

L'AVIOLONE

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



NEL IV ANNIVERSARIO DEL VOLO IN MASSA ITALIA - BRASILE

Quattro anni sono trascorsi da quella notte di Bolama che doveva restare memorabile nella storia delle grandi imprese aviatorie. In quella notte, tra il 5 e il 6 gennaio 1931, si iniziò la breve ma terribile lotta fra il coraggio umano e le spaventose forze della natura, lotta che si concluse dopo sedici ore con la vittoria dell'uomo.

Undici idrovolanti recanti il tricolore e il segno del Littorio, dopo aver sorvolato il Mediterraneo orientale, partivano da Bolama sulla costa d'Africa e con un fortunoso volo tra vento e piovvaschi, raggiungevano la costa d'America presso lo stesso punto dove tre anni prima Del Prete e Ferrarin avevano posate le ali conquistatrici di un ambito primato.

Per la prima volta al mondo una squadra aerea aveva sorvolato in formazione l'Oceano Atlantico e ancora una volta l'Italia insegnava al mondo stupito e ammirato quello che può la sua gente.

L'impresa aerea del 1931 è veramente l'espressione della potenza della nostra razza: giacchè volontà, perseveranza, valore individuale e sacrificio la caratterizzarono.

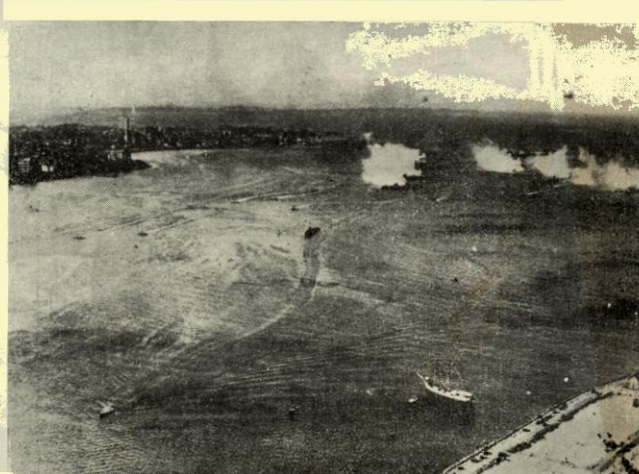
Non atto di temerari, ma

cosciente audacia; non fede illimitata nello "stellone d'Italia" di cui si abusò in altri tempi, ma una preparazione accurata e profonda; non sete di sterile notorietà individuale, ma cooperazione e fusione perfetta delle possibilità di ognuno, tese disperatamente al fine di aggiungere gloria al nome della Patria e di recare un contributo reale e duraturo alla maggiore delle conquiste umane.

Gli anni trascorsi da quella notte sono stati densi di avvenimenti e di vittorie per l'aviazione italiana: la Crociera del Decennale ha segnato la perfezione delle crociere aeree in massa; i records più ambiti, come quello di velocità e di altezza, sono tornati all'Italia; la conquista della sferosfera, per merito dell'Aeronautica Italiana, è oramai una possibilità di domani e il ricordo della prima trasvolata atlantica ha forse assunto contorni evanescenti. È possibile che in un prossimo futuro l'impresa acquisti le caratteristiche della leggenda e sarà forse allora che spiccherà maggiormente la poesia epica della gesta.



Gli equipaggi della gloriosa Squadra atlantica



Gli incrociatori italiani, ancorati nella baia di Botafogo, salutano con le salve d'onore l'arrivo delle Squadriglie atlantiche



Gli apparecchi atlantici alla fonda davanti alla città di Rio

le la grandissima prova; che la sua volontà ferma fece ghermire la vittoria; che Italo Balbo guidò gli uomini alla gloriosa impresa; che Boer, Barbicinti, Nensi, Fois e Imbastari si immolarono ed ascsero al cielo in una gloria di fiamma; che Valle, dopo avere assistito impotente al sacrificio, con il cuore stretto dall'angoscia volò, solo, nella notte nemica sino a raggiungere la Squadra; che il rombo dei motori soverchiò l'urlo della folla acclamante e che quel rombo metallico cantò ai popoli d'America, infinitamente: Italia!

Si dirà ancora, in quel giorno, che uno dei vittoriosi, Umberto Maddalena, fu sul mare d'Italia rapito agli uomini e congiunto agli eroi della Patria e che con essi veglia sulle fortune delle ali tricolori.

M. C.

CAFFE' TEA ROOM

Pasticceria - Gelateria

Grande Italia

PORTICI ESEDRA - ROMA

Tutti i giorni Orchestra

Allora si dirà che il Duce vol-

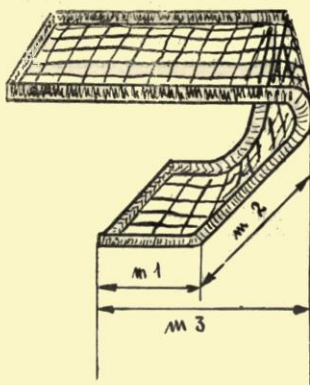


Chi pesca bene e chi pesca male ...

Un nostro giovane amico che, per modestia, vuole mantenere l'incognito, ha messo disinteressatamente a nostra disposizione due geniali idee che, se pur non si dimostrano in pratica realizzabili, sono l'espressione di una mente scintillante, aperta alle più ardue realizzazioni.

Si tratta di un apparecchio per lo sgancio e la presa in volo di sacchi di posta aerea, che viene illustrato dal nostro amico con questa specie di relazione:

" Poichè ai tempi d'oggi uno dei fattori sui quali si basa la posta aerea è la rapidità, io ho ideato questo sistema che chiamo Axel per economizzare tempo. A bordo dell'aeroplano viene applicata una rete rientrante così fatta.



A terra viene fissato un palo di ferro alto 15 metri che ha un gancio al quale si attacca la sacca postale.

La presa viene effettuata così: l'aeroplano si abbassa e vola a velocità ridotta; la rete urta contro la sacca, questa trascinata segue il gancio e cade nella rete; intanto dall'aeroplano viene gettato il sacco postale su una rete fissata a terra. Quindi, il sacco caduto nella rete viene ritirato all'interno dell'aeroplano a mezzo di un arpione".

Come si vede, il nostro inventore ha pensato a tutto. Fuorchè ad avere un poco di raziocinio. Infatti chi è che non vede come la rete dell'aeroplano prima di urtare la sacca postale urti contro il palo, provocando quindi una catastrofe?



No, mio caro inventore, qui non ce l'hai fatta. Ora t'insegno io come invece viene effettuato praticamente il carico di posta aerea da terra ad un apparecchio in volo.

Guarda questa illustrazione: si tratta, come vedi, di un comune furgoncino a tre ruote, al quale sono applicati due tubi innestabili che, a mezzo di carrucole, fissano un filo trasversale. Verso terra è sistemata anche una manica a vento per dare la direzione esatta dell'aria a bassa quota. Il sistema funziona in questo modo: l'aeroplano si abbassa a velocità ridotta; sotto la sua fusoliera è sistemato un ampio gancio che permette la presa della corda tesa fra i due pali. All'urto, la corda fila verso l'alto e, poichè alla sua estremità è collocato il sacco contenente la posta, questo va ad infilarsi ad una leva sistemata nell'aeroplano, sganciandosi dalla corda. Come vedi, mezzo molto semplice e pratico, dato che tutto l'assieme può essere orizzontato bene contro vento e trasportato in un punto qualsiasi che risulti più soddis-

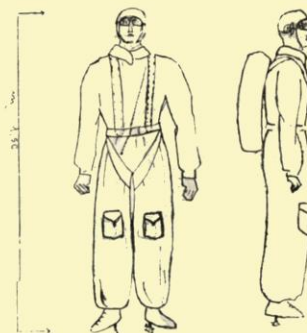
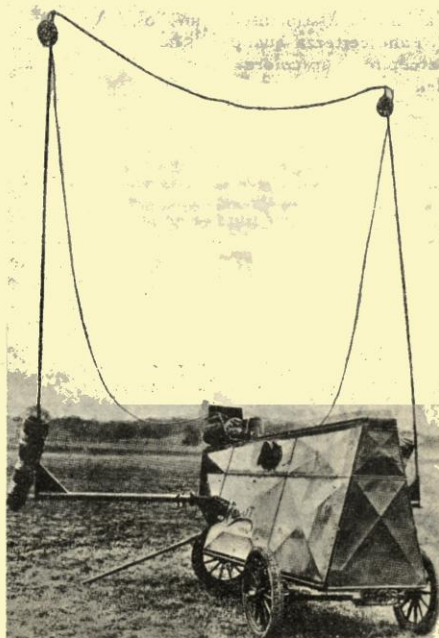


Elica quadripale a grande passo usata da Donati per battere il record d'altezza su aeroplani (14.433 metri)

sfacente per questo speciale servizio. Oltre a questo che t'ho descritto, altri sistemi sono in uso nelle diverse aviazioni civili.

Per il lancio della posta da bordo dell'aeroplano a terra, niente di più facile: il sacchetto contenente la corrispondenza viene lanciato a mezzo di un paracadutino e il tutto viene recuperato dal personale a terra.

Ma non è qui solamente che il nostro amico ha mostrato ingegno versatile. Egli si è provato anche in un campo ben più difficile,



zione del velivolo avviene a mezzo di espansione violenta di gas espulsi dall'apparecchio che per reazione provocano il moto.

L'ultima illustrazione dà un'idea abbastanza chiara dell'uomo bomba inventato da Avionetto. L'uomo bomba non è altro che un fantoccio che viene... spedito col paracadute da un apparecchio da bombardamento.

Il fantoccio è gonfio di esplosivo, onde, cadendo, scoppierà ammazzando tutte quelle brave persone che saranno accorse con il nobile intento di portare i primi soccorsi all'aviatore buttatosi col paracadute. Morale: la pietà punita, ossia: non occuparti mai dei disgraziati, specialmente se piovano dal cielo.

Guardate un po' a quali crudeltà induce l'intelligenza!

Ingegnere sofisticato

LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

LUIGI CANTELE - Padova. — Sto pubblicando una descrizione assai dettagliata di un tipo di motore ad aria compressa. Faccio cenno anche dei serbatoi per i quali il materiale più usato è la lamiera di ottone, il cui spessore si calcola con apposita formula.

Grazie per la propaganda che fai e auguri che essa sia proficua.

AERONETTO - Napoli. — L'autogiro La-Cierva ha la fusoliera e l'elica come un aeroplano; ed ha, invece delle ali, un'elica sostenitrice che è folle sul suo asse come un elicottero.

Siccome l'asse è inclinato all'indietro, la rotazione dell'elica portante è automatica, dovuta al moto di traslazione.

L'autogiro si solleva ruotando e vola come un aeroplano normale, e può invece discendere sulla verticale, come un elicottero.

L'autogiro col motore in moto funziona quindi come un velivolo e con il motore spento funziona come un elicottero.

Ti autorizzo perciò di rispondere a quel tuo compagno che, come al solito, anche questa volta ti ho detto delle «balle».

ORESTE ALBERTAZZI - Pontedecimo. — Che tu abbia scritto altre volte senza che io ti abbia risposto, non lo credo; perché fino ad ora ho sempre risposto a tutti. Il titolo di quel giornale che desideri è: Cleveland Model and Supply Co. Inc. - 1866 - 7 West 57 Th. Street - Cleveland - OHIO - U. S. A. Non conosco il prezzo di abbonamento.

(Continua a pagg. 7, 9 e 12)

Collaborazione dei giovani



Una bella mattina di autunno del 1917 il tenente degli arditi, pilota aviatore, Mario Pandolfi si alzò a volo col suo piccolo *Spad*. Le correnti d'aria quasi nulle permettevano all'aeroplano di tener bene la linea di volo e le scarse nuvole scoprivano il bel faccione rotondo del sole.

Pordenone, ancora addormentata, era quasi deserta. Le poche persone che passavano per le vie alzavano in su il naso per vedere donde provenisse quel rombo di motore.

In quel periodo le apparizioni di apparecchi nemici nel nostro cielo si erano andate sempre più diradando: la mitragliatrice di Baracca continuava a cantare la sua canzone di morte. Tuttavia qualche audace tedesco si spingeva talvolta entro le nostre linee a mitragliare i reparti di vettovagliamento che andavano in trincea.

Facendo un giro sul campo per prendere quota, Mario vide una figura giovanile sventolare il fazzoletto: era il suo indivisibile amico Augusto Lamberti, sergente degli arditi, anch'egli passato all'aviazione. Fino dalla nascita erano sempre stati uniti e nulla avrebbe potuto ormai dividerli.

