena fu sveglio, bene sveglio, insomma, sulla porta dell'hangar, si accorse che non erano scoppi di motore quelli che scuotevano la notte, ma fucilate mortali che attraversavano la oscurità con le loro lingue di fuoco.

La rivolta? La guerra dunque? L'istinto battagliero di Ali lo spingeva fuori nelle tenebre a cercare la rivelazione del tremendo mistero che la notte aumentava intorno a



Il Duce al posto di pilotaggio del potente trimotore « S. 72 »

lui, col frastuono di un combattimento senza quartiere.

Ma nel momento in cui stava per spiccare la corsa un gran dubbio lo fermò. Doveva correre verso la città dove l'attendeva certo sua madre o gli conveniva raggiungere la caserma donde gli aviatori si difendevano con tanto accanimento? Per quanto giovane e inesperto e soprattutto sorpreso dalla terribile e improvvisa gravità degli avvenimenti, Ali comprese in un rapido esame che forse non gli conveniva nè una soluzione nè l'altra: e che invece l'unico tentativo da fare era quella di ritornare in volo verso la grande città capitale, donde poteva venire l'aiuto...

Per fortuna il motore, docile e ubbidiente come un ottimo amico era partito subito, e si era riscaldato anche rapidamente onde il giovanetto aveva potuto senz'altro aprire la manetta del gas, aumentando i giri dell'elica e iniziando il rullaggio sul terreno deserto.

Questo era il momento più pericoloso, sia per la manovra in se stessa, come per l'ansia di essere sorpreso dagli avversari nel suo audacissimo tentativo. Perchè il rombo del motore rompeva l'oscurità della notte col suo brivido di sorpresa e di minaccia.

Chi sa che cosa pensavano i suoi amici della caserma! E chi sa come avrebbero reagito i nemici!

Ma prima che nessuno potesse intuire la verità, prima ancora che i primi assaltatori mandati a sorvegliare e a spiegare il mistero giungessero a tiro, Ali aveva ottenuto il suo scopo. Spingendo leggermente avanti a se la cloche, come aveva visto far sempre, aveva messo l'apparecchio in linea di volo e con la pedaliera aveva corretto gli inevitabili sbandamenti della corsa di abbrivo: poi, sentendo di aver raggiunto la velocità necessaria a librarsi, aveva richiamato a sè il bastone di comando determinando la cabrata. E l'apparecchio, spinto dall'elica in pieno sviluppo e sostenuto dalla carezza dell'aria, si era sollevato leggero come una libellula e veloce come un falco.

Questa volta non fu un sogno ma un incubo febbrile. Finchè sul campo di atterraggio si accesero di un tratto i fari di segnalazione che gli limitavano in due belle candide fasce di luce il rettangolo del riposo desiderato.

E allora giù di punta, spingendo avanti la cloche per la picchiata; e a pochi metri da terra lo scatto per rimettere l'apparecchio in linea di volo. Poi le ruote toccarono finalmente il sostegno ghiaioso, rimbalzarono un poco, oscillarono, come per un improvviso mancamento. Ma per fortuna nessun danno: nè all'apparecchio che si era adagiato come una brava bestia molto stanca: nè al giovanissimo pilota che era scattato giù dalla car-

linga, capitando come un bolido tra le braccia pronte a raccogliarlo....

« Presto... presto, bisogna far presto... ».

Adesso Ali si sentiva gonfiare il cuore dalla gioia, perchè vicino a lui la squadriglia da bombardamento e quella da caccia si mettevano in punto per prendere il volo subito: mentre nella città risvegliata si diffondeva il fruscio degli autocarri che si riempivano di truppe per affrontare senza indugio la via del deserto.

Italo Toscani

Un dono del Duce

Un nostro vispo aquilone, ispirandosi ad un recente episodio, che è stato riportato dai giornali, ha scritto queste poche righe per i suoi amici de L'aquilone.

Gigino ha nel cuore un piccolo cruccio. Il suo sogno è poter volare su uno degli enormi apparecchi dei nostri bei soldati, eleganti nella smagliante uniforme azzurra.

Dal balcone della sua casa egli osserva più volte e segue, come rapito in estasi, gli stormi rombanti che ripercuotono il loro fragore nel materialmente piccolo, fragile cuore di Gigino, ma grande di entusiasmo. Considera irraggiungibile il sogno di volare, il desiderio di esaminare minuziosamente una riproduzione di uno di quegli apparecchi che servono a tante conquiste e che sono stati e sempre saranno l'esaltazione di tanti Eroi.

Oh, Gigino lo sa che non potrà mai realizzare il suo sogno, che gli sembra evanescente come una piccola nube! Gli appare dinanzi nelle sue impennate, nelle scivolate d'ala e in altre furiose acrobazie l'apparecchio visto librarsi nell'azzurro, sicuro di sè.

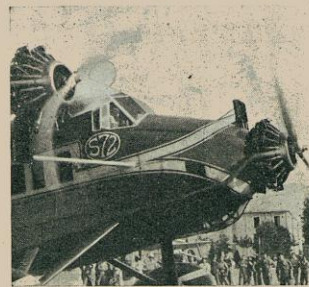
Ad un tratto, nel cuore crucciato e nell'occhio mesto di Gigino sorge un lampo di speranza: non c'è forse Qualcuno che aiuta e che si cura di soddisfare i desideri di molti bimbi d'Italia? E perchè no?

Sì, ecco: il Duce! Si rivolgerà a Lui chiedendo: « Gli è mai venuto in mente di chiedere a chi non ha mai potuto avere. Lo pregherà con fede e con speranza. »

Ecco che il grande sogno di Luigi Lagura è stato in gran parte realizzato: infatti il Duce, con l'invio di una piccola ma fedele riproduzione in alluminio dell'atlantico S. 55 X, ha fatto felice una cassetta di Lecce.

BALESTRUCCIO

L'« S. 72 » è munito di un completo impianto di illuminazione, rifornito da una dinamo, azionata da elica aerea. La cabina radio ricevente e trasmittente è sistema-



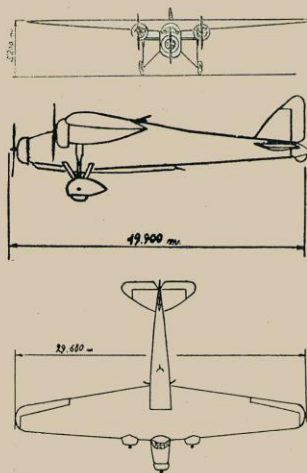
ta al centro della fusoliera, su un fianco.

L'apparecchio pesa a vuoto kg. 6.800 e porta un carico utile di circa 6.000 chili. L'apertura alare è di m. 29,70, la lunghezza m. 19,95 e l'altezza m. 5,20.

La velocità di atterraggio dell'« S. 72 » è di 100 chilometri all'ora e la velocità massima, a bassa quota, è di 270 chilometri ora. L'apparecchio sale a 6000 metri in 39 minuti ed ha una quota di tangenza di 8000 metri. Con un carico di due mila chili, ha battuto il record internazionale d'altezza salendo a 8.433 metri.

Il distacco dal suolo, a pieno ca-

I nostri apparecchi: l' S. 72



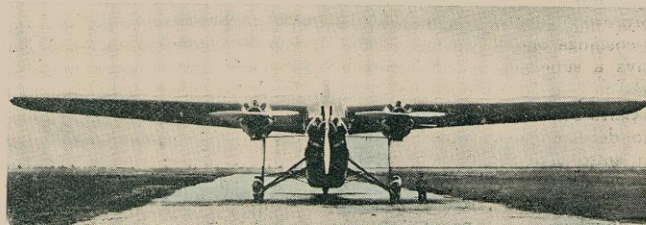
bombardiere che può spaziare sia in avanti che verticalmente e indietro, a mezzo di una cabina a vetri sporgente dalla parte inferiore della fusoliera. Egli dispone di comandi di puntamento e di sgancio delle bombe ed ha inoltre a disposizione un comando che agisce sulle pedalieri dei piloti per mantenere la direzione di rotta sul bersaglio da bombardare. Il carico di guerra, opportunamente protetto da carenature speciali, è sistemato al disotto della fusoliera, e può essere ispezionato a mezzo di aperture del fondo della fusoliera. Il lancio delle bombe si effettua sia per unità che simultaneamente.

Se l'« S. 72 » viene adibito per trasporti militari, esso ha uno scompartimento di 14 metri cubi sufficiente per accogliere fino a venti persone. La difesa dell'apparecchio è assicurata da sei mitragliatrici: due, abbinata, per il tiro verso l'alto, sistemate in una torretta disposta al disopra della fusoliera, immediatamente dopo il bordo di uscita dell'ala; due, abbinata, disposte al disotto della fusoliera, per la difesa verso il basso e altre due mitragliatrici guardano i due fianchi della fusoliera, con affusti a scomparsa nell'interno.

Gli impennaggi di coda sono costruiti in tubi di acciaio con rivestimento in tela. Il piano fisso orizzontale può variare d'incidenza in volo per compensare gli eventuali squilibri del carico. Sotto la coda, molleggiata con un sistema

oleo-elastico e sistemata nella impoppatura terminale della fusoliera, vi è la ruota d'atterraggio. Il carrello è costituito da due piramidi rovesciate di tubi. Di questi, due vanno ad innestarsi nella fiancata centrale della fusoliera ed uno, che porta il sistema di molleggio oleo-elastico, si trova al disotto dell'ala.

L'ala è costruita in un sol pez-



zo, tutta in legno, con rivestimento in compensato e tela. La struttura alare è formata da tre longheroni a doppio T tenuti da centine, delle quali alcune a parete piena, che formano, così, dei compartimenti stagni e garantiscono l'insommersibilità dell'apparecchio in caso di discesa forzata in acqua.

Al disotto dell'ala, e aderenti al suo piano inferiore, si trovano i due motori laterali che sono carenati per offrire una forma di buona penetrazione. Nelle carenature dei motori sono situati due grandi serbatoi di benzina. Un terzo serbatoio è al centro della fusoliera. L'alimentazione dei motori avviene a mezzo di pompe e per gravità.

rico, avviene in circa 300 metri e l'atterraggio, con l'ausilio di freni, si effettua nello stesso spazio.

L'autonomia di volo, con carico di guerra normale, è di circa 2000 chilometri.

Con questo apparecchio, e pilotandolo personalmente, il Duce ha effettuato numerosi viaggi.

A. M.

L A P O S T A dell' AEROMODELLISTA

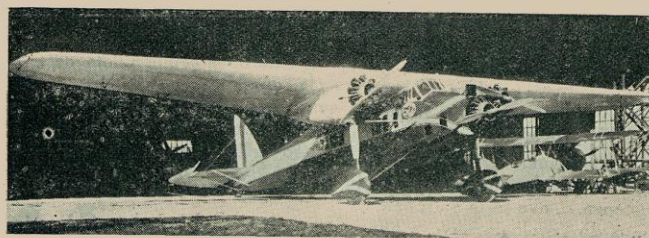
ORLANDO CISTERMINO - Torino. — Bravo! Plaudo ai tuoi buoni propositi; però mi raccomando di fare le cose con calma se vuoi riuscire a farle bene. La fretta è nemica degli aeromodellisti e gli impedisce di arrivare a buoni risultati; perciò è bene non farne la conoscenza. Per ben costruire occorrono tempo e pazienza.

Credo che imitando quell'apparecchio, potrai ottenere soddisfazioni e t'auguro di riuscirci.

Non posso farti avere quel profilo aereo, perchè non è di dominio pubblico.

Un buon profilo che può servirti è il n. 631 già pubblicato su L'aquilone.

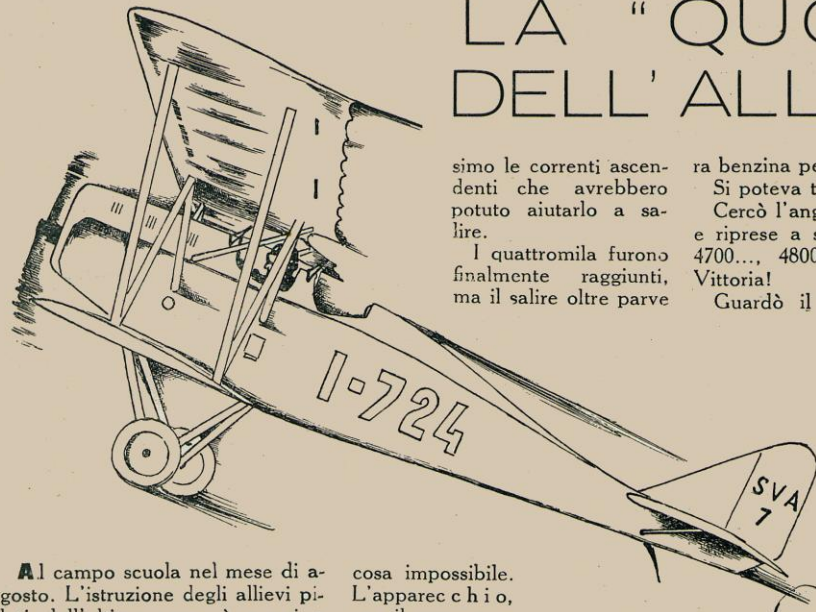
(Segue a pag. 12)



L'« S. 72 » è un aeroplano da bombardamento diurno a grande autonomia, utilizzabile anche per grandi trasporti militari. È un monoplano ad ala alta a sbalzo, disposta al disopra della fusoliera, provvisto di tre motori Alfa Romeo Pegaso 9 cilindri a stella raffreddati ad aria con riduttore e compressore, della potenza di 550 cavalli, che azionano eliche metalliche bipale con passo regolabile a terra.

La fusoliera porta a prua il motore centrale situato sopra un castello rapidamente smontabile per la sostituzione di differenti tipi di motori. Al centro della fusoliera, nella parte superiore, sono sistemati gli attacchi per l'ala, nella parte inferiore gli attacchi per le gambe di forza del carrello di atterraggio. La cabina di pilotaggio si trova al disotto del bordo d'attacco dell'ala. L'apparecchio ha una doppia sistemazione di comandi affiancati ed una cabina di comando da cui, a mezzo di finestre a vetri infrangibili scorrevoli, si gode di un'ampia visibilità. Sotto la cabina di pilotaggio è sistemato il posto per l'osservatore

LA "QUOTA" DELL' ALLIEVO



Al campo scuola nel mese di agosto. L'istruzione degli allievi piloti dell'ultimo corso è ormai a buon punto. I ritardatari sono già solisti allo SVA, ed i primi stanno ultimando le prove di brevetto, fra le quali, la « Quota » a cinquemila metri, è quella che maggiormente preoccupa.

La stagione calda, che rende l'atmosfera non troppo propizia alla salita, e la poca autonomia dell'apparecchio, che richiede invece una salita rapida, nonché la sua forma tozza e pesante, rendono questa prova particolarmente difficile, perchè produce un certo nervosismo negli allievi che, ormai prossimi al brevetto, tentano inutilmente di raggiungere quella famosa quota di cinquemila metri, che li consacrerà piloti, e permetterà loro di appuntare sul petto l'aquila d'oro, sogno e speranza di ogni allievo.

Landi, specialmente, era irritato ed inquieto. A giorni ci sarebbe stata la festa patronale nel suo paese, ed egli avrebbe desiderato tanto di esservi presente; ma le disposizioni erano tassative: prima del conseguimento del brevetto non saranno concesse licenze.



Quel giorno doveva lui iniziare la prova. Già la sera prima l'aveva tentata, ma giunto a quattromila metri, aveva dovuto scendere per mancanza di benzina.

Partì, dunque, quel giorno con una ferma volontà di riuscire, di vincere!

L'apparecchio, a pieno carico, rullò alquanto sul terreno, poi si staccò e puntò decisamente verso l'alto.

Fino a tremila metri la salita fu abbastanza facile; ma giunto a quest'altezza, l'apparecchio incominciò a salire più lentamente e Landi, con gli occhi fissi sull'altimetro, cercava di sfruttare al mas-

cosa impossibile. L'apparecchio, con il muso puntato verso l'alto, il motore a pieno regime, avanzava dondolandosi, ma non saliva.

Landi ricordò allora le raccomandazioni del suo istruttore: rimise l'apparecchio in linea di volo, poi ricominciò lentamente a « cabrare » fino a quando, osservando la puntina del barografo, vide che ricominciava a salire, lentamente, ma saliva, segnando la quota raggiunta 4200 4500

4700; Landi ne seguiva l'andamento con i nervi tutti tesi nella volontà di arrivare!

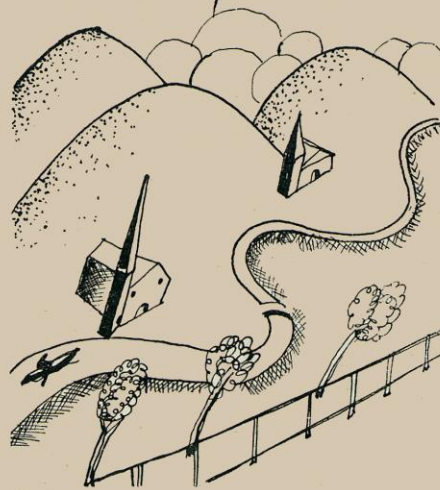
Ad un tratto, l'apparecchio incominciò ad abbassare il muso, piegandosi su un lato; il motore aumentò il suo ruggito, e Landi, manovrando inutilmente i comandi, vide che il terreno incominciava a rotolare sotto di lui. Compresse: la perdita di velocità, la vite...! Ma non si allarmò. Era, la vite, l'acrobazia che più gli piaceva, e sapeva bene come uscirne. Spense il motore, rimise i comandi al centro, e lentamente richiamò. Lo apparecchio arrestò il suo moto rotatorio, risollevò il muso e si rimise in linea di volo. Landi ridiede motore, e i suoi occhi corsero subito al barografo: quattromilacinquecento metri...! Maledizione! Duecento metri perduti; questo voleva forse dire un nuovo fallimento della prova.

A tutta prima, si scoraggiò e decise di scendere; ma poi pensò alla licenza..., alla festa patronale...! Guardò l'orologio. Aveva anco-

ra benzina per venti minuti.

Si poteva tentare...! E tentò! Cercò l'angolo migliore di salita e riprese a scrutare il barografo. 4700..., 4800..., 4900..., 5000...! Vittoria!

Guardò il termometro dell'acqua: segnava 85°. Erano molti, ma si sarebbe raffreddata nella discesa. Osservò la « spia » della benzina; non ne passava più; aveva ancora a disposizione quella della « riserva » sufficiente per giunge-



re al campo. Spense il motore, spinse la leva in avanti, e puntò decisamente verso il basso. A 3500 metri osservò la temperatura dell'acqua: era a 65°; a meraviglia! Riattaccò il motore e si diresse verso il campo.

Planò ancora. Ecco il fiume ben noto, ecco la ferrovia, e, laggiù, il campo.

L'atterraggio ed una rullata fino alla linea di volo.

I colleghi gli furono subito attorno: — Ebbene? —

— Vittoria! Cinquemila! —

Pochi giorni dopo, Landi, con l'aquila d'oro sul petto, era a casa fra i suoi cari, e raccontava, con aria di noncuranza, la sua laboriosa prova di salita. Ed ora, che è diventato un ardito pilota da caccia, quando, col suo veloce apparecchio, raggiunge in pochi minuti le più alte quote, sorride al pensiero della sua « Quota a cinquemila » da allievo!

Mario Girola



Gaby Angelini

Gaby Angelini: un'anima grande in una figurina femminile. Povera piccola Gaby, le tue ali desiose di sole, di azzurro, e di spazio ti hanno portata lontano, troppo lontano.

Il Destino, sempre contro gli Eroi, ha spezzato la tua vita ardentissima, esuberante di giovinezza.

Che pensano, Gaby, i tuoi grandi occhi belli?

Prevedono forse la tua tragica fine? Povera piccoletta.

Ma no, non bisogna dire "povera" come a tutti i morti, perchè non vuoi. Tu stessa così dicesti a proposito dell'indimenticabile Fausto Ceccoli: "... Fausto Ceccoli non povero, come è errato dire per quelli che muoiono valorosamente..."

Ed anche Tu, Gaby, sei morta valorosamente!

Gaby Angelini, dopo paziente studio, giunge al giorno del brevetto, che ottiene a pieni voti; e da allora la sua sete inestinguibile di spazio si fa ancor più forte. Dopo un'attività durante l'inverno, ecco la primavera e con essa il primo cimento: il Giro di Lombardia. Gaby vi partecipa con un "BREA 15", e giunge penultima in quella gara, che compie con coraggio, benchè bersagliata dalla sfortuna. Si sente umiliata per il risultato meschino, che, secondo lei, ha ottenuto e nulla serve a farla rasserenare. Solo quando, ritugiata nella sua cameretta, riceve un cesto di rose rosse del suo istruttore e legge il biglietto che le accompagna "Alla più valorosa e sfortunata dei miei allievi, con tutta la mia approvazione — Francesco Monti", vince il suo scoraggiamento e ritorna in se stessa, la valorosa Gaby, la Gaby pilota!

Così, tra le avversità, si prepara ai grandi cimenti.

Si mette a studiare la preparazione di un grande "raid" attraverso le capitali europee; "raid" che poi compie, mentre le altre signorine della sua condizione si recano alle stazioni di villeggiatura.