Mario si levò a un'altezza di circa mille metri per ispezionare la zona. Verso il nord vide dei fumetti bianchi. Erano colpi di cannone antiaereo: apparecchio nemico in vista. Senza esitare, voltò lo *Spad* verso quella direzione e diede pieno gas. Rasentò a bassa quota le trincee, ancora deserte, sorpassò i reticolati e si trovò a faccia a faccia con i cannoni antiaerei nemici; ma non si fermò: la divisa era cambiata, ma lo spirito di ardito era rimasto. Qualche colpo: uno gli sfiorò la coda. Stimò prudente accelerare: e si trovò in pieno territorio austriaco. Vagabondò un po' per il cielo e, girando intorno lo sguardo, la sua attenzione fu attratta da un puntino nero sospeso nel cielo. Allucinazione? No! Chiuse gli occhi, tornò a riaprirli: ora il puntino nero aveva acquistato una sagoma: un aeroplano! Il suo cuore balzò dalla gioia al pensiero di poter finalmente menare le mani. Ora poteva distinguere chiaramente i suoi contorni: era uno dei più

quotati caccia nemici: un *Albatros*. Un sospetto si insinuò nell'animo di Mario, oscillò un po', divenne certezza quando gli occhi percepirono il colore rosso vivo della fusoliera e delle ali. Egli dunque si trovava di fronte ad un asso tedesco che aveva già abbattuto ben sessantacinque aeroplani alleati! Non si scoraggiò: anzi sparò due o tre colpi di mitragliatrice per provare l'arma.

Ora i due avversari si trovavano

a poche decine di metri l'uno dall'altro. Il tedesco aprì il fuoco: una scarica colpì il carrello. Poco male. Pandolfi, con un rapido *looping*, si gettò sull'apparecchio rosso crivellandogli di colpi le ali. Ma, nel passare innanzi all'apparecchio avversario, una scarica gli fece volare in pezzi l'elica. Veleggiando, atterrò in una radura nei pressi di una casupola. Saltò giù dall'aeroplano, si cercò nelle tasche una chiave inglese, smontò la mitragliatrice, che posò in terra, prese una scatola di cerini, forò il serbatoio della benzina e in pochi secondi l'azzurro *Spad* non fu



che un ammasso di macerie.

Mario si nascose in una buca fatta da una granata, portando con sé la mitragliatrice, deciso a vendere la vita a caro prezzo. Accorse qualche soldato e qualche ufficiale austriaco; Mario gridò: « Viva l'Italia! A noi! » e si nascose: gli ufficiali impugnarono le rivoltelle, i soldati corsero a prendere i fucili. E, in quaranta, si misero a cercare. A un certo punto... *rat-ta-ta-ta-ta...* tre soldati sono a terra: gli ufficiali si rivoltano meravigliati, ma non hanno neppure il tempo di pronunciare una parola, che una scarica stende a terra anche loro.

Qualcuno, però, si avvicinò nascostamente, saltò addosso a Mario, lo imbavagliò, lo stordì con un colpo di mazza... Mario si ritrovò seduto sopra una seggiola in una camera: innanzi a lui era un generale tedesco.

— Voi essere sceso in mio territorio...

— Sono stato costretto... credetemi...

— Nulla... nulla... fucilazione!

Alla 293^a Squadriglia si era preoccupati per Mario. Molte stazioni telefoniche, interpellate, avevano dato risposte negative, parecchi aeroplani inviati alla ricerca erano tornati senza notizie. Augusto Lamberti era con la febbre: volle per forza alzarsi, indossare la «tuta», uscire. Decollò a fatica. Giunse sul punto ove era atterrato Mario: nessuna traccia; soltanto una cosa attrasse la sua attenzione: un pezzo di tela tricolore trasportato dal vento. Compresse: Mario era prigioniero. Volò sopra quel campo per due ore: finalmente vide uscire dalla casupola un ufficiale, qualche soldato armato, e, in mezzo a loro, il suo Mario. Allora non ci vide più: cominciò a sparare all'impazzata sui soldati e sull'ufficiale, radendo al suolo tre uomini. L'ufficiale, esasperato, fece appoggiare a un albero Mario e diede secchi comandi:

— Punt.

— Fuo...

Ma non poté terminare la parola, che cadde riverso in una pozza di sangue: i soldati, terrorizzati, fuggirono, mentre la mitragliatrice di Augusto ne faceva carneficina. Con un'elegante curva l'apparecchio si posò sul terreno: Mario non poteva credere ai propri occhi: ma sì, proprio lui, Augusto!

Si abbracciarono commossi. Augusto, fatto posto nel seggiolino a Mario, diede pieno gas: con un salto poderoso lo *Spad* tornò nel suo elemento.

Il glorioso apparecchio portava pei cieli del mondo ardenti di battaglia l'immane grido di vittoria: « A Noi! ».

A. Petrosellini



A R o m a

Questa volta l'« articolo » di Tosaroni va a finire dritto nel cestino. Per due ragioni: primo, perchè è una tirata senza succo e senza spirito; secondo, perchè è tempo di fare sul serio. Qualcuno di voi dirà: « Ma allora, se Tosaroni non fa sul serio, perchè l'avete lasciato schiamazzare fino a ieri? » Un momento: Tosaroni — che è un simpatico infernale ragazzino — lo lasceremo schiamazzare ancora; ma meno ufficialmente. E cioè: Tosaroni andrà al galoppatoio di Villa Borghese assieme ai suoi amiconi e carico dei suoi innumerevoli e bellissimi aeromodelli, ma non accadrà più che gli aquilotti di primo pelo e le rondini debbano assistere a delle inutili discussioni. Sentite un po', ad esempio, cosa scrive una rondinella romana: « Sono stata domenica all'adunata di un aquilotto che s'è firmato Uccello Azzurro, e non c'era! Mi dispiace dover dire una cosa che certo non fa onore agli aquilotti romani, cioè che non sono buoni a niente, sono proprio di pasta frolla (come dice Ala Tricolore). Siamo stati tanto sciocchi da farci passare avanti i milanesi. Dovevamo essere noi, noi della capitale i primi a fondare il Gruppo, e non i milanesi che si permettono tutto, anche di scrivere ad Aviatrice e dirle in faccia che non siamo buoni a nulla e che loro hanno Avionetta che è tanto attiva, che ha avuto l'idea del Gruppo e l'ha fondata con l'aiuto di Ballerio, Pia Greguoli, amica di Avionetta e appartenente al Gruppo milanese, ha scritto a Aviatrice che ora sta a noi farci un po' di onore, e di fondare il Gruppo al più presto. Certo che domenica scorsa gli aquilotti romani non si sono comportati da persone serie. Eravamo in cinque rondini e ci hanno accolte con risate e lazzi, e nulla ci hanno saputo dire di serio. Allora ce ne siamo andate. Perchè invitarci? Per fortuna, più tardi, ripassando dal galoppatoio, abbiamo trovato il direttore, il quale ci ha detto di dare i nostri nomi ad un giovanotto dell'Aero Club che era presente. Meno male! Forse questa è la volta buona. Ma intanto perdiamo del tempo prezioso, prezioso, prezioso ». Firmato: Rondine Aerodinamica.

Dunque, un bravo aquilottone, serio e volenteroso, s'è finalmente occupato della cosa ed ha redatto una specie di progetto, che pubblichiamo qui sotto.

Il Gruppo verrà diviso in due sezioni:

RONDINI e AQUILOTTI

La Sezione degli Aquilotti comprenderà gli aeromodellisti ed i simpatizzanti e tutti gli abbonati a L'Aquilone.

Gli aeromodellisti verranno divisi in due gruppi. Il primo sarà composto da quelli già a conoscenza dello studio sull'aeromodello, ed il secondo da quelli che sono ai primi passi nella costruzione dei modelli stessi.

Ambedue i gruppi saranno retti da un ingegnere ed un assistente per la costruzione pratica dei modelli. Detti dirigenti saranno anche responsabili del materiale a loro affidato.

Per la propaganda del Gruppo si propone che i modelli, costruiti dagli aeromodellisti, siano presentati al pubblico nei ritrovi all'aperto: Villa Borghese (Galoppatoio) - Passeggiata Archeologica, ecc.

Chiacchiere e fatti

Mentre gli aeromodellisti esibiscono i loro modelli, i simpatizzanti distribuiranno delle copie gratuite de L'Aquilone.

Quando il Gruppo avrà preso sufficiente sviluppo, la propaganda sarà fatta nelle Scuole medie con mezzi opportuni.

Presso la Sede del Gruppo, un locale verrà adibito al ritrovo delle RONDINI e AQUILOTTI, e sarà dotato di libri e cartelloni didattici di carattere aeronautico.

Quanto sopra esposto è desiderio di tutti coloro il cui nome è compreso nella lista seguente, i quali si impegnano fin d'ora di sottostare alle disposizioni dei dirigenti.

Ed ecco i nomi dei primi aderenti: Maria Teresa Tuccimei, Marisa Tuccimei, Giovanni Tuccimei, Fernanda Cesolari, Elena Allegretti, Renato Colaneri, Carlo Albonetti, Bruno Ciacca, Vittorio Moscati, Vitaliano Jacobucci, Luciano Colizzi, Luigi Biasio, Renato Caducri, Piero Pieracchio, Fernando Cavarocchi, Nino Ricotti, Mario Caproni, Mario Bonizzi, Umberto Travagli, Marcello Contarini, Lorenzo Preti, Leonello Borsetta, Costantino Petrosellini, Fulvio Papalia, Giorgio Coen Cagli, Mario Rodorigo, Ugo Rodorigo, Carlo Betti, Nello Bielli, Elvio Tosaroni, Gastone Petrucci, Sebastiano Fragomena, Antonio Sterbini, Marcello Bollero, Italo Biscogli, Ottavio Scarino, Giorgio Gatto, Franco Gatto, Emanuel Carlo, Mario Pirovano, Alberto Marchitelli, Renato Saltari, Venanzio Postiglio-

ne, Tiberio Amica, Enzo Flammini, Guerino Tisi, Franco Camilli, Lidia Papalia, Marcello Pagliani, Aldo Amici.

E' inutile dire che anche Avionetto, come Tosaroni, si dimostra qualche volta tipo di molte chiacchiere e di pochi fatti. Perchè? Non sanno questi nostri due amici che molti aquilotti più giovani di loro li stanno imitando pericolosamente? C'è sempre necessità di ridere e gridare, quando ci si riunisce? Oh, lo so bene che i giovani si vogliono divertire — e hanno mille ragioni! — ma so anche che dovrebbero fare il loro dovere, cioè qualche cosa di serio da opporre ai compagni milanesi, i quali, come sapete, prima hanno creato il Gruppo ed ora si divertono tranquillamente, in barba a quei signori che amano più le parole che i fatti. Sveglia, dunque. Il primo passo è fatto, cari aquilotti e rondini di Roma.

Attendiamo nuove adesioni (nome, cognome e indirizzo di casa). Ci ritroveremo, per discutere (uno alla volta), DOMENICA 20 GENNAIO ALLE ORE 14,30, nel solito luogo, e cioè: Galoppatoio di Villa Borghese, sotto alle undici quercie che danno tanta noia agli aeromodellisti. A proposito: chi ha degli aeromodelli da far volare (o da mettere all'asta come la scorsa domenica) li porti. Arrivederci.

Post scriptum

Giungono, contemporaneamente, due lettere, una di Avionetto ed una di Uccello Azzurro. Avionetto, tra l'altro, dice:

« Come ben sapete, giorni or sono ho presentato all'Aero Club una domanda per il Gruppo Romano. Contrariamente alle vostre previsioni, non ho ottenuta nessuna risposta. Ho cercato di sollecitare la cosa telefonando al marchese Borea d'Olmo; ed ho cercato di avere un colloquio con qualcuno dell'Aero Club.

Tempo perso. Bisogna che L'aquilone insista attaccando cortesemente, da principio, e aspramente poi ».

Queste le intenzioni bellicose di Avionetto. Uccello Azzurro, invece, più calmo, scrive:

Caro Zio Falcone,

dal raduno, da me indetto la scorsa domenica 6 gennaio, ho potuto constatare, con mio grande dispiacere, la poca serietà degli aquilotti romani; tranne qualche rara eccezione. Ti racconterò in breve come è avvenuta l'adunata.

Alle ore 14,25 precise io ero al cancello di Porta Pinciana e vedendo pochi aquilotti non mi presentai, ma attesi che venissero gli altri; alle 14,30 eravamo già in molti e decisi di presentarmi, ma eccoti che arriva Tosaroni e dal gruppo si levano alte grida e prolungati fischi, che mi fanno restare indeciso se farmi conoscere o al contrario restare ignoto, dato che gli aquilotti, come ti ripeto, tranne qualche rara eccezione, pareva volessero più schiamazzare che discutere sul serio per la fondazione del « gruppo » per cui io avevo indetta l'adunata.

Arrivano le rondini le quali attendono in disparte. Gli aquilotti continuano a far chiasso e la maggior parte scendono nel galoppatoio per vedere i voli di un modello dando l'impressione così di poca cavalleria verso le rondini (che credo si siano offese) le quali erano forse le sole venute per discutere seriamente sulla formazione del « gruppo ».