Sorvolo sulle diverse tappe e mi soffermo solo un istante su una delle ultime in cui porta in volo la sua adorata Mamma. Quel volo, per Grbu, volare con la sua Mamma! Avvenimento insolito negli annali dell'aviazione: Mamma e figlia in volo!

Poi il Duce, il Condottiero. L'Animatore, s'innalza con lei e ne approva i progetti. Che cuore e quale sprone, simile approvazione! E si prepara alla grande prova, al volo in Oriente....

Durante le prime tappe, riceve ovunque accoglienze festose e plausi di personalità. Balbo stesso la aiuta e la consiglia, facendole e inoltre dono delle carte di volo. Ed è ancora il vecchio e fedele "ITALY" che la porta! Quant'è orgogliosa e affezionata al suo apparecchio! Il suo cuore e il motore vibrano all'unisono. Italo Balbo le consiglia il paracadute per eventuali incidenti, dopo aver tentato di dissuaderla dal temerario tentativo; ed essa: "Caro grande amico, come posso io accettare delle speciali condizioni di indulgenza? So perfettamente che l'aviazione vuol dire pericolo, ma so anche che all'ora fissata dal Destino non si sfugge e se sta scritto che dovrò partirmene per sempre in giovinezza, nessuna forza umana potrà tratte-

nermi... Combattere è ragione di vita e scopo di esistenza, ed io non potrò abbandonare il mio posto fino a che vedrò una probabilità di salvezza per me e per il mio apparecchio".

Giunta a Bengasi da Tripoli, partecipò a delle feste in suo onore e, di notte, in quella notte che precede la fatale partenza, scrive alla sua Mammina:

"Mamma cara,

sono rientrata adesso, non ti dico l'ora altrimenti mi sgrideresti...

...fortunatamente non mi monto la testa e non mi credo un'eroina!...

...Vorrei averti con me, Mamma, come nel viaggio in Francia. Tu mi faresti compagnia, la solitudine in certi momenti mi pesa, mi basterebbe alzare gli occhi per vederti e attingere nuova forza... Talvolta alla sera mi prende un po' di tristezza quando penso che ogni giorno mi allontanano da te. La gola mi si chiude, il cuore mi pesa, e il desiderio delle tue braccia diventa spasimo, e allora tornerai indietro per venirti vicino, Mammina....

Sono momenti di debolezza che la luce del giorno fugge; sta' quindi tranquilla, Mammina; il morale è alto, la volontà non si piega. Io arriverò alla mèta".

Ed ora vi riporto dei brani del comunicato della Stefani in data 6 Dicembre 1932.

"L'aviatrice Gaby Angelini è morta il 3 corr. durante il volo Bengasi-Tobruk. Aveva decollato dal campo di Bengasi alle ore 8 del mattino e non essendo arrivata alla tappa prevista, l'aviatrice della Cirenaica ed il Comando delle truppe hanno subito iniziato le ricerche....

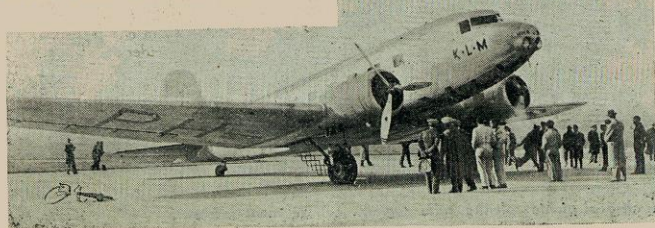
...Il 5 alle ore 8 alcuni esploratori indigeni rinvenivano l'apparecchio distrutto e l'aviatrice morta in località di Uadi. Ghelda, a circa 10 chilometri a sud di Gsur-el-Megiahiz. Dalla posizione dei rottami e dalle informazioni di cui sopra è da ritenersi che l'aviatrice, disorientata nella zona di Cirene e con motore funzionante imperfettamente, abbia perduto quota fino a giungere sulle zone dell'Uadi. Ghelda. Manovrando forse per atterrare in fondo all'Uadi, il velivolo ha urtato in pieno volo contro il margine orientale dell'Uadi stesso. Il motore è stato rinvenuto sul declivio del costone a circa 150 metri dall'apparecchio che si è frantumato su una lunga striscia. La morte dell'aviatrice è stata certamente istantanea".

Quanta pena, Gaby, pensarti sola, sul tuo apparecchio, sola di fronte alla Morte! La Mamma e la Patria così lontane! E tu, sola, tanto sola, troppo sola, con un tumulto di ricordi, di sensazioni, di idee... la fine!...

"In ardimento cade dal Cielo,
In gloria Vi risali!".

Felice Ballerio

Il Douglas D. C. 2, è uno dei più veloci apparecchi civili americani. Il Douglas, pilotato dagli olandesi Parmentier e Moll, ha vinto la gara di velocità handicap Inghilterra-Australia volando alla media di oltre 300 Km. ora su un percorso di oltre 18.000 Km. recando a bordo 7 persone. Ma l'aviazione italiana non riposa sugli allori. Prossimamente avremo in servizio degli apparecchi che supereranno questo pur magnifico velivolo.



Istruttori e allievi del I Corso per Capisquadra di volo a vela di Pavullo.

RUBRICA FILATELICA



Primo concorso filatelico

Indiciamo fra i nostri lettori il seguente concorso:

1) A quale Stato appartiene il francobollo riportato? 2) In che anno è stato emesso? 3) Che cosa rappresenta il disegno?

Le risposte devono pervenire alla «Direzio- ne de «L'Aquilone» — Sezione Filatelica — entro il 15 dicembre XIII.

Le risposte devono essere scritte su cartolina postale, in modo chiaro. Quelle inviate per lettera o biglietto postale saranno inesorabilmente cestinate.

Fra i solutori saranno estratti a sorte i seguenti premi:

1) 1000 francobolli diversi di tutto il mondo. 2) 500 francobolli diversi di tutto il mondo. 3) 75 francobolli diversi delle Colonie Francesi.

CONSIGLI AI FILATELICI

Le filigrane.

Tutti gli Stati (o almeno la maggior parte di essi) per evitare le falsificazioni, stampano i propri francobolli, così come i biglietti di Banca, con carta filigranata.

Non è questo il luogo di spiegare come viene preparata la filigrana. I nostri lettori che volessero istruirsi in materia, non hanno che da ricorrere ad una delle tante enciclopedie che pullulano in Italia.

Ogni Stato ha le proprie filigrane. Così l'Italia una corona, la Svizzera una croce, eccetera. Molti Stati hanno usato, ed usano, diverse filigrane: ad es. l'Inghilterra, la Germania, il Brasile.

La maggior parte delle «varietà» è costituita appunto dalla diversità della filigrana. Uno stesso pezzo (apparentemente) acquista diverso valore a seconda della filigrana che possiede.

E dunque necessario, esaminando un dato francobollo, assicurarsi quale esso sia veramente.

Insegnamo ai nostri lettori come si possa, economicamente, procurarsi un ottimo apparecchio per individuare le filigrane.

Con una piccola vaschetta nera e un poco di benzina, si otterrà facilmente un ottimo spettroscopio.

I francobolli immersi nella benzina permetteranno di scorgere nitidamente contro il nero della vaschetta, la filigrana.

NUOVE EMISSIONI

Italia - Posta Aerea

In occasione del viaggio di S. M. il Re in Somalia, ha avuto luogo un volo speciale sul percorso Roma-Tobruk-Massaua-Mogadiscio.

Per la circostanza è stata emessa una serie di francobolli con l'effigie del Sovrano e la dicitura «Italia-Posta Aerea Roma Mogadiscio».

La serie comprende sei valori:

1) L. 1,00; violetto (per le cartoline da scalare a Tobruk) 2) L. 2,00; azzurro (per le lettere da scalare a Tobruk) 3) L. 4,00; nocciola (per le cartoline da scalare a Massaua) 4) L. 5,00; verde (per le lettere da scalare a Massaua) 5) L. 8,00; rosso (per le cartoline da scalare a Mogadiscio) 6) L. 10,00 marrone (per le lettere da scalare a Mogadiscio).

Città del Vaticano

Per commemorare l'avvenuto Congresso di Scienze, le Poste Vaticane hanno disposto l'emissione di una nuova serie di francobolli.

Si ignorano ancora le caratteristiche degli esemplari.

Germania

Sono stati posti in vendita dall'Amministrazione postale del Reich, i nuovi francobolli della nuova serie di beneficenza a favore dell'opera dei soccorsi in-

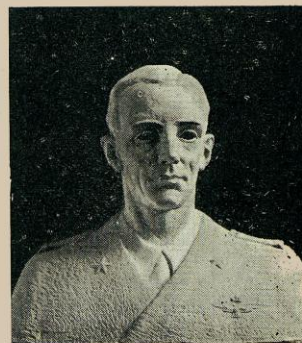
vernali. Le vignette rappresentano: il negoziante, il fabbro, il muratore, il minatore, l'architetto, il calciatore, l'ingegnere, lo scultore e il giudice.

Mauritius Postoffice



ALDO BORGHIERO - *Novi Ligure*. — Per poter frequentare i corsi di volo a vela occorre aver compiuto il 17° anno di età e avere il consenso di chi esercita la patria potestà, appartenere all'Opera Balilla o agli Aero Clubs provinciali. A Novi Ligure non esiste scuola di volo a vela, che trovatisi invece a Genova. La R. Accademia Aeronautica ha sede a Caserta; al primo corso di detta Accademia possono essere ammessi i giovani che abbiano compiuto il 17° anno di età e non superato il 22° e posseggano, come titolo di studio, la licenza di una R. Scuola media di grado superiore. Saluti fascisti.

CONTI PIER FRANCESCO - *Spoletto*. — «Per severando arrivi» ecco il motto che si adatta alla sua aspirazione. Ti abbiamo spedito l'opuscolo della R. Accademia Aeronautica. Per partecipare ad un corso preavere occorre essere iscritto in una delle Associazioni del Partito Fascista e non aver compiuto i 19 anni. Comunque per più precise informazioni rivolgersi al Fascio locale od al più vicino Aero Club. Auguri per la bella mèta fissata ai tuoi studi. Quando avrai presa la laurea di ingegneria, potrai frequentare un corso speciale di un anno presso la Scuola di Ingegneria aeronautica di Roma o di Torino. Conseguirai così il diploma di Ingegnere Aeronautico, potrai entrare nell'Arma e potrai anche volare qualora tu abbia tutti i requisiti fisici richiesti. Capito? Molti saluti.



Busto di Umberto Maddalena offerto dal Ministero dell'Aeronautica ad una scuola romana intitolata al nome del valoroso aviatore. L'opera è dello scultore Alberto Mastroianni.