Verso le ore 16 arriva il signor Martini. Si comincia a parlare del solito argomento e Pagliani, un aquilotto molto conosciuto all'Aero Club, si prende la responsabilità di parlare dei locali ai dirigenti di questo.

Così si è sciolta l'adunata. Siamo a questo punto con le bollenti proteste dei nostri amici quando ci annunziano dall'Aero Club di Roma che le cose sono a buon punto. Ne ripareremo, dunque, domenica 20 gennaio. Guai a chi manca all'appuntamento.

Q. C. S.

A Enzo Pandolfi

Ancona

Carissimo Enzo,

ho veduto la tua lettera con la quale preghi che sia messo un avviso su L'aquilone. L'avviso è il seguente:

ENZO PANDOLFI di Ancona. — Invita tutte le rondini e gli aquilotti anconetani ad un aeroraduno per domenica 20 gennaio alle ore 10 al Largo Traiano per proporre la costituzione del Gruppo locale. Per riconoscimento presentarsi con una copia dell'Aquilone in mano.

Va bene. Apprezzo la tua buona volontà. Credi di poter fare qualche cosa di serio? Tempo fa, se ti ricordi, s'è parlato d'un raduno ad Ancona, raduno al quale potrebbero prendere parte anche gli aquilotti e le rondini di Rimini; o viceversa; cioè: un raduno a Rimini (dove c'è un bel campo d'aviazione), raduno al quale parteciperebbero gli aquilotti; e le rondini di Ancona, di Riccione, di Forlì e di al-



Ugo e Luigi Roasio, assieme ad una nuova recluta, si sono fatti fotografare davanti ad un Caproncino



Fratel Dionisio, il grande amico degli aviatori e degli aquilotti milnesi, tiene a Taliedo una lezione sulle costruzioni aeronautiche.

tri centri romagnoli. Che ne pensi di quest'idea? Buona, no? Per vederla realizzata io credo che basti metterci d'accordo in questo senso: avere le adesioni di tutti gli anconitani. Con Rimini siamo d'accordo da un pezzo. Insomma pensaci assieme ai tuoi compagni, ai quali dovrai dire che ciascuno di voi deve impegnarsi a trovare un nuovo abbonato a « L'Aquilone ». Credo di non avere chiesto troppo. In compenso L'Aquilone vi offrirà un'intera giornata, e forse due, di grande gioia.

Attendo tue nuove, ma belle. E ti saluta cordialmente il tuo

ZIO FALCONE

Lettera ai torinesi

Carissimi amici di Torino, vi scrivo questa letterina per farvi sapere che non mi sono dimenticato di voi. Ho promesso il raduno a Torino, e lo faremo: lo faremo presto. Perciò desidero sapere da voi due cose: 1) dal primo di aprile in poi, qual'è il giorno (o i giorni) che preferireste per il raduno; 2) se siete disposti a procurare ciascuno di voi un nuovo abbonamento. Ricordatevi che potranno partecipare al raduno di Torino soltanto gli abbonati. Ditelo, ai vostri amici simpatizzanti che se ne stanno nell'ombra. E' bene parlarci chiaro. A Torino ne combineremo di belle, ma le combineremo noi veri e autentici amici de L'Aquilone. Non vi pare? Spero che mi darete ragione. E sappiate, infine, che un plotone di milanesi giungerà a Torino in aeroplano, per fraternizzare con voi della bella e nobile città sabauda.

Attendo molte e sollecite risposte. Vostro

ZIO FALCONE

A Napoli si lavora

Bene, benone! Siamo contenti che gli aquilotti napoletani non se ne stiano con le mani in tasca — come dice Aeronetto. Speriamo che l'amicizia fra Flores, Salvia, Adiletta e Aeronetto porti a dei risultati strepitosi. Ci chiediamo, intanto, perchè mai vi sia a Napoli una rondine che preferisce il giuoco del calcio all'aviazione. E' una cosa abnormevole.

Questa rondine si chiama Ala. Curioso! Potrebbe benissimo chiamarsi Goal, o Rete. Basta. Noi speriamo che questa signorina si metta al lavoro con Aeronetto e compagni.

Aquilotti napoletani, il raduno di Napoli è vicino, anzi vicinissimo. Dovrete essere all'altezza della situazione. Ciascuno di voi procuri nel più breve tempo possibile un nuovo abbonamento. Crediamo che se tutto si svolgerà a seconda delle nostre previsioni, potremo radunarci per volare, cantare e discutere verso la fine di febbraio.

Teneteci informati del vostro lavoro:

non lesineremo i consigli e gli eventuali soccorsi.

Un saluto collettivo dal vostro

ZIO FALCONE

Hallo Bari

Hallo, amico Avioni di Bari! Fatti vivo. Rispondi con più frequenza ai nostri appelli. La tua cartolina del 4 gennaio è incoraggiante, ma non ci reca la notizia luminosa che noi attendiamo.

Lavora, dunque, e fa' lavorare i tuoi amici. Pubblichiamo, qui sotto, in caratteri maiuscoli, il tuo avviso.

« AVIONI » INVITA TUTTI GLI AQUILOTTI E LE RONDINI DI BARI AD UNA RIUNIONE CHE AVRA' LUOGO DOMENICA 20 GENNAIO ALLE ORE 16. LUOGO DEL CONVEGNO: RONTONDA DEL LUNGOMARE NAZARIO SAURO. ORDINE DEL GIORNO: PROSSIMO RADUNO DEGLI ABONATI A L'AQUILONE. NESSUNO MANCHI »

Telegramma ai milanesi

Apprendo cose spaventose stop. Chi deve dire suo parere scriva a me prestissimo stop. Vi voglio bene stop. Alati saluti.

ZIO FALCONE

Come vedete, cari amici de L'Aquilone, l'attività nei nostri più irrequieti nidi è grande. Le chiacchiere sono molte, è vero, ma i fatti non sono pochi. Durante l'anno XIII i nostri raduni, che si concluderanno con quello grandioso di Milano in ottobre, desteranno attorno a L'Aquilone le più grandi simpatie. Vedrete.

Intanto voi, tutti, fate sapere a chi non lo sa che L'Aquilone è il giornale della migliore gioventù italiana: degli aviatori di domani.



Un'altra bella fotografia dell'apparecchio costruito recentemente dal giovanissimo Carlo Carnaghi di Cassano Brianza

I nuovi dirigenti del R. A. C. I

« Il Duce ha ricevuto il Comissario uscente del Reale Aero Club d'Italia duca Marcello Diaz della Vittoria e l'attuale Presidente generale di divisione aerea Piero Oppizzi, che era accompagnato dal Vice Presidente duca Averardo Salviati e dal Segretario Generale magg. comm. Eugenio Gandolfi. Il Duce ha impartito ai nuovi dirigenti istruzioni per il compito da svolgere ».

L'on. Marcello Diaz della Vittoria, al quale il Duce ha espresso il proprio alto compiacimento per quanto ha fatto in favore del sodalizio, lascia la presidenza del R. Aero Club d'Italia dopo aver compiuto efficace e proficua azione per lo sviluppo del nostro massimo Ente sportivo aeronautico, non dimenticando le manifestazioni più care all'animo dei nostri giovani lettori; cioè, il volo a vela e l'aeromodellismo, che hanno avuto da lui il primo opportuno impulso. Bisogna non dimenticare che le nuove norme comprese nel Regolamento per le gare nazionali aeromodellistiche del 1935, norme che hanno un più ampio respiro ed un concetto più razionale di quelle degli anni precedenti, portano la firma dell'on. Diaz. A lui dunque vada il memore saluto de L'Aquilone e dei nostri giovani amici.

Gli succede il generale di divisione aerea Piero Oppizzi, bellissima figura di combattente e di pilota, che ha percorso una brillante carriera come soldato, ed ha anche una specifica competenza per tutti i complessi problemi aeronautici e specialmente per quelli riguardanti l'allenamento, l'addestramento e la formazione del personale. Nessuno, meglio di lui, conosce il cammino che lo sport aeronautico deve percorrere per stare alla pari, se non superare, l'attività straniera in questo campo, e nessuno, meglio di lui, saprà attenersi alle direttive che il Capo del Governo gli ha tracciato per una più efficace affermazione nell'Arma Azzurra nelle manifestazioni nazionali e mondiali. Egli sarà validamente coadiuvato dal Vice Presidente duca Averardo Salviati, nobile figura di gentiluomo e di valoroso pilota e conoscitore esertissimo dell'organizzazione e delle necessità dell'Ente, perchè da lunghi anni dedica la sua appassionata attività all'Aero Club di Roma, di cui ricopre l'ufficio di Presidente.

All'illustre generale Oppizzi e al duca Averardo Salviati giunga gradito il saluto della redazione de L'Aquilone e quello dei lettori e abbonati del nostro periodico, i quali sono certi di avere nei nuovi dirigenti del Reale Aero Club d'Italia i realizzatori delle loro aspirazioni che, attraverso la odierna modesta attività giovanile, mi-

rano a raggiungere un giorno la realizzazione nel mondo di una grandezza sempre maggiore dell'ala italiana.

DUE NUOVI CONCORSI fra i lettori delle Scuole elementari e medie inferiori

Come abbiamo promesso, pubblichiamo per intero il regolamento dei due concorsi banditi fra i lettori delle scuole medie inferiori ed elementari.

REGOLAMENTO DELLA I^a GARA

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

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

Il concorso scade alla mezzanotte del 30 aprile 1935-XIII.

I^o PREMIO

Lire 75 e l'abbonamento per un anno a L'Aquilone.

II^o PREMIO

Lire 40 e l'abbonamento gratuito per un anno a L'Aquilone.

III^o PREMIO

Lire 25 e l'abbonamento gratuito per un anno a L'Aquilone.

REGOLAMENTO DELLA II^a GARA

« L'Aquilone » bandisce un concorso tra gli studenti delle Scuole medie inferiori regie e pareggiate, per lo svolgimento di un racconto aviatorio umoristico illustrato. Gli elaborati non dovranno superare le tre facciate dattiloscritte di carta formato protocollo. I disegni dovranno essere in nero, a matita o a inchiostro di China.

La Commissione esaminatrice dei lavori segnalerà, nella sua relazione, i nomi dei signori Insegnanti che reggono le classi frequentate dai vincitori delle suddette gare.

Verranno premiate anche le classi alle quali appartengono i concorrenti che riusciranno vincitori dei due primi premi.

Chiediamo ai sigg. insegnanti di confermare gli elaborati che i loro alunni destinano ai nostri concorsi.



I fratelli Rosalia e Fioravante Rizzi di Goricizza di Codroipo, aeromodellisti che desiderano partecipare, ciascuno con un aeromodello, alle gare nazionali

Corsi premilitari di pilotaggio aereo

A cura del Ministero dell'Aeronautica col 1° maggio 1935-XIII si inizieranno i corsi premilitari di pilotaggio presso i reparti da turismo aereo dislocati per gli idro a Como, Trieste (Portorose), Venezia, Genova, Lido di Roma; e per i terrestri a Torino, Vercelli, Cameri, Novi Ligure, Milano, Bergamo (Ponte S. Pietro), Brescia (Ghedì), Bolzano, Gorizia (Merna), Padova, Vicenza, Verona, Udine, Sarzana, Bologna, Modena, Parma, Ferrara, Ravenna, Rimini, Firenze, Pisa, Grosseto, Arezzo, Lucca, Siena, Ancona (Falconara), Foligno, Roma, Pescara, Napoli, Bari, Foggia, Brindisi (S. Vito dei Normanni), Palermo, Elmas, Catania;

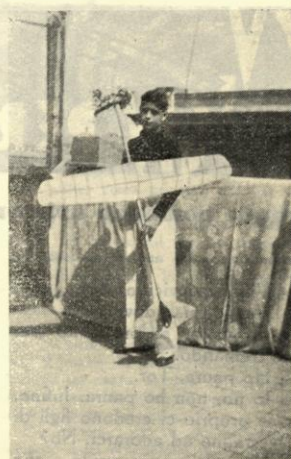
Le istruzioni di pilotaggio per ogni corso si svolgeranno in giorni concordati con la Direzione del Corso stesso e saranno completamente gratuite. Gli allievi inoltre saranno assicurati, contro eventuali infortuni, a spese dell'Amministrazione dell'Aeronautica. Possono aspirare ai corsi premilitari di pilotaggio i giovani i quali:

a) siano nati negli anni 1915 e 1916, se muniti di licenza di Scuola media di grado inferiore, governativa o pareggiata; ovvero abbiano compiuto il 18° anno d'età e non superato il 24°, se muniti di diploma di maturità classica o scientifica, ovvero di abilitazione tecnica o

congedo provvisorio illimitato, se il richiedente, qualora già arruolato dal Consiglio di leva, sia stato ammesso al ritardo del servizio o al rinvio della chiamata alle armi; ovvero certificato di iscrizione sulle liste di leva per i richiedenti non ancora arruolati dai Consigli di leva; 8° certificato comprovante al titolo di studio posseduto; 9° certificato penale generale; 10° dichiarazione che il richiedente, se nato nel 1915, non è iscritto nella lista di leva di mare, rilasciata dal Podestà; ovvero, in caso contrario, il nulla osta per la iscrizione ai corsi premilitari e per la successiva incorporazione nell'Aeronautica rilasciato dal Comando superiore del C.R.E.M.; 11° dichiarazione con la quale il richiedente attesta e si impegna: a) di non essere stato mai allontanato o esonerato da un precedente corso di pilotaggio aereo; b) di frequentare regolarmente e con la necessaria disciplina il corso; c) di mantenersi in allenamento di volo durante il periodo che intercorre tra la data del conseguito brevetto e quella di presentazione alle armi.

Per ogni Corso si faranno due graduatorie: una per gli aspiranti ufficiali di complemento e l'altra per gli aspiranti sergenti piloti, e su ambedue le graduatorie sarà data la precedenza: a) a coloro che abbiano frequentato con successo i corsi di volo a vela e conseguito il relativo brevetto od attestato; b) a coloro che abbiano titoli di studio più elevati e, a parità di requisiti, agli orfani di guerra ed agli orfani dei caduti per la causa fascista, restando a cura degli interessati l'obbligo di allegare alla domanda i documenti probatori.

Prima della effettiva ammissione ai corsi, gli ammessi nella graduatoria saranno sottoposti a visita psicofisiologica per l'accertamento della loro idoneità al pilotaggio aereo.



L'aeromodellista Ugo Rodorigo di Roma

LA POSTA dell' AEROMODELLISTA

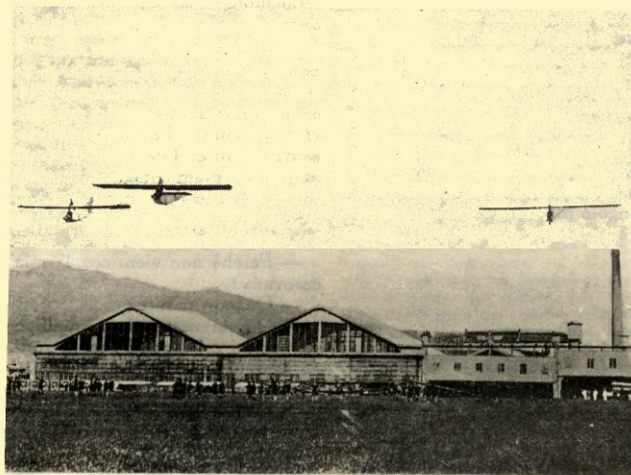
FILIPPO MANCINI - Milano. — Il regolamento del Concorso pretende che i modelli della Categoria B somiglino e si ispirino, nell'estetica e nella costruzione, ad apparecchi a fusoliera esistenti. Certamente non occorre che il modello sia riprodotto in scala o che debba essere una perfetta copia di apparecchio a motore. Il regolamento prescrive ciò per impedire che concorrono dei modelli che di apparecchi a fusoliera non avrebbero che il nome. Nessuna preferenza per il tipo di apparecchio prescelto.

Ed ora all'opera e arriverci all'Aeroporto del Littorio.

PIETRO MONTAINA - Palermo. — Sei il primo (ammesso che tutti gli altri siano stati sinceri) che mi comunichi di non essere riuscito a far volare quel tipo di aeromodello. Quell'apparecchio deve volare e come! Se il tuo non va, devi certo aver commesso dei grossi errori nella costruzione o nel centraggio. Che materiali hai adoperato? Che peso totale hai ottenuto? Certo non ti sarai attenuto alle mie istruzioni.

Nella fusoliera dell'aeroveleggiatore, i listelli di contorno devono collegarsi con i blocchi di rinforzo, sia con quello posteriore che con quello anteriore.

(Leggi altra posta a pagg. 3, 7 e 12)



Lancio contemporaneo di tre libratori durante una manifestazione aerea a Torino

Tali corsi hanno lo scopo di addestrare al pilotaggio aereo i giovani iscritti alle organizzazioni giovanili fasciste che vogliano in seguito prestare servizio di leva nella R. Aeronautica in qualità di piloti.

I giovani, che stiano frequentando i corsi premilitari dell'esercito, possono far passaggio a quelli di pilotaggio aereo.

Al termine del periodo d'istruzione, ai giovani ritenuti idonei, sarà rilasciato un brevetto di pilota premilitare, in base al quale essi, all'atto della chiamata alle armi della rispettiva classe, verranno incorporati nella R. Aeronautica, quando conservino, s'intende, l'idoneità psicofisiologica:

a) col grado di sottotenente di complemento, se provvisti del diploma di maturità classica o scientifica oppure di titolo di studio equipollente;

b) col grado di sergente, se provvisti almeno del diploma di licenza di una scuola media inferiore governativa o pareggiata. Con tali gradi i piloti compiranno il residuo della loro ferma, avvertendo che avranno pure la facoltà di chiedere il collocamento in congedo dopo tre mesi di servizio di squadriglia, anche prima del completamento della ferma stessa.

Coloro che avranno dato prova di spiccate attitudini professionali, potranno essere ammessi a continuare la carriera col grado di sergente, mentre per coloro che, possedendo i titoli di studio richiesti, aspirano ad essere ammessi ai corsi regolari della R. Accademia Aeronautica per la nomina a sottotenente pilota in servizio permanente, il possesso del brevetto di pilota premilitare costituirà titolo preferenziale per l'ammissione suddetta, magistrale o titolo equipollente, purché non abbiano compiuto la ferma di leva,

per aver regolarmente ottenuto il ritardo nella prestazione del servizio militare per ragioni di studio o per altri legali motivi;

b) siano iscritti nelle organizzazioni fasciste, siano celibi o vedovi senza prole; abbiano, se minorenni, il consenso di chi esercita la patria potestà; posseggano la necessaria idoneità psicofisiologica al pilotaggio aereo; non siano stati allontanati od esonerati dai precedenti corsi premilitari di pilotaggio aereo; se, nati nel 1915 ed iscritti nella leva marittima, ottengano preventivamente il nulla osta del Comando superiore del C.R.E.M.

Le domande in carta bollata da L. 6 indirizzate al Ministero dell'Aeronautica (Direzione Generale del Personale Militare) ROMA entro il 15 febbraio 1935-XIII, dovranno contenere la indicazione esplicita della sede presso la quale il richiedente desidera conseguire il brevetto di pilota premilitare.

Le domande dovranno essere corredate dei seguenti documenti:

1° certificato rilasciato dalla competente Federazione provinciale fascista, attestante la appartenenza alle Avanguardie, o ai Fasci Giovanili di Combattimento, o ai Gruppi Universitari fascisti, oppure al Partito Nazionale Fascista; 2° certificato di buona condotta rilasciato dal Podestà del Comune e vistata dal Prefetto; 3° estratto dell'atto di nascita; 4° certificato di stato libero; 5° certificato di cittadinanza italiana; 6° atto di assenso per i minorenni, rilasciato dal padre o, in mancanza di questi, dalla madre, oppure, in mancanza di entrambi i genitori, del tutore debitamente autorizzato dal consiglio di famiglia (tale consenso deve esplicitamente darsi; « per l'ammissione al corso premilitare di pilotaggio aereo » e la firma deve essere vidimata dalla competente Autorità comunale); 7° foglio di

A V V I S O

La nostra Amministrazione è riuscita a rintracciare poche copie dell'annate 1931 e 1932 de « L'Aquilone ». Dette copie, solidamente rilegate, saranno spedite in porto franco a chi ci invierà cartolina vaglia di lire 15 per ognuna di esse.



Il "dolce" atterraggio del veleggiatore "Allievo Milano"

VI EGITTO PER IL SAHARA

Grande romanzo aviatorio-coloniale di U. Perso

(Continuazione dal numero precedente)

— Vieni qui vicino, Tor...
 — Vengo, sì... dove sei?
 Si ritrovano, si prendono per mano tremando.
 — Ho paura, Tor.
 — Io no, non ho paura. Infine, poi, se proprio ci credono figli di dei, verranno ad adorarci. No?
 — Ma io ho paura per te... che hai fatto? perchè?
 — Ah! ho capito... No, Or, non sono pazzo. Ma io avevo bisogno di rompere qualche cosa... e ho rotto dei bellissimi frutti d'oro. Adesso sto meglio.
 — Sta' qui vicino, non mi lasciare più.
 — Sì: ma fra poco bisognerà ch'io faccia di nuovo qualche cosa di... forte.
 — Ci penseremo, Tor. Siamo tranquilli per un po' di tempo.
 Nel silenzio che seguì, parve che lì vicino qualcosa di metallico scricchiolasse.
 — Un topo?
 — No! Troppo forte — osservò Or.
 — Dio mio!
 — Che?
 — Qualche brutto animale? Un coccodrillo? Siamo al buio.
 — Tor!
 Udirono distintamente dei passi avvicinarsi come dall'alto.
 — La botola?
 — No.
 Una voce lì vicino, disse invocando:
 — Liberi deorum? (O figli degli dei!)
 — Or, sei stato tu a parlare così?
 — No.
 — Che è questo mistero?

CAP. XI

Hassau Ben Moussa

La testa piatta dei mehari dondolò vaneggiando sull'orlo, quasi a strapiombo, dell'ampio uadi Beni Ulid. Sul ciglio dell'altra sponda lontana, le antenne del radio-telegrafo scalavano il crepuscolo gialloro a strisce purpuree; più in basso, un minareto e le gobbe di una moschea e il castello e i riquadri delle case, grigiastri fra solchi di cielo. Dopo tanto desolato squallore, la conca fertile appiattata gelosamente in quel vasto selco inaspettato, rianimò Zio Massimo.

Giù per la china, odori morbidi venivano dagli orti e dai palmeti, dove andavano ad accucciarsi va-

ste ombre calando giù dagli orti, luminosi ancora, dell'oasi.

« Dieci volte tanto renderebbe questo terreno con i miei coloni... Venti chilometri di oasi! Gli Orfella? Vadano più in giù, verso il tropico a seminare il loro orzo e a seccare i loro datteri... Un giorno o l'altro vedremo anche questa. C'è del pane, qui dentro, per diecimila italiani, e non solamente del pane ».

Sostò a mezza costa, fra le casette grigie d'un villaggio di Orfella, che pareva disabitato; e così, in groppa del mehari, compiva la sua trasformazione. Nel sacco dei datteri aveva trovato un paio di pantofole di marocchino, una

farmula di seta verde a ricami gialli e una taghia. Riposti nel sacco i suoi indumenti europei, masticando i datteri, stava per rimettere in marcia il suo Slop-dal-collungo, quando udì una frase che lo inchiodò presso una casipola.

Una voce lì dentro aveva detto:
 — Etnein auled! (Due ragazzi)
 « Ci siamo! Il cuore mi ha guidato bene ».

A un suo richiamo, si affacciò un vecchio:

— Saida! (Salute).

— Benvenuto! Scendi e vieni. Io sono Ramadan ben Soussi.

Il mehari fu condotto in uno spiazzo, sotto due giganteschi ricini arborei, e zio Massimo entrò in una stanzuccia, dove altri due, con la testa chiusa nel baracano, accovacciati sulle stuoie di sparto, gli diedero il saluto che egli rese.

Intanto il vecchio levava dalla fornacetta il bricco dei ciai (te) e lo versava dall'alto facendolo gorgogliare nella chicchera.

Zio Massimo si accovacciò nell'angolo più buio, bevve i ciai rumorosamente, si sforzò, e gli riu-

scì, di fare i due rutti di etichetta, e quando gli parvero compiute tutte le formalità di ospite discreto, avviò cauto il discorso:

— Voglio andare a Murzuk, con l'aiuto di Allah.

— Il tuo mehari è buono — osservò il vecchio — ma la strada è lunga. Di dove vieni?

— Da Homs. Io sono Hassan ben Moussa. — (Il nome del suo servo).

— Insciallah, Hassan! — disse quello che era il più giovane. Nel viso pallido, allungato scintillavano gli occhi maligni troppo accostati al naso a becco.

— Insciallah! — concluse zio Massimo, e guardò fisso il suo interlocutore: « Di te mi dovrò guardare ».

Ci fu una lunga pausa, che egli non volle disturbare, perchè il discorso, che lo interessava, sorgesse spontaneo. Sorbirono un'altra chicchera di ciai profumata con assenza di rose. Dopo i rutti e gli auguri di prammatica, Ramadan smoccolò la lucernetta, sedette sulle calcagna accanto a Zio Massimo, sospirò gemendo e disse:

— Perchè non vieni con la mia carovana?

— Quando partite?

— Questa notte: i cammelli e gli uomini e i ragazzi con le donne sono al caravanserraglio di Beni Ulid.

— Ma io sono povero: il mehari, per grazia del Profeta, l'ho avuto in prestito.