DHYALMA D'ACCARDI - *Padova*. — Il direttore propone e lo spazio... dispone. Abbiamo troppi scritti da pubblicare ed il tuo «Granchiolini» è stato accettato. Però potremo pubblicarlo se non hai troppo fretta. Intesi? Salutj cordiali.

ARVE MOZZARINI - *Milano*. — Benvenuto (o benvenuta? sei maschio o femmina?) tra i nostri aquilotti (o tra le nostre rondini?). Ti saranno spediti tutti i numeri arretrati e l'apparecchio S. 55 X. Potrai rinnovare, a suo tempo, l'abbonamento inviandone l'importo anche con francobolli. Attendiamo ottimi risultati dalla tua promessaci propaganda. Salutj cari.

(Segue a pag. 14)



Grande romanzo aviatorio-coloniale di U. Perso

(Continuazione dal numero precedente)

Il sole fa germogliare bagliori iridescenti e colori di letizia. Tutto è silenzio.

— Or, Or, guarda!

L'amico, ancora nell'abbandono, apre lentamente gli occhi: vede la meraviglia.

— Che è? Dove siamo?

— Siamo... siamo vivi!

Guardano fuori, in giù, e s'accorgono di galleggiare.

— Galleggia questa nostra macchina.

— «Nostra?» Davvero! — Or si rianima — Ci ha rapiti, ma adesso noi siamo i suoi padroni.

— Non sappiamo manovrarla però.

— Impareremo, Tor.

— Sì, impareremo. Non può essere difficile.

— E torneremo a casa. Chissà, a quest'ora...

Vi fu un istante di silenzio pensoso.

— Sì, torneremo a casa — concluse Or — e subito.

Tor scatta glorioso:

— Sai che facciamo prima?

— Cosa?

— Si mangia: poi discuteremo.

Tor ripartisce le «vettovaglie» calcolando che debbano servire per tre giorni. Basteranno per imparare la manovra e ritornare. D'altra parte è presumibile che, sulla rotta del ritorno, incontrino qualche velivolo richiamato dal loro messaggio.

Il piacere del cibo li avvia pianamente alla realtà, predominando, ridesta la gaiezza dei loro anni.

Comincia Tor a bocca piena:

— Quando eravamo a Homs...

— Quanti anni sono passati?

— Uh! Tanti.

— Esattamente sette ore — precisa Or consultando l'orologio.

— Sette ore! Pare incredibile.

— Chissà? Forse questa macchina corre anche nel tempo: mi pare di essere molto più vecchio di stamattina.

Basta! Non cominci con la tua filosofia. Studiamo la manovra. Più presto si fugge di qui e meglio sarà per noi.

— Ma ci ritorneremo: è troppo bello.

— E non diremo a nessuno il nostro segreto: sarà un divertimento da Sovrani.

— Ma, la macchina?

— E' nostra, sì o no?

— Mah? — dubita Or e subito aggiunge: — Quando sapremo ben manovrarla, prima di andarcene, esploreremo questo nostro paese. Anche questo è «nostro»... come l'aeroplano. Forse nessuno è mai

venuto prima di noi.

— E gli indigeni?

— Devono essere molto civili, se hanno costruito quella meraviglia di piramide.

— Già: civili certo; ma forse crudeli.

— E' possibile.

— Ci stanno forse già osservando, stupiti.

— Noi ci manterremo prudentemente nel mezzo del lago — consigliò Or.

— Per forza! Come faresti adesso a muoverti di qui?

— Non perdiamo tempo: la fortuna è con noi: vedi bene che il rischio più grosso l'abbiamo schivato.

Con calma, con metodo cominciano le esplorazioni. In questo lavoro ognuno si assume per istinto la parte conveniente al suo temperamento. Or ricerca e studia gli ordigni di manovra. Tor scopre e mette a punto due pistole e un moschetto con buon rifornimento di munizioni.

— Non si sa mai.

— Ma io non so sparare.

— Ti insegno io in dieci minuti.

— Ecco! ecco! — grida Or e sventola una pianta dell'apparecchio con le indicazioni delle manovre. Sono scritte in inglese; ma

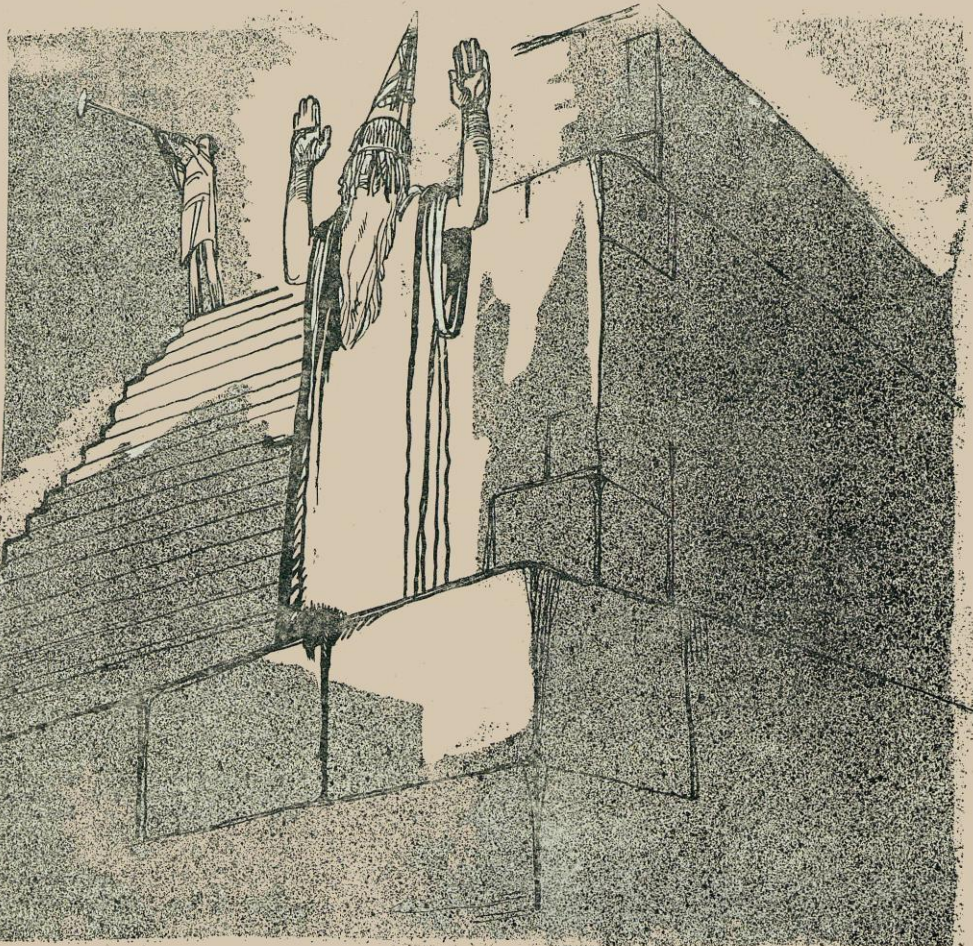
lo spaccato del disegno con linee rosse, turchine, gialle, mette bene in chiaro le funzioni degli ordigni. I due ragazzi tremano di gioia e si danno a studiare confrontando via via il disegno con le parti dell'apparecchio che esso riproduce.

Fu uno studio assai lungo, interrotto da discussioni con tentativi di toccare qualche manovella o qualche leva. Ma Tor prudentemente si opponeva.

L'emozione, la novità del paesaggio, il bisogno di agire impedivano di soffrire per il caldo eccessivo.

Il sole cominciava a declinare verso il passo di Tiribon, quando riassumendo, Or concluse:

— Avviamento: pedale rosso e manovella. Direzione: leva rossa. Fermata: leva gialla. Regolatore di velocità: pedale turchino. Il resto non ci deve interessare per ora: ci bisogna molta semplicità: quello, che sappiamo, basta per noi. Metteremo la macchina in moto lentamente, da sciare sull'acqua: cos', proveremo a dirigere, senza rischio. Bene! Adesso che «in casa tutto va bene, occupiamoci del vicinato» — disse ricalcando una frase di zio Massimo. E mentre esplorava con il



Uno squillo più lungo con tre note, due acute e una bassa, e un altro si pianta solenne sulla soglia... con le mani levate...

binocolo, l'animo, così richiamato, correva verso la famiglia. Ma si comandò di non pensarci per conservare intatte le forze.

Tor, senza l'aiuto del binocolo, arriva primo a scoprire:

— Nessuna imbarcazione in giro che ci possa impedire la manovra. Punto primo!

— A proposito: uno sta alla manovra, mentre l'altro sorveglia.

— Tu alla manovra, io al tiro! — comandò Tor imbracciando il moschetto — Punto secondo! Su quelle rive là dietro ci sono molti uomini che ci guardano. Passami il cannocchiale. Sì; ci guardano con riverenze, stendono le mani a noi; vedo le loro bocche spalancate; forse cantano.

— Se non hanno mai visto aeroplani ci crederanno divinità scese dal cielo.

— E' probabile. Punto terzo! In quella piramide, che certo è abitata, non si vede nessuno. Ciò mi preoccupa. Stiamo attenti.

— Dunque, si va?

— Via! — comanda Tor.

Or preme il pedale rosso e gira la manovella: il cuore è in tumulto: sente che da quel suo gesto dipende la salvezza.

Il motore sta zitto: l'elica pare inchiodata.

— Via! Via! — insiste Tor.

Or ritenta.

Nessun rumore nell'interno della macchina, che sembra morta.

Or comincia a disperare: pedala nervosamente e gira la manovella con spasimo. Finalmente s'accascia. « Resteremo qui per sempre ».

Sembra che quelle montagne nere tutto intorno lo soffochino.

— Che c'è? — grida Tor.

— C'è che non si muove e non si muoverà più. Ricordi come si è fermata di botto prima di incontrare la montagna? Si è rotto il motore.

— Per fortuna! A quest'ora saremmo una frittata.

— Certo fu un guasto provvidenziale: ma un guasto.

— E noi lo ripareremo — assicurò Tor beatamente.

In quell'istante uno squillo argenteo, prolungato, in due note sgranate alternamente, eruppe dall'alto della piramide, richiamandovi gli sguardi dei due ragazzi.

CAP. IX

Le barbe bianche

Dalla porta con i battenti d'argento uscirono, a passo cadenzato, quattro barbati paludati in grandi piviali candidi a pagliuzze brillanti, coperti il volto dalla frangia d'oro d'una mitra conica altissima. Si schierano a destra, mentre altri quattro si vengono a collocare simmetrici dall'altra.

Uno squillo più lungo con tre note, due acute e una bassa, e un altro si pianta solenne sulla soglia, con le mani levate, anche lui

paludato e mitrato, ma di rosso vivo.

Lunghe barbe bianche uscivano di sotto le frange accarezzavano maestosamente il petto di quei signori.