— Vieni con noi, fratello. Nell'hamada un uomo di più è un tesoro e tu sei forte.

— Vengo con voi, Ramadan.

Altra pausa e nuova impazienza di Zio Massimo.

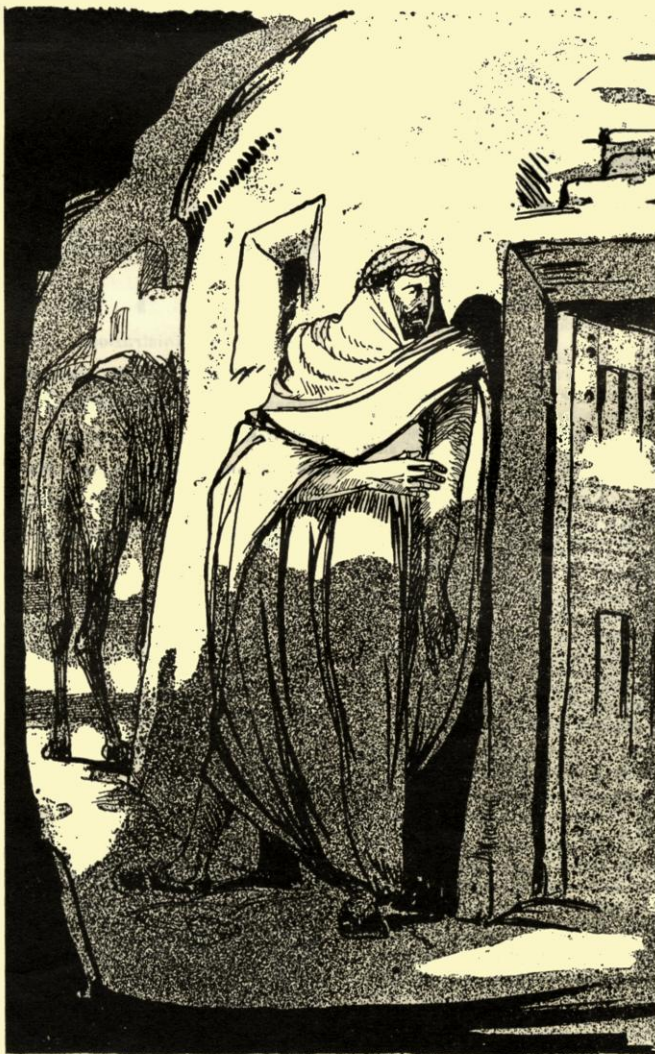
« Accidenti, come siete duril quando ripigliate il discorso dei due ragazzi? ».

Il vecchio fece un cenno a quello che non aveva ancora parlato. Questi allungò il braccio, scoprendo il suo volto nero di sudanese, trasse da un angolo il narghilè con il vasetto già pieno di « tombac ». vi mise su la brage, tolta con le dita dalla fornacetta di coccio, imboccò e aspirò. Quando gli parvero a punto il gorgoglio dell'acqua e il colore del fumo, sorrise soddisfatto all'opera sua: — Quai-iesel! (Bene) — e porse il beccuccio col grosso bocchino a pomo a Zio Massimo.

Il quale chiuse gli occhi per mascherare il disgusto, e si mise con impegno a succhiare.

« Anche la saliva del negro! Ma se ripulissi il bocchino, guai! ».

Conosceva lingua e usanze e sapeva che un suo gesto troppo europeo poteva tradirlo: ora, poichè il caso, al quale si era affidato seguendo la sua ispirazione, lo aveva fatto diventare indigeno, voleva conservare questa qualità, convinto di facilitare la sua ricerca. Vinse l'avversione istintiva e succhiava lento aspirando il fumo fresco che gorgogliava a ritmo.



... quando udì una frase che lo inchiodò presso la casipola

Collaborazione dei giovani

PRIMO VOLO



Arturo Salvi di Treviso, costruttore di questo apparecchio formica, dice che un simile aeroplano costa soltanto 1000 lire. No; abbiamo degli atroci dubbi. E voi?

E attenti a quel ritmo i suoi compagni sonnecchiavano un po', quando il vecchio riprese:

— Tu vieni da Homs; sai chi sono i due « auled » fuggiti con il reoblano?

— No...

— Questa mattina due « auled » sono fuggiti in reoblano, e telegrafo ha gridato forte in tutti i paesi e anche a Gadames, a Murzuk, a Giofra.

— Come lo sai tu?

— Me lo ha detto Ali che gliel'ho detto ascaro del telegrafo di Beni Ulid. Poi Ali ha saputo al serraglio che « auled » caduti nell'hamada.

Ulisse Perso

(Il sèguito al prossimo numero).

Una vecchia conoscenza

« L'Eroica » di Milano ha pubblicato « Storia di due ragazzi che inventarono il volo », scritta da Enzo Jemma per *L'aquilone* e dal nostro giornale già pubblicata a puntate. Essa è la storia meravigliosa di due ragazzi che, naufraghi su di una isoletta deserta sperduta nell'Oceano Pacifico, dopo aver perduti tragicamente i genitori vogliono tornare al mondo civile e che, attraverso numerosi tentativi riescono a fabbricare una macchina volante che li riporta fra gli uomini.

Il libro, illustrato deliziosamente dalla pittrice Fantini, si legge d'un fiato. Niente stanchezze, niente distrazioni sorprendono il lettore che giunto alla fine prova il rammarico di non poter seguire ancora la vita degli eroi, ai quali si sente quasi legato da un sentimento affettuoso.

La storia, avendo tutte le attrattive dell'avventura e dell'imprevisto, riesce a destare vere e profonde emozioni. L'autore non racconta nulla che non sia logico, perciò riesce a non far sorridere d'incredulità e soprattutto riesce a sintetizzare, senza averne l'aria, la storia del volo umano dall'osservazione del volo degli uccelli alla prima conquista dello spazio da parte del più pesante dell'aria. Si potrebbe a questo punto pensare che per quanto piacevole, la storia non può non essere leggermente tediosa. Tutt'altro. Basta leggere la dedica del libro per intuire che la lettura sarà piacevole: « Al mio Bibi al quale auguro di saper sempre ridere da bimbo ».

In queste poche parole c'è tutto il padre, il padre affettuosissimo che volendo educare il suo Bibi, lo fa dando gioia e costringendo la sua personalità al livello di quella della sua creatura. Un papà che racconta non può essere noioso tanto più se, come nel caso di Jemma, si tratta di un brillante scrittore.

M. C.

ma età e più l'aviazione, con il suo progresso, m'interessava; incominciai ad amare la divisa degli aviatori, e quell'aquila d'oro che riluceva sui loro petti divenne il mio simbolo, divenne il mio amuleto; finché proprio quel disprezzo primitivo fu sopraffatto, fu vinto e nel mio cuore nacque l'amore per l'Armata Azzurra.

Appena mi accorsi di questo amore, incominciai per me una nuova esistenza, che si compendia in un sogno, in una aspirazione: volare.

A casa intanto avevo fatto scoppiare la rivoluzione; mentre mio padre era quasi orgoglioso del mio ideale, mia madre invece impazziva al solo pensarci. Ma, povera donna, mi vuol troppo bene e un dispiacere non avrebbe voluto darmelo, ed acconsenti; fu così che feci domanda per il corso premilitare di pilotaggio aereo.

Ma non fui accettato, per non aver compiuto esattamente l'età richiesta. Come fare per volare? Mi abbonai ad un giornale di propaganda aeronautica fra i giovani; « *L'aquilone* »; gli scrissi, mi feci conoscere, il periodico s'ingrandì, si promosse dei raduni a Milano, a Roma, e con essi si sarebbe volato.

O Dio! Quale gioia fu quella per me! Tenevo il giornale stretto nelle mie mani, temendo che qualcuno me lo strappasse e mi togliesse quella possibilità, l'unica, che, per ora, avevo. Il raduno si sarebbe fatto in autunno, avevo circa sei mesi dinanzi a me; incominciai a risparmiare, a mettere da parte denaro e denaro; dovevo, volevo andare a Roma. E ci sono andato... Ho volato sull'Urbe, sulla città Eterna, sulla città di Mussolini.

Quale premio più bello di questo? Il 12 novembre del 1934 al XIII anno dell'Era fascista, alle ore 10,10, ho decollato verso il cielo di Roma dall'aero-

porto « Francesco Baracca » di Centocelle. Questa data, che rimarrà scolpita nel mio cuore, grida la mia gioia all'Ala Fascista, circonda il ricordo del volo di un amore, di una passione che non troveranno mai fine nella mia esistenza.

Ho volato!... Come se avessi volato altre volte, come se fossi già un vecchio pilota, indossai il casco, il paracadute e con un salto mi trovai nella carlinga. Un aviare mi lega al seggiolino, un altro m'insegna come avrei dovuto usare il paracadute in caso di pericolo; finalmente ci siamo, mi volgo, vedo il pilota che mi sorride, gli dico di non essere avaro, e si va... Rulliamo sul campo, la terra lentamente si allontana da noi, il rombo del motore del *Caproni 101* sembra un canto, sembra un inno sacro, sembra un singhiozzo: è lui lì nel cielo che canta la mia gioia...

Più in alto... più in alto, il pilota mi capisce e mi accontenta, inizia una serie di virate, con picchiate in alto e in basso; su Piazza Venezia ha fatto la spirale e una scivolata d'ala: posso affermare di aver compiuto delle acrobazie.

O Dio! Tu solo puoi dire quale sensazione aveva il mio cuore in quell'istante; forse aveva cessato di battere; ma era lì nell'atmosfera nuova, pura, senza macchia, palpitante per il mio battesimo dell'aria.

Ma anche il volo, dopo mezz'ora, finì e poi mi ritrovai su questa terra ferma. Ed allora dal mio cuore salì un grido « Viva l'Italia », ma le mie labbra non furono capaci di gridarlo. Il sogno si era realizzato, ma anche esso era svanito e mi sono trovato di nuovo nelle tenebre fitte e insidiose dell'attesa.

Ma il giorno atteso verrà, verrà, lo sento, e in quel giorno forse... la mia aspirazione sarà appagata.

Nacque con il disprezzo, seguì la curiosità, venne l'amore, oggi è passione e domani... vorrei che fosse realtà.

Giovanni Ferlini

L A P O S T A
dell' AEROMODELLISTA

ALDO PONTELLI - *Nimis*. — Ho molto gradita la tua fotografia che ora fa parte della numerosa raccolta già inviati dagli amici.

Ho pure graditi gli auguri dei quali ho fatto anche partecipe Zio Falcone. Nel ricambiarli e ringraziando, ti faccio anche il mio elogio per le tue doti di artista.

Hai intenzioni che senz'altro approvo e ti auguro presto una folta schiera di buoni ed anche bravi allievi (tutti abbonati all'*Aquilone*). Ti invito ad iniziare subito la propaganda e non dubitare che non sarò mai avaro di consigli ed istruzioni qualora ti occorressero.

Il trovare, sul luogo, materiali adatti è certo una cosa un po' problematica e ti consiglio perciò di rivolgerti a quella ditta che mi hai nominato, la quale in breve tempo può procurarti quanto ti abbisogna.

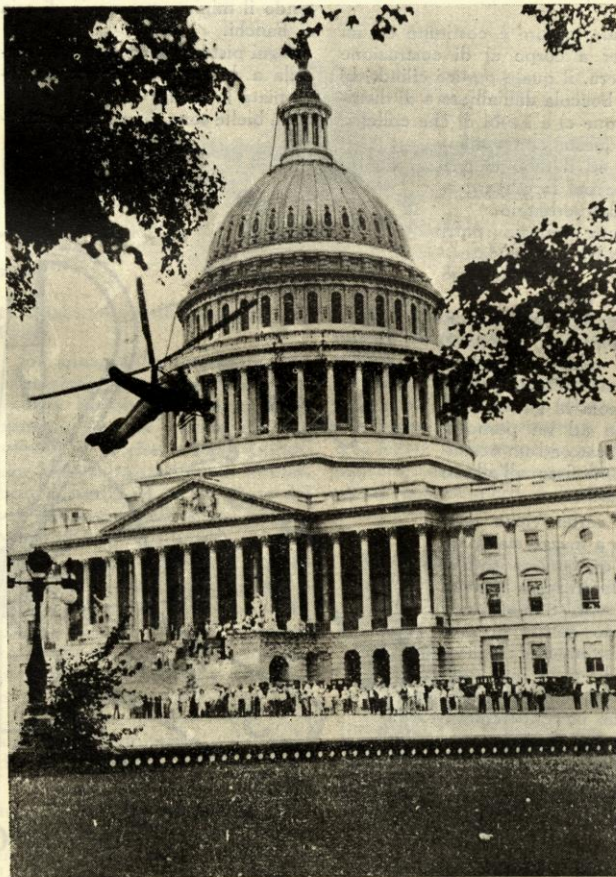
La descrizione di un motore ad aria compressa comincia a pubblicarsi in questo numero. Nei prossimi numeri parlerò anche delle eliche per le quali ancora non esiste alcun opuscolo.