I quali intonano un canto che echeggia nella sonorità di quella

grande conca montana, quando dalle due parti dell'isolotto appaiono numerose barbe sottili e lunghe con quattro rematori. E anche i rematori cantano in coro con quei paludati dalle lunghe barbe. Essi indossano delle semplici tuniche senza maniche, fer-

mate ai lombi con cinghie, chi rossa, chi gialla, chi bianca, chi verde. Quattro colori in ogni barca. Tor ne conta venti di qua e venti di là.

Ulisse Perso

(Il seguito al prossimo numero).



Questa è la volta di Tiberio Amica. A pagina 15 riproduciamo un'istantanea che l'ha colto nell'atto di salire su un veleggiatore a Vigna di Valle; qui pubblichiamo una fotografia che ricorda un lancio (ben pagato) all'aeroporto del Littorio.

L'inaugurazione del Gruppo di Milano

Pubblichiamo per intero la circolare che il bravo Felice Ballerio, promotore e organizzatore del Gruppo di Milano, ha spedita a tutti gli abbonati a *L'aquilone* di Milano e provincia. E' inutile dire che la bella iniziativa ha avuto e avrà tutto il nostro appoggio. Anche all'Aero Club *Emilio Pensuti* vadano il nostro elogio e i nostri ringraziamenti.

Alla cerimonia di domenica parteciperà un rappresentante de *L'aquilone*. Come primo segno di particolare benevolenza *L'aquilone* offrirà al Gruppo Milanese una grandissima fotografia murale della valorosa Gaby Angelini e un album con tutte le fotografie eseguite durante le due indimenticabili giornate del Raduno milanese.

Carissimi aerocugini,

come già vi annunciavi, subito dopo il Congresso del nostro caro *"Aquilone"*, mi sono dato d'attorno perchè il nostro Gruppo di aquilotti rinscisse ad incorporar-

si fra le attività dell'Aero Club di Milano, ed ecco che la metà è stata raggiunta.

Il 2 Dicembre prossimo nei locali dell'Ente Milanese faremo l'inaugurazione ufficiale della fiamma che intollereremo al nome della piccola Gaby. Madrina sarà una sorella della valorosa scomparsa.

Da ciò avrete rilevato che il nostro Gruppo, dalle parole passa all'azione concreta e sono quindi a prepararvi di voler regolarizzare al più presto la Vostra posizione nei confronti dell'Ente che ci ospita e ci aiuta iscrivendovi fra i Soci.

Ad ogni modo io sarò a vostra disposizione per tutte le spiegazioni del caso.

V'attendo senz'altro domenica 2 Dicembre p. v. certo che nessuno di Voi vorrà mancare.

W. il Gruppo « Gaby Angelini »
W. « L'Aero Club di Milano »
W. « L'aquilone ».

FELICE BALLERIO

(promotore e organizzatore)

IL PROGRAMMA

Ore 8,30 — Adunata all'ingresso del Cimitero Monumentale (cancello di sinistra) per la visita alla tomba di Gaby Angelini.

Ore 9,30 — Adunata generale nella Sede dell'Aero Club E. Pensuti Via Ugo Foscolo 3.

Ore 10,30 — Cerimonia inaugurale del Gruppo con battesimo della fiamma del Gruppo.

Ludi juveniles

I nostri lettori, in gran parte studenti medi, saranno certo edotti della manifestazione culturale e sportiva promossa da "Anno XIII", la brillante rivista diretta da Vittorio Mussolini.

In tutte le Scuole medie della capitale intensa procede la preparazione per le gare sportive, mentre non meno ardua è la fatica dei partecipanti alle gare culturali. I Presidi hanno risposto tutti con entusiasmo e subito si sono messi personalmente all'opera perchè la manifestazione abbia il suo degno successo. Molti di questi Capi d'istituto hanno fatto miracoli, ricavando da una o due centinaia di allievi decine di concorrenti, sia per i Ludi culturali che per quelli sportivi. Altri Presidi fanno sacrifici finanziari per la preparazione delle squadre.

Tutto ciò denota l'entusiasmo giovanile e sportivo dell'elemento insegnante, che, ben lungi dall'essere avulso dalla vita extra scolastica degli alunni, partecipa quasi, con inconsueto interesse, alla preparazione e alle prove degli studenti. Si manifesta in pieno quindi tra professori e allievi quell'atmosfera di sano cameratismo, di comunione spirituale, che poi avrà benefici influssi nei rapporti scolastici.

La partecipazione alle gare è veramente notevole: sono ben 2000 i giovani di 28 Istituti che si cimenteranno con la testa e con i muscoli. Ognuno di essi si è gettato, o si getterà, nella competizione con tutte le proprie forze; ognuno di essi aspira fermamente a far-

si luce per raggiungere uno dei cinque premi che il Duce ha voluto concedere ad alcuni vincitori: cinque viaggi nelle più grandi capitali europee.



Partecipanti al VI Corso di Volo a vela di Monte Sacro (Roma)

La Palestra del modellista

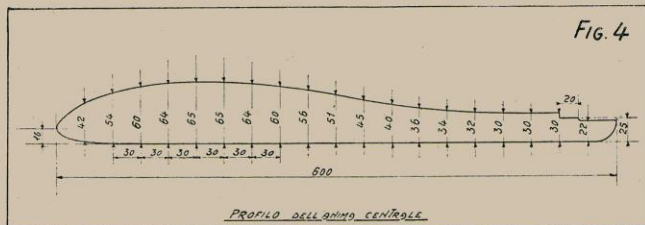
Un aereo veleggiatore

(SECONDA LEZIONE)

La trave fusoliera è completamente in legno e forma un unico pezzo con il timone di direzione e porta incastrato il piano di quota.

ricavato da legno compensato di mm. 1,5 riferendoci alle quote che si ricavano dalla fig. 5.

Questo contorno lo si sarebbe potuto fare in un sol pezzo con l'anima della trave; ma per ragioni di economia ed anche per di-



La trave fusoliera ha l'anima centrale ricavata da legno compensato dello spessore di millimetri 1,5.

Detta anima è rinforzata nel suo contorno da due listelli di legno in parte incastrati nell'anima, uno nella parte superiore e l'altro nella parte inferiore.

Questi listelli sono collegati con

sporre la venatura del legno nel senso della sua maggior robustezza, verrà fatto a parte.

Disegnato sul legno, questo timone lo si può senz'altro tagliare ed anche traforare.

All'anima della trave verranno fatti dei denti di incastro (fig. 6) che serviranno per essere introdotti in fessure corrispondenti che dovranno essere fatte nei listelli di contorno.

Questi listelli di contorno debbono avere una sezione rettangolare massima di mm. 25x5 quello superiore, di mm. 16x5 quello inferiore.

Nel davanti invece si metteranno da ciascuna parte dell'anima due blocchi di legno opportunamente sagomati (fig. 7), e così anche in coda, in modo però che dovranno collegare all'anima il timone di direzione (fig. 8), che in questo modo verrà ad avere rinforzato il bordo di entrata.

I listelli di contorno ed i blocchi di rinforzo alle estremità potranno essere fatti con legno balsa, da chi può disporre, o altrimenti in legno cirmolo od anche pioppo.

Col legno balsa si otterrà una maggior leggerezza, ma tale van-

taggio sarà in rendimento quasi insensibilmente superiore in confronto del cirmolo o del pioppo.

Adattati i listelli e i blocchi di rinforzo, si potrà incollare il tutto con la colla a freddo, e perchè nulla abbia a spostarsi mentre la colla si essicca, si farà uso di legature con filo di refe forte ed anche di chiodi sottili, specialmente nelle parti di estremità rafforzate da legno massiccio.

Quando la colla si sarà seccata, si toglieranno le legature e si farà la rifinitura, la quale potrà essere eseguita con l'ausilio di uno scalpello ben tagliente e carta vetrata fina.

Si arrotonderanno tutti gli spigoli, si arrotonderà il rinforzo del bordo di entrata del timone assottigliandolo verso l'estremità superiore, e si farà l'incastro per il timone di profondità e infine faremo un foro circolare del diametro di circa 20 o 25 millimetri nella parte anteriore.

Questo foro poi, come vedremo, avrà un suo scopo particolare.

La trave fusoliera con il timone

Il ricoprimento può essere fatto in carta pergamina leggera e verniciata con vernice trasparente o anche con seta batista, resa poi tesa ed impermeabile con vernice Cellon.

Nella parte anteriore ed inferiore si fisserà un piccolo chiodo o una piccola vite con gambo liscio per attaccarci l'anello del cavo di lancio.

Giarella



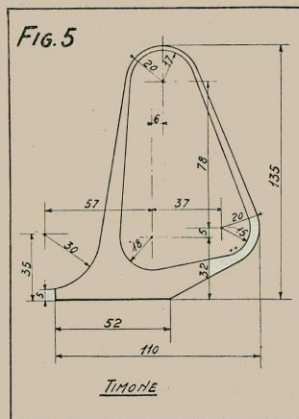
AVIONETTO - Roma. — Sia la prima ed ultima volta che mi dai del lei. Se ti ricordi, al Littorio mi dicevi che anche tu ti saresti dedicato all'aeromodellismo e vedo con piacere che hai tutte le buone intenzioni per mantenere la parola. Ma vedo pure che anche tu, come tanti altri, vuoi iniziare dal difficile: cosa che io ti sconsiglio senz'altro, mentre invece ti consiglio di metterti a contatto con gli aeromodellisti romani dai quali potrai molto imparare. Non ho lo schema che desideri, ma ti prometto che te lo farò avere presto.

FRANCO GIANI - Cassano Magnago. — L'elicottero che hai progettato è fattibile e certo otterrai buoni risultati specie nel volo ascensionale. L'elica dovrà essere di grande diametro con pale strette, ed anche le ali non dovranno avere una grande larghezza. Quel profilo non va bene e perciò ti consiglio di adoperare il n. 509. Con un'elica a tre pale credo otterrai migliore risultato. L'ala dovrà situarsi distante dall'elica di un terzo della lunghezza del tubo e probabilmente in fondo a questo dovrai applicarvi del peso per mantenere il baricentro basso.

Y. X. 4 - Viareggio. — La tua domanda è veramente curiosa: mi dici di avere costruito un modello con motore ad aria compressa e di non sapere come funzioni il motore, e ciò lo domandi a me che in questo caso ne so meno di te. Riscrivimi, caro Y.X.4, forniscimi il maggior numero di indicazioni possibili sul tuo motore, dimmi di qual tipo è e da chi l'hai acquistato e mandami anche, se puoi, un disegno od uno schizzo, ed allora ti potrò essere preciso.