Il legno di noce per costruire le eliche va bene; però, oltre ad essere costoso, è pesante e duro da lavorare, salvo non sia legno evaporato.

Sicuro, tempo al tempo; perciò per ora consiglio il tentativo di costruire un autogiro.

TIBERIO AMICA - *Roma*. — Grazie degli auguri che ti ricambio con altrettanta cordialità. Il regolamento è stato pubblicato: credo che ne sarai stato soddisfatto, e così pure i tuoi amici. Nuovamente auguri e arrivederci a settembre.

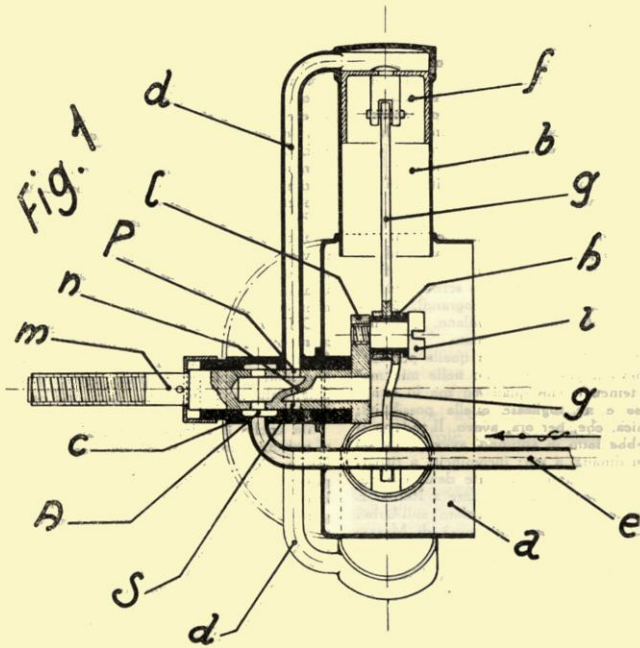
(Continua a pag. 12)



Un autogiro vola davanti al Campidoglio di Washington

La Palestra dell'aeromodellista

Un motore ad aria compressa



(PRIMA LEZIONE)

Nel campo degli aeromodelli un tipo di motore maggiormente usato dall'aeromodellista esperto è quello ad aria compressa.

Di motori ad aria compressa ve ne sono a cilindri verticali fissi e a cilindri disposti a stella fissi o rotativi.

Per far funzionare questi tipi di motori occorre disporre di un serbatoio che contenga l'aria compressa.

Il tipo di motore ad aria compressa più usato e più raccomandabile è quello con cilindri fissi disposti a stella.

Il tipo più semplice di questi motori è quello a tre cilindri che ora descriverò e che è rappresentato dalle figure 1 e 2.

La figura 1 rappresenta il motore visto in sezione longitudinale; mentre la figura 2 rappresenta due sezioni trasversali: cioè una sezione fatta sull'asse dei cilindri e un'altra fatta sull'asse dei tubi di distribuzione.

Dette sezioni sono rappresentate sovrapposte per rendere più chiaro quanto appresso descriverò.

Questo motore è interamente in ottone per quanto riguarda tutto ciò che è fisso (corpo, cilindri, boccola dell'albero e di distribuzione e tubi); e interamente in acciaio per quanto riguarda tutte le parti mobili (pistoni, bielle, albero e perni).

Tale motore è costituito da un carter a corpo a) di costruzione leggera, il quale porta i cilindri b) e la boccola dell'albero e di distribuzione c) e i tubi d) che collegano questa con i cilindri, ed il tubo e) che serve per la presa d'aria dal serbatoio.

Tutte queste parti sono fra loro saldate a stagno e formano un unico blocco.

Per ogni cilindro corrisponde un pistone f) con relativa biella g) che è sistemata su una boccola h) girevole attorno ad un perno i) applicato ad un eccentrico l) fisso all'albero motore m).

Il carter viene ricavato a mezzo stampaggio da lamiera sottile. I cilindri sono ricavati da tubo trafilato con parete sottile e sono perfettamente rettificati nella parte interna: i cilindri sono completati da un coperchietto saldatovi superiormente ricavato con tornio o stampaggio.

La boccola dell'albero e di distribuzione è ricavata in tornio e internamente deve essere

perfetta e deve avere su un'asse una scanalatura A) in cui fa comunicazione il tubo di presa d'aria dal serbatoio; e deve poi avere su altro asse che non sia quello della scanalatura A) dei fori (quanti sono i cilindri) esattamente angolarmente compartiti: cioè se il motore ha tre cilindri, i fori dovranno essere a 120° l'uno dall'altro; se invece i cilindri fossero quattro, l'angolo di compartizione dovrà essere di 90°.

Questi fori sono in comunicazione mediante tubi d) saldati, con altri fori praticati di fianco o sopra alla testa dei cilindri.

La scanalatura A) serve a ricevere l'aria inviata dal serbatoio e che deve essere distribuita ai cilindri: i tubi d) servono per trasportare ai o dai cilindri l'aria sia nella fase di pressione che di scarico.

I pistoni che, come ho detto, sono in acciaio perchè così viene evitato il pericolo di aggrappamento che spesso può succedere quando due pezzi di eguale materiale lavorano assieme per fregamento, sono ricavati in tornio e alleggeriti il più possibile e perfettamente rettificati all'esterno, dovendo con esattezza alloggiare e scorrere entro i rispettivi cilindri, non permettendo il minimo passaggio di aria ai fianchi.

Ogni pistone porta fissa una forcella a due occhielli su cui è imperniata la biella.

Le bielle sono ricavate da lamie-

rina di acciaio ed hanno all'estremità dalla parte opposta al pistone un occhio in cui alloggia, con minimo gioco, una boccola scorrevole attorno ad un perno fisso all'eccentrico solidale con l'albero motore.

Siccome sulla detta boccola scorrevole le bielle non possono stare sullo stesso asse, esse sono appositamente curvate perchè i pistoni lavorino tutti sullo stesso asse dei cilindri e non abbiano a forzarvi dentro lateralmente.

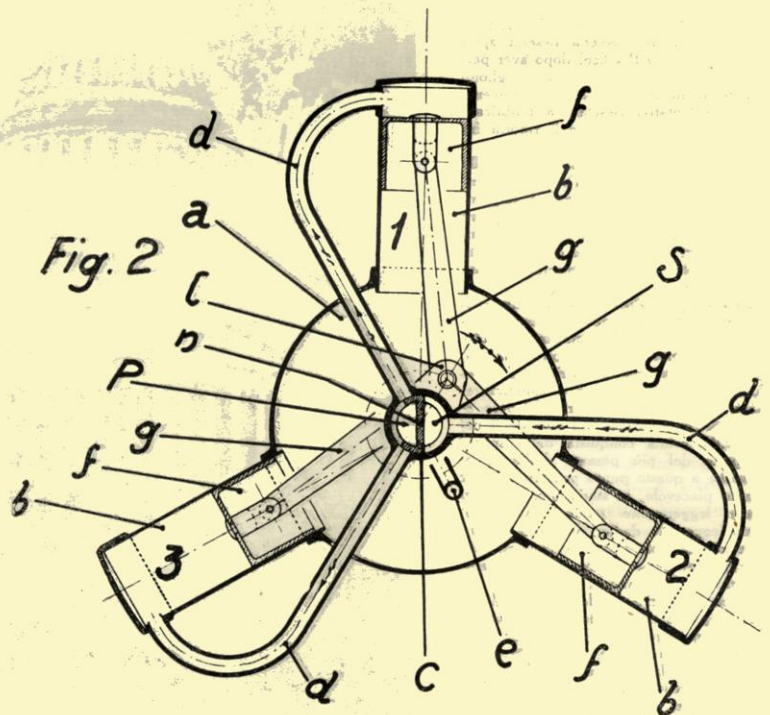
L'albero motore è anch'esso in acciaio e deve essere rettificato e alloggiare perfettamente entro la sua boccola di distribuzione. L'alloggio dell'albero deve essere perfetto, allo scopo di evitare qualsiasi fuga d'aria attraverso di esso.

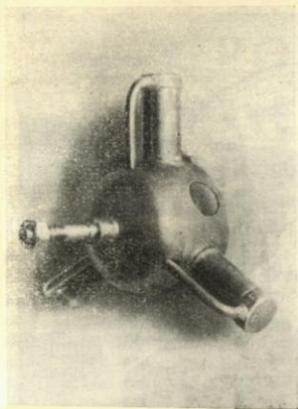
L'albero motore è forse in questo tipo il pezzo più complicato a costruirsi ed è il pezzo che deve essere fatto con la maggior precisione.

Nella prima parte dell'albero vi è la filettatura, per mezzo della quale si fermerà l'elica montanavi.

Quale si fermerà l'elica montanavi.

La seconda parte dell'albero è quella rettificata che ha su un primo asse uno o due fori che al montaggio devono trovarsi entro la scanalatura A) della boccola di distribuzione; ha poi due fessure opposte piazzate sullo stesso asse, che al montaggio deve corrispondere all'asse dei tubi d) che par-





Motore ad aria compressa a tre cilindri

tono dalla boccia e vanno ai cilindri.

La terza parte dell'albero è formata dall'eccentrico I), il cui raggio corrisponde alla metà della corsa che fa un pistone sia in salita che in discesa quando il motore funziona.

La terza e parte della seconda parte dell'albero è cava, cioè è forata internamente.

Detto cavo nell'albero è diviso per mezzo di un diaframma N), riportato e saldato in due camere: una di pressione e una di scarico.

Quella di pressione è la prima e si trova in comunicazione con la scanalatura A) per mezzo dei fori già prima accennati: questa camera è poi in comunicazione con la fessura P) sull'albero.

La camera di scarico ha invece libera comunicazione con l'esterno ed ha comunicazione con la fessura S) pure sull'albero.

La lunghezza delle fessure P) e S) sull'albero deve essere fatta con massima precisione per ottenere a tempo esatto la distribuzione dell'aria di pressione nei rispettivi cilindri e ricevere pure a tempo esatto l'aria di scarico.

L'eccentrico che porta il perno e la boccia su cui lavorano le bielle può essere fatto a parte e poi saldato all'albero.

La posizione dell'asse dell'eccentrico è opportunamente stabilita in relazione all'asse della fessura P) di pressione.

L'angolo che questi due assi formano fra loro assai facilmente si stabilisce e si fissa in pratica nel montaggio a seconda che si voglia far roteare l'albero motore in un senso od in un altro, tenendo anche conto di non creare punti morti per avere sempre il motore pronto a mettersi in moto in qualsiasi posizione si trovano i pistoni.

Le dimensioni di questo tipo di motore variano secondo la potenza e il numero di giri che si richiedono per il suo uso.

Naturalmente, costruendo, debbono curarsi la leggerezza ed anche la costruzione deve essere fat-

ta con precisione, specie per quelle parti che devono far tenuta (albero, sua boccia di distribuzione, pistoni e cilindri).

Sconsiglio assolutamente ai modellisti che non posseggono prati-

ca e attitudine alle costruzioni meccaniche di costruirsi da sé questi motori, perchè per tali costruzioni occorre essere provetti meccanici. La tenuta perfetta dei pistoni, dell'albero e l'assenza di

qualsiasi gioco fra le varie parti che debbono lavorare assieme, sono soltanto fattibili da chi è abile in meccanica di precisione.

Giarella

I nostri apparecchi

Il Breda 27

Gli apparecchi da caccia possono essere monoplani o biplani. C'è chi preferisce il monoplano per la sua costruzione più fine aerodinamicamente, che permette d'aver dei velivoli con forma di buon avviamento aerodinamico; e chi invece preferisce il biplano per la sua compattezza di costruzione e per una maggiore capacità evolutiva.

L'aviazione italiana ha generalmente adottato la formula biplana, costruendo apparecchi nei quali la velocità non ha diminuito l'agilità di evoluzione. Sono note le ottime prove fornite dai nostri caccia « C. R. 30 », anche in campo internazionale. Questi nostri apparecchi raggiungono delle velocità di poco inferiori ai più veloci caccia monoplani esteri, che sono pe-



ne di duralluminio. Il castello motore è formato da tubi di acciaio saldati ed è collegato alla fusoliera mediante attacchi a spinotti di acciaio. La parte centrale dell'ala fa parte della fusoliera. Dietro il motore è situata la paratia parafiamma. Due serbatoi benzina assicurano l'alimentazione del motore a mezzo pompe. Il carrello di atterraggio, a ruote indipendenti, è opportunamente controventato da profilati che vanno ad attaccarsi a

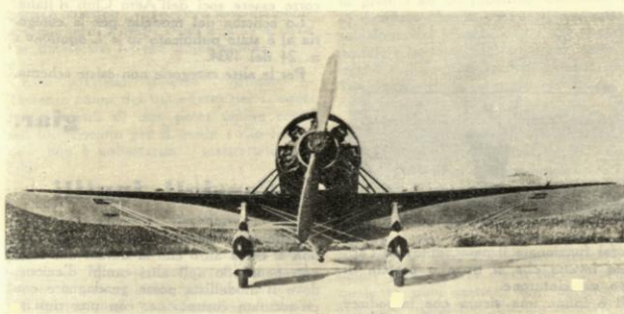
sono compensati aerodinamicamente.

Una completa dotazione di strumenti di navigazione e di controllo è collocata davanti al posto di pilotaggio. L'apparecchio è munito di impianto elettrico d'illuminazione e di riscaldamento, alimentato da una batteria di accumulatori ricaricati da un generatore collocato sotto la fusoliera in prossimità dell'attacco dell'ala.

Il « Breda 27 » ha una apertura d'ala di m. 10,68, è lungo m. 7,75 ed è alto m. 3,40. La superficie portante totale è di mq. 19,60 e il carico per metro quadrato è di kg. 106; il carico per cavallo è di kg. 4,05. La velocità d'atterraggio è di km. 115; la velocità massima, a bassa quota, è di 315 km. ora. A 5000 metri di quota l'apparecchio raggiunge i 385 km. ora. Il « Breda 27 » sale a 5000 metri in meno di 10 minuti ed ha una quota di tangenza di 9000 metri. A pieno carico l'apparecchio si distacca in meno di 300 metri ed atterra, con l'ausilio dei freni, in meno di 400 metri.

Queste caratteristiche di volo, veramente superiori, sorpassano quelle ottenute da altri apparecchi stranieri muniti di motori di potenza maggiore. Segno che la concezione del « Breda 27 » è ottima.

A. M.



rò muniti di motori di maggior potenza.

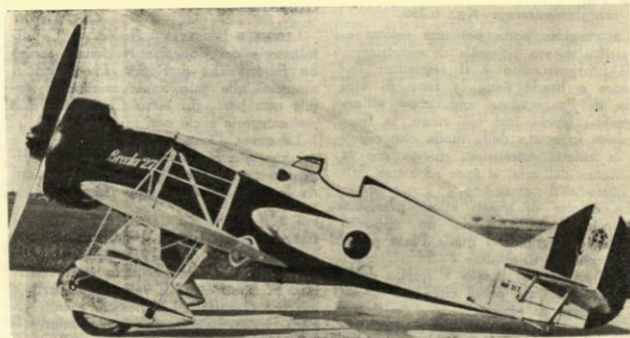
Ma anche nella costruzione dei monoplani da caccia, l'aviazione italiana ha ottenuto un notevole successo con la costruzione del « Breda 27 », che è stato esposto alla Mostra Internazionale d'Aviazione a Parigi ed ha effettuato dei voli dimostrativi all'estero, interessando vivamente i tecnici.

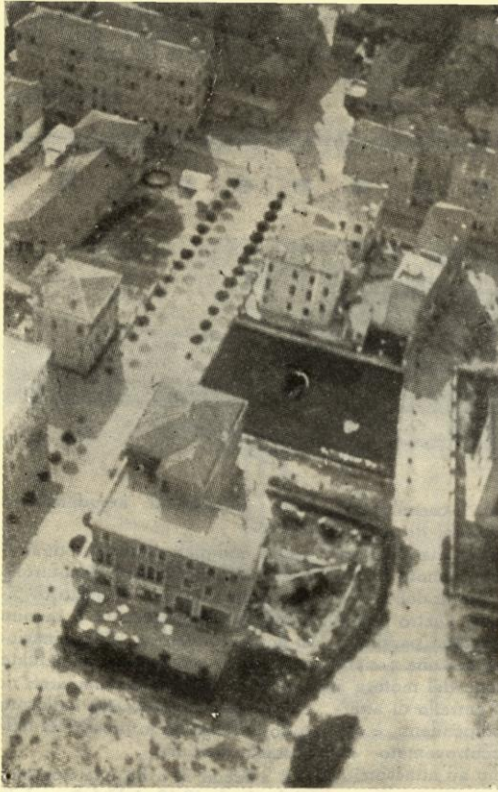
Il monoplano « Breda 27 » è costruito in acciaio, duralluminio e legno. È munito di motore Alfa Romeo Mercurio da 550 HP. con compressore e riduttore, raffreddato ad aria, con elica metallica tripala del diametro di metri 3,05. L'apparecchio pesa a vuoto 1.250 kg. e porta un carico utile totale di kg. 550.

La struttura della fusoliera è in tubi di acciaio al cromo, saldati all'autogeno, irrigidita da crociere in filo d'acciaio ad alta resistenza. La fusoliera è rivestita in lamieri-

metà dell'ala. Le due ruote sono munite di capottature aerodinamiche.

L'ala è a profilo semispesso ed è irrigidita da tiranti in acciaio ad alta resistenza. La struttura alare è in legno, il rivestimento in compensato. Gli alettoni sono attaccati all'ala con cerniere in acciaio e





Angelo Voltolina di Chioggia - un nostro aquilone ingegnoso - ha costruito un comune cerchio volante su cui ha fissato una macchina fotografica ad autoscatto. Con questo ingegnoso sistema il Voltolina è riuscito ad eseguire questa bella fotografia aerea della città di Sottomarina.

Noi lodiamo il nostro amico di Chioggia e lo avvertiamo che in tempo di guerra si ripercorrerà più volte a questo solare sistema. Naturalmente con pessimi risultati. Il Voltolina, invece, ha eseguito una fotografia aerea bellissima.



FOLGORE - Firenze. — Non ho adoperato l'altro tuo pseudonimo perchè non mi piace e poi perchè non v'è ragione di averne due: noi, come ha già detto anche Zio Falcone, siamo nemici dei poeti e non viviamo di fantasia.

Come si lancia l'aeroveleggiatore è spiegato nelle mie lezioni.

Il paracadute adottato dall'Aeronautica Italiana è di ideazione del Comandante Freri. Esso viene fissato al dorso della persona per mezzo di un cinturone munito di un sistema di aggranciamento e sganciamento rapido. Funziona tanto automaticamente, per mezzo di una fune attaccata al velivolo, quanto a comando, mediante una piccola leva fissata sul cinturone.

La calotta misura metri quadri 48 ed è in seta naturale.

Anche le funi di sospensione in numero di 16, sono di seta naturale e ognuna può sostenere un peso di circa 100 Kg.

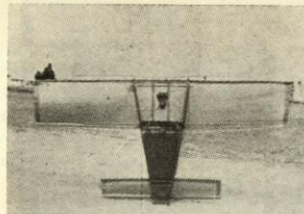
Il paracadute ripiegato è chiuso in una custodia fissata al cinturone e pesa complessivamente Kg. 6.250.

La custodia porta poi una calotta estrattile dotata di molla di espulsione. Il funzionamento è il seguente: l'aviatore a bordo tiene la fune di vincolo del paracadute aganciata all'aeroplano; lanciandosi nel vuoto, la fune provoca lo scatto della molla che espelle la calotta estrattile, questa per la resistenza dell'aria, si apre ed estrae dalla custodia il paracadute.

La calotta di questi allora presenterà un'imbocca fatto da un apposito cerchio di legno, nel quale l'aria penetra facendola distendere.

Dall'istante del lancio a quello della completa apertura passa circa un secondo e mezzo di tempo.

Qualora non fosse possibile far uso della fune di vincolo con l'apparecchio, si



può far funzionare il paracadute con l'apposita levetta che si trova a portata di mano sul cinturone.

Vi è infine una sicura che impedisce l'apertura casuale del paracadute durante il volo, ciò che sarebbe pericolosissimo.

GASTONE PONS - Milano. — Ti consiglio di adoperare il cartone. A Bologna esiste una nota ditta che potrà procurarti quanto desideri. Leggi le réclame sul nostro giornale.

ENZO PANDOLFI - Ancona. — La sede dell'Aero Club d'Italia è a Roma in via Lepanto. Mandami pure le fotografie dei tuoi aeromodelli che mi saranno sempre gradite e, se meritevoli, potranno essere pubblicate. Anche a te consiglio di adoperare, invece del cartone, il legno compensato.

LEONELLO BORSETTA - Roma. — Le eliminazioni del Concorso Nazionale saranno fatte anche a Roma. I concorrenti ammessi alla gara finale saranno in totale otto per ogni Aero Club, cioè due per categoria e ciò non mi pare poco.

La quota d'associazione al R.Ae.C.I. è minima e offre diversi vantaggi. Al riguardo potrai avere precise informazioni rivolgendoti all'Aero Club locale.

PAOLO BURRONE - Cabella Ligure. — In Italia esistono ottime pubblicazioni che trattano di costruzioni aeronautiche; ed eccone alcune che potranno interessarti: ing. F. Bonifacio « Il velivolo moderno » ing. E. Garuffa « L'Aviazione » ing. G. Panzeri « Aerodinamica » ing. Bonomi « Il volo a Vela ».

Un manuale che tratti degli aeromodelli verrà pubblicato fra un paio di mesi.

DEDALO II - La Spezia. — Plaudo alla tua promessa di propaganda e mi auguro di vederti a Roma per il prossimo concorso con i tuoi Balilla. Di profili alari ne sono tanti adatti per quel modello ed è certo che spetta al costruttore scegliere i migliori. Il profilo n. 980 e il 343 sono preferibili a quelli che mi hai nominati.

Il passo dell'elica dipenderà dalle qualità aerodinamiche che avrà l'apparecchio finito: certo esso dovrà essere piccolo dato che la gara è di durata, e perciò lo sfruttamento della forza motrice deve essere il massimo consentito. In prossime lezioni tratterò delle eliche.

Le prove di aeromodelli si iniziano sempre montando i piani di sustentamento e di quota ad incidenza nulla. Il centro di pressione deve coincidere con il centro di gravità o trovarsi in posizione superiore sul suo asse verticale.

In linea generale è sempre ai piani di quota che occorre variare l'incidenza a seconda della necessità. Si potrà spostare anche l'incidenza dell'ala; ma solo in casi speciali che solo l'esperienza può far intuire. E l'esperienza si fa dopo molte prove con dispendio di grande pazienza, che è il fattore primo per arrivare a buoni risultati.

L'aeroveleggiatore che ho ultimamente descritto è un semplice apparecchio, minuscolo come modello, che però non ha alcun rapporto di somiglianza con apparecchi veri esistenti. Il disegno n. 1 della ditta di Bologna riproduce un bellissimo ed interessante aliante.

E' stato ricevuto l'importo e sono stati spediti i numeri arretrati richiesti.

Grazie degli auguri che contraccambio.

LUIGI COPPOLA - Napoli. — Per partecipare al Concorso nazionale del 1935 occorre essere soci dell'Aero Club d'Italia.

Lo schema del modello per la categoria a) è stato pubblicato su « L'Aquilone » n. 24 del 1934.

Per le altre categorie non esiste schema.

giar.

Consigli inutili

Nelle gare aeromodellistiche italiane, non si cerca altro che la durata del volo, non pensando agli altri campi d'azione, dove il modellista possa guadagnare con un'accurata costruzione, con una riuscita forma, bella ed elegante, con un volo, breve sì, ma stabile, e una cosa alla quale non si dà importanza, alla somiglianza dei voli con apparecchi veri. Perché, per la durata, si deve sacrificare l'estetica,



Il piccolo Ugo Roasio a cavallo d'un "A. S. I"

la costruzione solida e resistente? Perché bisogna sacrificare un bel decollo per un lancio a mano solamente perchè il carrello è abolito per il peso? Ogni aeromodellista rifinirebbe di più i suoi modelli, e li farebbe più resistenti, se sapesse che questo verrebbe a suo vantaggio, mentre nelle gare che si disputano annualmente al Littorio non si vedono che competizioni di leggerezza: si sacrifica tutto quello che è sacrificabile per vedere i minuti.

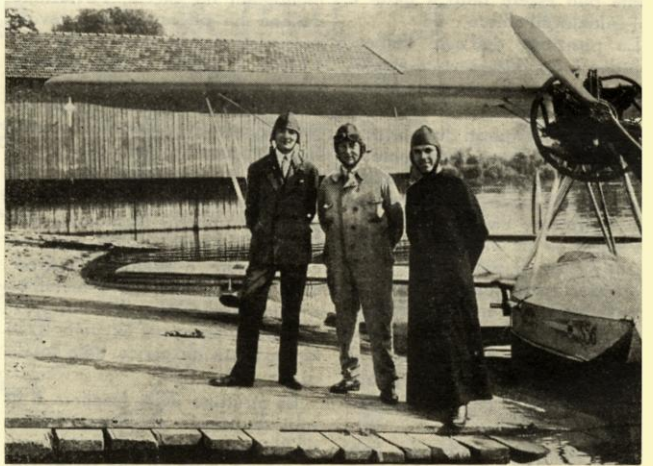
Ma sarebbe meglio che vicesse la gara un modello ben rifinito, di una bella forma, solido, elegante, che un « canard », composto di ala, tubo, timone ed elica.