ALESSANDRO VINCENZONI - Venezia. — Rallegramenti! Sei proprio un padre novocentista. Rallegramenti anche al tuo figlio pilota. Pubblicamente ti faccio il mio più caldo elogio per avere trasfuso nel figlio il credo dell'aeronautica e la passione del volo, ricavandone prima un tuo diretto collaboratore e poi il soldato con l'aquila d'oro pronto al servizio della Patria. Bravo: devi essere orgoglioso, anche se ciò non renderà invidiosi coloro (per fortuna sono pochi) che proibiscono ai figli, non solo di costruire, ma anche di interessarsi di modelli volanti per paura di doverli domani guardare col naso in su. Ho esaminato il tuo problema e la sua soluzione.

L'impostazione è allettante e la soluzione non la ritengo malvagia; ma temo che all'atto pratico si possano verificare altre difficoltà derivanti dal complesso costruttivo del meccanismo ideato, il quale mi fa dubitare che le vibrazioni, la cui eliminazione è necessaria per la soluzione del problema, debbano ancora sussistere per il fatto che, essendo la velocità ro-



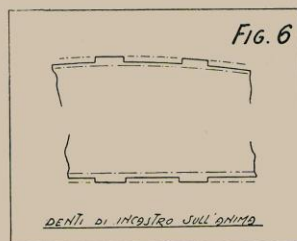
parti in legno massiccio messi di rinforzo davanti e in coda.

L'anima può essere ricavata direttamente dal legno riportando le quote segnate sulla fig. 4.

La lunghezza dell'anima è di mm. 650, e tale misura, riportata su una linea retta segnata sul legno, verrà divisa in venti parti uguali riportando pure tante ordinate parallele ed equidistanti fra loro mm. 30.

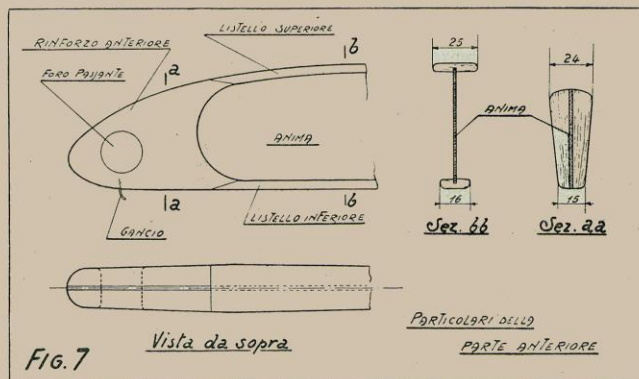
Servendoci della retta quale linea base, si riporteranno da questa le quote su ogni corrispondente ordinata e si segneranno i punti che poi, collegati fra loro mediante un curvilineo, daranno il contorno esatto dell'anima, la quale poi potrà senz'altro essere segata.

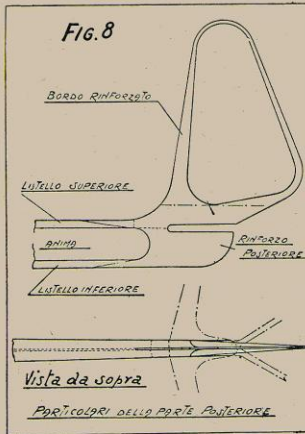
Il contorno del timone pure sarà



è così finita e può già essere verniciata senza alcun ricoprimento, ad eccezione del timone, il quale per semplificazione può essere anche privo di qualsiasi centina che gli imponga un profilo.

Però chi vorrà rivestire anche tutta la trave, lo potrà fare, ottenendo un corpo che offrirà una minor resistenza all'avanzamento nell'aria, e ciò naturalmente sarà a tutto vantaggio del veleggiamento.





tante delle pale non certo inferiore a 100 giri per minuto, può verificarsi uno squilibrio di massa aiutato dal non contemporaneo variare su tutte le pale del loro angolo di incidenza. Ho interessato del tuo problema alcuni colleghi competenti, i quali pure, più o meno, hanno dei dubbi che solo, come ti ho detto, l'atto pratico potrà convalidare o togliere.

Ti faccio i miei auguri e tanti saluti, di cui vorrai far partecipe anche il tuo pilota.

GINO SANCUINETTI - Modena. — Con il n. 1 de *L'aquilone* della presente annata ho iniziato delle lezioni che ti insegneranno a costruire gli aeromodelli.

A Modena esiste un numeroso gruppo di bravi aeromodellisti; perciò ti consiglio di rivolgerti all'Aero Club «Guido Colli» via Canal Chiaro n. 38 Modena, e chiedere di essere messo a contatto con loro.

SANTO LANCI - Catania. — Ho fatto molta ginnastica per riuscire a decifrare la tua calligrafia.

Il midollo di canna d'india del diametro di mm. 3 pesa circa 5 grammi per metro.

Il profilo n. 589 ha un coefficiente minimo di resistenza uguale a 0,010 a zero gradi d'incidenza positiva. La massima efficienza è data ad incidenza di zero gradi ed è uguale a 26,50. Non ho riportato questi dati nelle pubblicazioni dei profili, per semplicità; poiché alla maggior parte degli aeromodellisti non servono per le loro costruzioni. Calcolare la potenza di una matassa d'elastico è cosa molto problematica e ci si può arrivare con tentativi sperimentali; ma i dati che si ricavano difficilmente in esperienze successive ricorrono fra loro; perciò ritengo inutile fare tali prove. Quando mi scrivi cerca di essere più chiaro, altrimenti non potrei risponderti.

ADRIANO CASTELLANI - Cremona. — Ho fatto diverse indagini e non mi risulta esistere in commercio un motore elettrico con le caratteristiche da te desiderate.

Le proporzioni del tuo modello vanno bene e lo puoi provare con un'elica di mm. 220 di diametro.

Non conoscendo quel profilo alare da te indicato, ti domando come puoi tu vincolarlo perché certamente deve essere vincolato dalla tutela della legge.

GIUSEPPE RIO - Bologna. — Per un'ala come tu dici puoi operare per longheroni dei listelli di legno bosso di sezione mm. 1 per 3 o 2 per 3.

Le pale delle eliche devono avere una sezione con profilo pressoché uguale a quelli adoperati per le ali.

Nei pressi numeri de *L'aquilone* pubblicherò alcune lezioni sulle eliche e insegnerò come si calcolano e come si costruiscono.

Due eliche ruotanti in sensi opposti eliminano la coppia di reazione formantesi nel caso di un'elica sola.

A suo tempo pubblicherò anche delle descrizioni di motorini ad aria compressa.

All'ultima tua domanda non sono in

grado di rispondere perché non mi dai dati sufficienti: mi occorrono le dimensioni del modello, l'apertura alare, la superficie portante ed il carico per decimetro quadrato.

ORFEO TOMASSETTI - Roma. — Al raduno di Roma o non c'eri o non ti sei fatto conoscere. Ciò mi è rincresciuto, perché a voce avrei potuto dirti tante cose.

Mi dispiace per la misera fine che hai fatto fare al Caproncino. Ti lodo per la tua attività.

Se i tuoi genitori sono contrari alle tue occupazioni aeromodellistiche, non vorrei che in parte avessero ragione se tu per queste trascuri lo studio o il lavoro. Se invece così non è, significa che essi

non comprendono l'utilità dell'aeromodellismo che è gran parte della nostra propaganda diretta ad un'attività che riteniamo una delle più sane per la gioventù.

Ti farò pubblicare qualche fotografia. A Roma verrà presto istituito un gruppo ed una scuola di aeromodellisti, alla quale potrai iscriverti; così ti sarà reso agevole l'acquisto dei materiali leggeri e speciali per le tue costruzioni e ti verrà pure facilitato il modo di fare le prove che vorrai in qualche aeroporto.

Aeromodelli per velocità superiore ai km. 80 orari ne sono già stati fatti, ed il congegno che ti indicai nel n. 18 fu presentato dall'aeromodellista Roberto Fedeli nel 1932 e fu poi da molti aeromodellisti adottato per le gare di ve-

locità dell'anno 1933.

Ti ringrazio della propaganda che fai e auguro che sia proficua.

TIBERIO AMICA e RENATO CADUERI - Roma. — Non sono riuscito a rintracciare quella rivista con i dati di quel veggliatore da voi accennatomi il giorno del raduno di Roma. Favorite darmi più ampie informazioni al riguardo, sperando di potervi accontentare.

Spero che Tosaroni sia guarito e vi incarico di fargli i miei auguri e di comunicargli il mio rincrescimento per la sua mancata partecipazione al raduno.

giar.

RICORDI E NOSTALGIE DEL RADUNO MILANESE

Ho volato a Taliedo

E' una giornata piena di sole: "giornata battesimi dell'aria" dicono i dirigenti dell'Aero Club milanese.

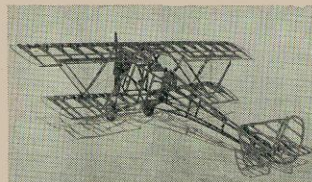
Giunto all'aeroporto "Emilio Pensuti" con la comitiva degli abbonati all'*Aquilone* convenuti a Milano da ogni parte d'Italia. Mi unisco ad essi per l'interessamento dell'amico Martini.

Il campo presenta uno spettacolo senza pari. Numerosi apparecchi sono allineati, pronti per la partenza. Sono a disposizione degli allievi e dei piloti della riserva che, ogni domenica, compiono i voli prescritti: i primi per il conseguimento del brevetto civile; i secondi per l'annuale allenamento.

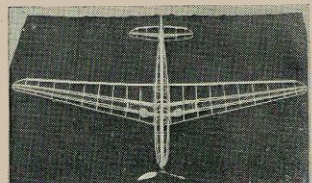
Ma a noi tutto ciò poco interessa. "Oggi a Taliedo voleremo tutti" ci fu detto dagli organizzatori del Raduno milanese.

Siamo divisi in gruppi. Dovrò attendere parecchio, prima che venga il mio turno. Piloti e dirigenti non sanno come fare per contenere l'entusiasmo degli aquilotti divenuti meneghini per il desiderio di volare.

Prima di me, parte un amico. Seguirà le evoluzioni dell'apparecchio durante il primo volo. Nell'attesa, si parla naturalmente d'aeroplani e delle imprese della nostra aviazione. Oggi, più che mai, ci sentiamo anche noi aviatori. La gradita presenza del signor Martini, tutto gentilezza e cordialità, e dell'allievo pilota Pier Luigi Rota, ci fa sembrare meno lunga l'attesa.



Strutture dell'aeromodello Spa costruito da Guerrino Tisi di Roma. Di questo aeromodello e dell'attività del Tisi abbiamo parlato nel numero precedente



Strutture di un aeromodello Breda 33 modificato. Carrello rientrabile; 2 longheroni a doppia intralciatura; comando del carrello con supporto dell'elica e rinvio d'angolo. Costruttore Elvio Tosaroni.



La masnada milanese nell'autobus de *L'aquilone*

Sono chiamato, ad alta voce, dall'ombra di Zio Falcone.

— Ehi! dica, tocca a Lei!
Non me lo faccio ripetere. Pianto in asso Rota e Martini e corro verso l'apparecchio.

— Signor Martini, mi raccomando la fotografia

Un brutto ceffo, con tanto di fascetta al braccio, (fotografo del campo) vorrebbe impedire il passaggio all'amico. Ma il caro Martini sa diventare burbero all'occasione.

— Ho la tessera del Ministero! — e ciò basta ad allontanare l'importuno mestatore.

Sono a bordo d'un "Fokker III" monomotore. E' un vecchio aeroplano che ha all'attivo ore e ore di volo. So che al volante c'è il bravo, seppur modesto, Benvenuti e ciò basta a tranquillizzare l'animo timoroso d'un mio compagno.

Siamo otto a bordo. Con me, sono sette ragazzi tutti raggianti di gioia per il sogno finalmente realizzato.

Cari ragazzi, compagni di volo! Se avete potuto vedere nel mio intimo, vi sarete accorti che la soddisfazione ch'io provai in quel momento, superava di gran lunga tutte le vostre gioie, tutti i vostri entusiasmi.

Quel giorno l'attesi per quasi un trentennio. Ero ragazzo di circa otto anni quando vidi per la prima volta un aeroplano nella campagna Lomellina. Il pilota aveva dovuto atterrare per avarie al motore. Lo vidi partire alcuni giorni dopo, non ricordo per dove. Ma alla mamma, che solo in quell'occasione mi autorizzò a lasciare la scuola per assistere alla partenza dell'apparecchio, dissi: — Quando potrò volare anch'io?

— Quando sarai grande — mi rispose.

Il "Fokker" rientra in campo: rulla, siamo fermi. Impressioni? Bello, poetico il volo! Anziché sentire da me le impressioni, portatevi a qualche nostro aeroporto, a Taliedo, ad esempio, e volate. Certe impressioni non si possono descrivere: bisogna provarle.

Appena ritornato tra gli amici, non seppi dire altro. — Bello! Magnifico! Chi vola una volta, volerà sempre...

— Grazie, caro Martini, per la fotografia!

Rivolgo, a mezzo dell'*Aquilone*, un invito a tutti i giovani d'Italia. Volate oggi; conoscerete e amerete l'Italia, e diventerete più Italiani. Domani sarete in grado di difendere il cielo che sovrasta la vostra casa.

S. 56

Sono aperti gli abbonamenti per l'anno XIII a «L'aquilone»

Annuo per l'Italia L. 7
Annuo per l'estero L. 14

Abbonamenti cumulativi

«L'aquilone» e «Le vie dell'aria»
Lire 16

«L'aquilone» e «L'ala d'Italia»
Lire 26

«L'aquilone», «Le vie dell'aria» e
«L'ala d'Italia» L. 36



Pubblichiamo una parte della relazione che Zio Falcone ci ha spedita da Tripoli. Le ultime notizie relative alla salute del nostro grande amico sono confortevoli. Il gonfiore alla gamba diminuisce ogni giorno. Si spera che Zio Falcone possa lasciare la colonia fra otto giorni.

Tripoli, 25 novembre, 1934-XIII

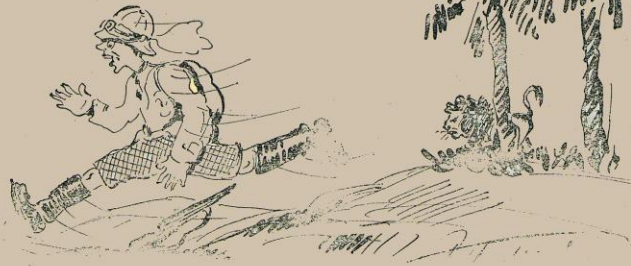
Miei cari aeronipoti,

Vi scrivo seduto su un letto che mi ricorda continuamente il letto sul quale col filibustiere che fu Damaste, meglio conosciuto col nome di Procuste, masnadiero d'Attica, condannava a giacere i suoi nemici. Ahimè! che la mia gamba s'allunga e s'accorcia — o almeno mi sembra — come se quel mascalzone me la tirasse con una corda, o me la costringesse entro i limiti d'un giaciglio troppo corto. Uno strazio, vi dico. Nemmeno la lettura dei resoconti dei raduni di Milano e di Roma riesce a distrarmi dal mio dolore. La mia gamba somiglia più che mai ad un otre, ragazzi miei; e mi duole terribilmente. Quando potrò lasciare il letto e volare da voi? Quando potrò saltare e ballare con voi, ridere e scherzare allegramente? Come se non bastasse la pena d'essere stato lontano nei giorni, per voi gioiosi, dei raduni milanesi e romani, s'aggiunge ora la stizza che mi dà la lettura di insolenti lettere di aquilotti e rondini che crudelmente dubitano, oltrechè del mio male, perfino del mio viaggio. Soltanto il vecchio gufo dalle penne azzurre, soltanto lui, il saggio e amabile dottor Lise, ha avuto parole buone per me lontano, solo, triste. Sì, solo, solo: perchè Teofilo se n'è andato e con lui è partito Archimede. Ed ora sono solo in questa camera bianca d'albergo, com'ero solo, disperatamente solo, nella mia insonnia durante le notti trascorse all'addiaccio sotto le stelle del Tropico. Teofilo, forse più stanco di me, dormiva; e Archimede era sempre in giro, a scavare buche nelle quali offogava i suoi guai intestinali. Povero Archimede! Il suo peso è diminuito di quasi un chilo.

Ma precediamo con ordine, come diceva un celebre boia del secolo scorso. Il due ottobre alle ore dieci atterrammo senza incidenti a Gatron, che ci accolse fra le sue innumerevoli e preziose palme. Qui ritrovammo il vento, abbastanza forte, e che crebbe improvvisamente



Una parte dell'oasi di Gatron fotografata da Zio Falcone mentre Teofilo compie la manovra d'atterraggio



Ecco come Vinicio Pifferetti di Milano si figura una partita di caccia grossa di Zio Falcone

verso l'una del pomeriggio. Veniva dal sud. L'uadi Echema era in completa ebollizione. Ad ovest, verso il terribile edeien (deserto di sabbia), il cielo era rosso come il sangue. Trascorremmo la giornata in compagnia d'un valoroso ufficiale che ci condusse in giro per la città santa (per i mussulmani, si intende); e in quanto a città — 400 abitanti — è un modo di dire. Potemmo vedere alcune donne intente a intrecciare giunchi e foglie di palma. Dalle mani rapide e delicate — le unghie orlate di henné — uscivano cestini graziosissimi.

Alle ore 6 del giorno seguente il cielo era nuovamente limpido e senza vento. Il «T. 15» era gonfio di benzina, che una goccia di più non l'avrebbe bevuta. Decidemmo di partire.

Un faticoso decollo, e poi via nel sole. Puntammo subito verso il sud.

Sull'uadi Echema, ad un'altezza non superiore ai 500 metri, la via del mistero, l'affascinante via dell'Africa vera, del deserto ignoto che si apre tutta d'oro. La strada d'oro della nostra bella avventura.

Sorvoliamo così, sempre a bassa quota, Medrusa, il castello garamantico di Gars Hâua e le rovine di un castello e il laghetto di Tegerri. Lasciato l'uadi Echema che cessa subito dopo Tegerri, seguiamo la pista dell'unica carovaniera che conduce a Tummo, alle falde della catena dei monti omonimi, là dove questo sistema montuoso si divide dal massiccio del Tibesti per seguire la sua calcata verso nord-ovest. L'edeien assume aspetti fantastici. Rupi colossali e creste nere sbucano dalla sabbia come scenari di paesaggi epocalittici. Ogni tanto l'e-

deien s'oscura, diventa hammada, e l'hammada, a sua volta, si sfalda e si sfascia, diventa serir: sembra che un ciclopico rullo abbia tritato le rupi e ne abbia sparso intorno, all'infinito, i frammenti bruni, rossi, ocre. E poi, ancora, l'edeien giallo, deserto più dell'aperto mare, pauroso più dell'abisso.

L'orizzonte, laggiù, affascina col suo oro incandescente.

Si scorgono, di quando in quando, ciuffi di palme Dum. (Cosa mangiano, qui, i miseri uomini, se non vi sono più neppure i dolcissimi nelposi dotteri?).

Oltrepassiamo Tniel el-Chebra, sul Tropico del Cancro. Il sole è accecante: ci stordisce, ci brucia. Sta sopra di noi quasi a picco e ci martella il capo violentemente. Dobbiamo guadagnar quota. A 1500 metri scorgiamo già i profili aspri dei monti Tummo, oltre i quali sarà il Sahara aperto.

ZIO FALCONE

NIBBIO - Milano. — Ti ringraziamo dell'articoletto sul gruppo di Milano. Però stimiamo inutile pubblicarlo dopo il pezzo inviato da Aliantista Azzurro. Se ci tieni a porre in rilievo che oltre alla fatica di Aliantista il gruppo deve la sua realizzazione all'entusiasmo e alle iniziative di Avionetta, eccoti accontentato. Ad ogni modo qui non si tratta più di rilevare e lodare meriti più o meno grandi; qui si tratta di fare sul serio, di essere in molti e di operare solo e sempre per il progresso e la gloria dell'aviazione italiana. Sei d'accordo? E allora ciao, e una vivissima raccomandazione: scrivi più chiaro.

ASPIRANTI AVIATRICI - Bergamo. — La spesa per prendere il brevetto di pilota aviatore di secondo grado (cioè pilota turista autorizzato a condurre passeggeri senza pagamento) ammonta a circa quattromila lire. Questa spesa può essere maggiore o minore a seconda del numero di ore di volo che impiega l'allievo per compiere le prove di brevetto. Poiché le scuole di pilotaggio sono private, non è possibile ottenere alcuna agevolazione. Saluti cordiali.

AQUILA NERA - Milano. — Avrai letto nel numero precedente la risposta che, secondo la tua ultima lettera, ti premeva assai. Oggi aggiungo che è stata presa nota del tuo abbonamento sia per L'aquilone che per Le vie dell'Aria. Il nido è il primo passo per arrivare alla formazione del gruppo, da cui, quando il gruppo è diventato solido, deriva il raduno che può essere anche annuale. Ed ora levami una curiosità: il tuo cognome comincia dalla seconda o dalla terza parola della tua firma? Ricambio gli alati saluti.

FRANCESCO TOMINEC, CORRADO SOLFATO - S. Gimignano. — Vi sono stati spediti gli arretrati e l'a.S. 55-X, come era vostro desiderio. Il vostro abbonamento, quindi, scade con la fine di dicembre.

Vedete di fare nuovi abbonati fra i compagni del vostro Istituto e gradite i saluti più alati.

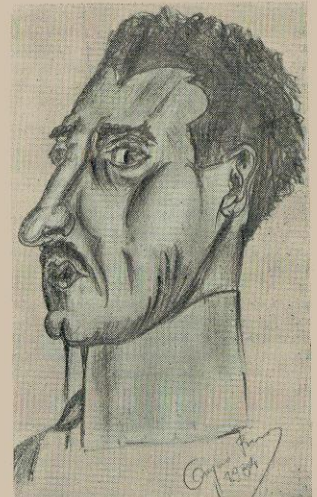
BALESTRUCCIO - Milano. — Ti ringrazio tanto, caro Romano. Sono certo che la tua propaganda nella tua scuola darà risultati preziosi. Pubblichiamo il tuo articoletto. Ricambiati i rombanti e azzurri saluti.

VINICIO PIFFERETTI - Milano. — Ottimo il tuo disegno. Un elogo e un saluto da parte del direttore, Viva Milano e i suoi instancabili aquilotti.

C. PETROSELLINI - Roma. — Se non avrai molta fretta, ti pubblicheremo l'ultimo tuo racconto intitolato *Levati dai piedi!* quantunque sia un po' lunghetto; e forse te ne pubblicheremo anche un altro che abbiamo qui fino dall'agosto. Ti ringraziamo della tua collaborazione sia letteraria che... amministrativa, manifestataci col procurarci dei nuovi abbonati. A tale proposito ti preghiamo passare da noi.

MARIO DI GIOACCHINO - Roma. — Benvenuto tra gli aquilotti romani. La tua azione di propaganda, unita a quella di Rosellini, confido raggiungerà ottimi risultati. Il tuo ritratto di Zio Falcone non va: potrebbe offendersene Tosaroni a cui molto rassomiglia. Aerei saluti.

GUIDO TRAVAGLINO - Genova. — Noi non abbiamo da vendere schermi di modelli. Puoi rivolgerti alla Ditta Aeromodelli e



Se questo è Zio Falcone io sono io Scia di Persia. L'opera è di Rino Ongaro di Trieste

Accessori, Via Riva Reno 118, Bologna, presso la quale potrai trovare quanto ti occorre. Saluti cordiali.

GUGLIELMO BARTHEL - Firenze. — Da qualche tempo non abbiamo tue notizie. Come mai? Il Regolamento per le gare dei Modelli volanti verrà prossimamente reso noto su L'aquilone e spero che sarà anche in armonia con le osservazioni che a suo tempo mandasti a Zio Faicene. Saluti affettuosi.

AQUILOTTO - Ancona. — E' inutile che tu prenda le difese dei poeti. Anche se noi li prendessimo a calci, essi, i poeti, non la smetterebbero di affiggerci. Sono troppi, troppi e troppo scemi, caro mio. E perciò è inutile proteggerli. Noi abbiamo bisogno di gente che vada fra le nuvole, ma non comodamente col pensiero. Se molti giovani, invece di tenersi i capelli lunghi e andare in giro per le strade



Il nostro Tiberio Amica fotografato mentre sale su un veleggiatore durante il primo campeggio di volo a vela a Viagna di Valle

con aria melensa, andassero a vangare la terra, ti assicuro che la Patria italiana ospiterebbe sul suo bel suolo meno persone inutili. Se poi tu per cantare intendi cantare con voce più o meno roca canzoni militaresche o d'amore, oh, allora sono d'accordo con te.

Per il manuale di pilotaggio rivolgeti al R. Aero Club d'Italia, il quale, non appena in possesso delle tue cinque lire, ti spedisce subito l'opuscolo. Pubblicheremo, ma non subito il tuo Zio Falcone. Saluti

NERINA BARTOLI - Tavernelle. — Benvenuta rondine gentile, di cui « nonno Radio » ci ha passato l'importo dell'abbonamento illustrandoci i tuoi titoli di dinamismo dedicato, soprattutto, a opere di bontà. Anche tu però confondi idee, titoli e persone. Zio Falcone gradirà il tuo profondo inchino e sarà contento di esserti già tanto caro, sempre che non abbia il dubbio che le tue affettuosità siano intenzionalmente dedicate ad altra persona. Attendiamo di vederti all'opera anche a favore della diffusione dell'Aquilone e ti salutiamo aeralmente!

GIANCARLO VALLINI - Rovio. — Il giornale ti viene sempre spedito regolarmente, come risulta dai nostri registri. Il fatto che tu non lo ricevi con altrettanta regolarità, non è imputabile all'Amministrazione. Vedi piuttosto se si perde per le scale della tua abitazione. In ogni modo, ed in via eccezionale, ti spediamo il N. 21. Saluti cordiali.

AVIATRICE - Roma. — Tutto quello che si fa, specialmente qui a Roma, deve essere il risultato di matura riflessione e di accordi con gli orsani e le persone responsabili. Tienilo come norma, senza per questo adombrarti, nè rallentare le tue attività e nemmeno rinunciare alle tue iniziative. Le rondini e gli aquilotti romani di buona volontà che vogliono riunirsi e muoversi troveranno aiuto e guida a tempo opportuno. Stanne sicura e lavora pure per raccogliere adesioni, pronta al prossimo richiamo. Intesi? Salutissimi.

RONDINE AERODINAMICA - Roma. — Prima di tutto niente « lei » e guai a te se ci riprovi. Bene per il tuo entusiasmo, bene per la propaganda, bene per le mirabilia a... sorpresa che ci prometti. Anche a te diciamo, come ad Aviatrice, come a tutti e a tutte: raccogli adesioni ed attendi l'invito che non si farà attendere. Al nuovo raduno, senza voli e senza men, sa imbandita, risponderanno « presente » soltanto i fedelissimi ed allora vedrai che ci sentiremo tutti veramente in famiglia, senza nubi nè malintesi, nè « speciali raggruppamenti ». Se vuoi scrivere ad Avionetta, manda la lettera a noi con busta e francobollo che trasmetteremo, non potendo pubblicare indirizzi senza esserne autorizzati. Avionetta te lo favorirà lei rispondendoti direttamente. Ricambiamo i saluti.

Zio Falcone Vice

enigmistica

77. - INDOVINELLO

Mia sorella....

Ad ogni scatto s'impresiona!

78. - BISENSO

La serba ubriacona

Sempre pieno di vino a tutte l'ore quel suo pancione!
Ma stamani il padrone
— ch'era di malumore —
ha afferrato un bastone
e gliel'ha date di santa ragione!

79. - CAMBIO D'INIZIALE

Il ruscello

E sgorga dal monte, discende l'altura tra boschi; tra prati, poi scorre pel piano gentile recando d'umile frescura ristoro, ed il xxxxx finisce lontano...

Or giunge un ciuchino portando ben greve fardello sul xxxxx; è duro il lavoro.

Il muso nell'acqua tuffa, vi beve, e un raglio già vibra nell'ugola... d'oro.

Un uomo lo mena, di poveri panni vestito; s'accosta alla fonte, si china, il labbro d'un xxxxx disseta; gli affanni già sono scordati, e l'acqua cammina....

80. - SCIARADA

Ozio in campagna.

Oh! che giornata... inutile, ma come riposante ed accogliente!

Tra i solutori di almeno tre dei quattro giochi pubblicati in questo numero, sarà estratto a sorte un premio; questo indipendentemente dall'assegnazione dei premi semestrali e annuali di campionato (vedere il regolamento pubblicato nei primi due numeri di quest'anno).

Le soluzioni debbono essere inviate esclusivamente a mezzo di cartolina postale, non oltre il 15 dicembre 1934XIII alla direzione dell'« Aquilone » - Viale dell'Università - Roma.

Tutti i giochi pubblicati in questo numero sono di esclusiva proprietà della Rivista « L'Enigmistica Romana » - Via della Stelletta, n. 1 - Roma.

E' un giocattolo scientifico

il quale applica all'aeroplano le proprietà ben conosciute del Giroscopio — Il « GIROPLANO INGAP » fa nello spazio delle graziose evoluzioni, imitando perfettamente il rumore di un vero motore ed atterra esattamente come un autentico velivolo. — E' un giocattolo sensazionale che voi dovete avere!

IN VENDITA IN TUTTI I NEGOZI

È un prodotto della: Fabbrica Giocattoli INGAP di Padova

SOLUZIONI DEI NUMERI PRECEDENTI

Soluzioni del N. 17

37. - Sciarada — Me-Dico Medico.
58. - Bizzarria — Ghiotto - Giotto.
59. - Lo scrittore nascosto — Ariosto.
60. - Il libro misterioso — Omero - L'iliade.

Soluzioni del N. 18

61. - Geometria ad anagrammi — Arancio, Arcano, Ronca, Caro, Ora, Ra, A.
62. - Le lettere proverbiali — Parola tira parola.
63. - Geometria letterale — Trae, Raro, Aral, Eolo.
64. - Testo cifrato — (Chiavi) Comuni, Perla, S. (Testo) L'uomo nasce cieco e muore miope.

Soluzioni del n. 19

65. - Triangolo magico a decapitazioni successive — Iodio, Odio, Dio, Io, O.
66. - La colonna letterale Tip Top — Lato, equo, gufo, gita, elsa, toro, enna, leva, Leggete L'aquilone.
67. - Le parole incomplete — Occhio, sbirro, tromba, impero, riparo, regalo. Chi rompe paga.
68. - Casellario sillabico a chiave — Collare, Tarquinio, Calore, Minestra - L'aquilone.

Soluzioni del N. 21

69. - Le parole incomplete — Rodano, contro, creato, valico, unghia, chiesà, Paride - Dante Alighieri.
70. - Le sillabe proverbiali — Chi dorme non piglia pesci.
71. - Le lettere proverbiali — Chi fa falla.
72. - Incontro sillabico — Carena, venale, motore, refuso, ricino, punire - Renato Fucini.

L'elenco dei solutori dei giochi dei numeri 17-18-19-21 verrà pubblicato nel prossimo numero unitamente all'elenco dei premi assegnati fino al 31 ottobre.

CRONACA NERA

E' notte cupa, senza stelle in cielo.
Cade la neve lenta e tutto imbianca.
Pone la nebbia sopra il mondo un velo.
Cammina un'ombra affaticata e stanca.

A un tratto un bruto giunge di gran corsa
(brilla la lama acuta d'un coltello)
e impone, secco, all' altro (poverello!)
« Presto! se viver vuoi, dammi la borsa! »

L' altro tentenna. E il ladro esasperato
allunga il braccio armato. Ma di botto
il coltello precipita spezzato.

Ciò sol vedendo, il ladro fa fagotto
mentre ringrazia il cielo lo scampato
d' esser vestito in LANA DI MARZOTTO.



“voio antola....”

**PURGANTE AQUILA,
AL CIOCCOLATO**