Il sistema a punteggio eliminerebbe ogni sotterfugio e darebbe al modellista un'ampia libertà di costruzione, e si avrebbero i modelli nel vero senso della parola. Il copiare dal sistema americano non è uno scorno per l'aeromodellismo italiano, ma un gran passo per migliorare le gare e l'aeromodellismo stesso.

Con questa nota non voglio cambiare il regolamento, ma dare agli aeromodellisti un'idea del modo migliore di classificare le gare, per migliorare l'aeromodellismo italiano.

Questa nota che ci manda Avionetto sarebbe interessante se il bando del concorso nazionale non fosse chiaro.

Consigliamo Avionetto di rileggere il regolamento e lo avvertiamo che L'aquilone metterà in palio un premio proprio per favorire il progresso nel campo delle costruzioni... eleganti.



Fratel Dionisio, Sandro Passaleva e Carletto Giraudi dopo un volo con l'« S. 56 ».



Diario africano

(QUARTA ED ULTIMA PUNTATA)

Ho pensato di tagliar corto. Mi è venuto il sospetto che i miei cari aeronipoti ne abbiano abbastanza di voli senza importanti avventure e di monotone affricanerie. E' fuori dubbio che il romanzo di Ulisse Perso interessa molto di più delle mie avventure, anche se è un romanzo di pura fantasia. Non per niente tanti miei piccoli amici mi scrivono che "Su e giù per il Sahara" è il più interessante romanzo che abbiano letto! Invece, del mio viaggio chi me ne parla? Chi si è occupato di me? Nessuno — salvo qualche pulcino — si è informato della mia salute. A che cosa servono le gambe di Zio Falcone?

Basta, è inutile insistere.

Vi dirò, dunque, che il lago Ciad non è un lago, ma una immensa e orrenda palude: più melma che acqua, e molti pesci strani e coccodrillini tanto vezzosi quanto mansueti. E zanzare che sembrano farfalle, e farfalle che somigliano ai pipistrelli, e pipistrelli uguali all'apparecchio veleggiatore del pioniere Otto Lichtenhal. In verità non abbiamo scoperto nulla di nuovo. E' vero che il nostro viaggio ha avuto un altro scopo, e cioè quello di sperimentare il T. 15, ma la speranza di scoprire qualche nuova oasi, o un nuovo affluente (o immissario) del lago che un tempo fu chiamato, da Leone Africano, di Bornu, ce l'avevo io, e l'avevo coltivata Teofilo. Invece niente. Quando abbiamo veduto un branco di tartarughe nuotare tranquillamente attorno alla grotta di un grosso ippopotamo abbiamo gridato alla scoperta sensazionale; ma poi un ufficiale francese ci ha detto che di ippopotami, nel lago Ciad se ne trovano molti, e che tutti lo sanno: a Parigi, a Londra, a Roma, a Rocca di Papa...

Una sera, mentre me ne stavo sdraiato sulla nuda terra, ho avvertito una specie di prurito alla gamba destra. Non ci ho dato importanza. "Sarà una pulce tuareg" — mi son detto —. E ho grattato.

Ma più grattavo e più la pelle mi prudeva. Conclusione: l'indomani mattina la gamba era gonfia e orribile a vedersi come la zampa di un ippopotamo. Teofilo mi ha coricato sul suo fido apparecchio, e via, con alle spalle un baldanzoso vento di sud.

Ed ora sono qui, ancora un po' indolenzito, freddoloso un poco più dell'anno scorso, ma sano, forte, e allegro. Sono qui a vostra disposizione, tutt'occhi e orecchi, per voi, cari amici, amici miei buoni e vivacissimi che non potrete mai volermi, tutti insieme, tanto bene quanto io riesco a volervene da solo.

ZIO FALCONE

GIANCARLO VALLINI - Rovigo. — 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. In ogni modo, ed in via eccezionale, ti spediamo il n. 21. Saluti cordiali.

GIUSEPPE MOHRHOFF - Roma. — La ringraziamo di aver rilasciato due abbonamenti a favore del fondo Gaby Angelini. Saluti distinti.

ROCCHI RENZO - Imola. — Pubblicheremo il risultato ma smaschereremo il tuo perfido disegno... che deve assolutamente assomigliarti. Grazie degli auguri e della tua dichiarata fedeltà graditissima.

ELIO VITTORIO ADDABO - Milano. — Terremo conto del tuo affetto per L'aquilone, dolenti di non poter tenere conto del tuo disegno per il quale «Zio Falcone» non è abbastanza... maltrattato! Alalà.

ADOLFO ZORDAN - Lucca. — Potrai eliminare la deficienza riscontrata nell'orientamento mettendoci quella buona volontà che, viceversa, ti è mancata nello scrivermi. Mi compiaccio con tua sorella per le sue ottime aspirazioni e le dirai di rivolgersi, per consiglio, al locale Aero Club. Ecco i tuoi saluti per Avionetta di Milano e Avionetto di Roma e l'ambasciata a Giarella per il desiderio mi riferisato. Ricambio gli auguri. Alalà!

ALDO BURATO - S. Gimignano. — La tua promessa di buona propaganda ti ha fatto pervenire il giornale sino ad oggi: vedo che sei giunto a mezza strada del



Una visione aerea d'un angolo caratteristico del lago Ciad

programma stabilito e mi auguro che raggiungerai presto la mèta. Ben vengano i vaglia. Quel tale Cesoria di Forlì, non risulta abbonato. Manda il resoconto ma senza impegno. Ricambio i saluti fascisti.

ALDO BASCIU - Cagliari. — Sta bene quanto ci ha scritto l'aquilotto Antonio Lecca. Saluti a entrambi.

SERGIO RESEMINI - Genova. — Il «Castellano dell'aria» ti ricambia cordialmente gli auguri.

AQUILA AZZURRA - Milano. — Grazie del nuovo aquilotto da te procurato ed al quale do il benvenuto nella nostra famiglia. Grazie anche dei francobolli che daremo in premio ad un prossimo Concorso. Però desidero che tu scriva nuovamente la soluzione dei giochi sopra una cartolina postale e tu firmi anche col tuo nome, oltreché con lo pseudonimo. Archimede e Teofilo ricambiano con me i saluti.

RENZO GABBETTA - S. Martino Siccomario. — Puoi mandare l'importo dell'abbonamento mediante cartolina vaglia o francobolli. Ricambio saluti e auguri.

UGO ROBORIGO - Roma. — Delle fotografie che ci hai inviate, il direttore ne pubblica due. Sei contento? Vuoi sapere perchè Betti si è messo nome Avionetto? Forse per la stessa ragione per la quale tu puoi metterti uno pseudonimo qualsiasi, magari... Nabucodonosor! Ricambio i saluti a te, a tuo fratello e a Bielli.

GIOVANNI KANOBELJ - Trieste. — (Accipicchia che cognome scorbutico!) Ti ho fatto spedire i disegni del «G. R. 30», ma non del veleggiatore che occorre chiedere alla Ditta Aeromodelli e Accessori, Via Riva Reno 114, Bologna. Il numero dei fili di elastico è in relazione alla grandezza dell'apparecchio. Bisogna che ti regoli a costruzione ultimata. Con 60 centesimi di francobolli tu ne pretendi anche 30 in restituzione! Non mi pare tu faccia lo sciupone! Ricambio saluti alati.

MARIO BENETTI - Brescia. — Ti sono stati spediti i disegni del «G. R. 30» e dell'«A. S. I». Il profilo dell'elica non ha niente a vedere con quello dell'ala. Per calcolare un'elica bisogna aver fatto degli studi d'ingegneria; perciò devi limitarti a costruirne una alla quale darai un passo medio. Se gira troppo svelta, aumenta il passo; se gira poco, diminuisce. L'indirizzo che richiedi è Via Ariberto 8, Milano. Ricambio i saluti.

AVIERA ARDITA - Busto Arsizio. — La tua letterina dattilografata mi ha procurato una piacevole sorpresa, anche per la carta su cui è scritta. Non sono però riuscito a identificarti e ti prego di evitarmi la fatica delle ricerche. Se ti accetto? Se è vero che la mia è una «rubrica chiacchierina» figurati se non c'è

posto per un'ardita aerea, già rondine del «Tricolore». Ricambio le belle cose azzurre.

AQUILA NERA - Milano. — Graditissimi sono giunti i tuoi auguri che vengono ricambiati di cuore.

NICOLINO ADILETTA - Napoli. — Ricevuto il vaglia ed assai gradite le tue notizie. Da molto tempo non ti facevi vivo! Attendiamo grandi cose dagli aquilotti di Napoli. Leggi le pagine intitolate «Chiacchiere e fatti». Saluti fulminei.

AVIO GIGI - Bergamo. — Diamo il benvenuto tra i nostri aquilotti al tuo amico Sandro Azais e ringraziamo te di averlo scovato. Però ti sei dimenticato di rinnovare il tuo abbonamento finora. Ti è stato spedito il numero che ti manca. Ricambio i saluti aereo fascisti.



Un'altra oltraggiosa caricatura di Zio Falcone ad opera del bravo Zironi

AGELLO - Torino. — Per questa volta passi: ma ti prego cambiar pseudonimo. Perchè hai scritto di nascosto? Chi te l'impedisce? L'importo dell'abbonamento puoi mandarlo anche in francobolli. Gradiremo le fotografie, di qualsiasi formato, che riprodurremo purchè interessino e siano chiare. Impossibile restituirle in qualsiasi caso. Ricambio i settecento saluti fascisti orari!

MARIO FERRARINI - Parma. — Sono convinto anch'io, modestia a parte, della «utilità che rende questo giornale che in questi ultimi tempi si è reso più bello e interessante». Grazie, Pregho! Insomma tu vorresti, in mancanza, anzi in sostituzione della sede, il distintivo. Un segno di riconoscimento che affratellasse gli aquilotti in qualunque momento e in qualsiasi luogo s'incontras-



La raccolta di foglie tropicali dalle quali si estrae l'alcool. Prima che ci andassero i francesi a Cuca, queste foglie le masticavano i Santoni, per... ispirarsi!



Domenica 6 gennaio si sono trovati al galoppatoio di Villa Borghese molti aquilotti romani per discutere di... Meglio non parlarne. Il pittore Bacchelli è riuscito — come vedete — a diffamare un gran numero di persone, fra cui il povero direttore. Il curioso è che questo pittore sia riuscito a vedere anche se stesso, nel gruppo... Tosaroni dovrebbe essere quel giovane coi capelli simili agli uncini e con la pipa in bocca. E che bocca! Amici romani, perchè non denunciate Giorgio Bacchelli per diffamazione?

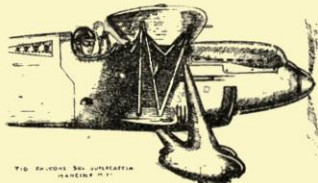
sero. Le richieste del distintivo si fanno sempre più numerose e pressanti e credo che le... superiori gerarchie aquilonesche dovranno decidersi e provvedere.

Io sono con voi, ma non sono un gerarca per potervi accontentare! Grazie delle tue manifestazioni di entusiasmo, degli auguri e dei saluti azzurri, ricambiabilissimi.

ENZO PANDOLFI - Ancona. — L'abbonamento costa lire 7 e non lire 5, importo della vaglia che ci hai mandato. Se non ci farai avere la differenza, L'aquilone lo riceverai soltanto fino al mese di ottobre 1935. Saluti a te e a Cino.

WALTER GIARDINI - Bracciano. — Non facciamo scherzi! Ci vuol poco a comprendere che il tuo racconto non è adatto per noi!

UGO RODORICO - MARIO FERRARINI - AURELIO VEDOLI. — Vi ringrazio del nuovo abbonamento che ciascuno di voi ha procurato. Se tutti gli aquilotti e tutte le rondini vi imitassero, si raggiungerebbe presto il sogno accarezzato da molti: di trasformare cioè in settimanale L'aquilone. ne! Saluti cari.



Zio Falcone sul "Supercaccia Mancini 7". Sapete chi è Mancini? E' l'autore stesso di questo disegno

SCONOSCIUTO da Novi Ligure. — La tua firma è illeggibile. Per entrare all'Accademia aeronautica occorre essere forniti di Licenza di Scuola media di grado superiore. Nell'Istituto «U. Maddalena» sono accolti soltanto gli orfani di aviatori caduti, i quali possono poi passare all'Ac-

cademia Aeronautica. Saluti alati e firma le lettere chiaramente.

UMBERTO DE MATTEIS - GIUSEPPE ACERBI — Grazie anche a voi per i nuovi abbonati che avete procurato. Saluti aquiloneschi.

AVIATIK - Bergamo. — Il giornale ti è stato regolarmente spedito. In via eccezionale ti mandiamo un'altra copia del n. 1. A giorni riceverai anche il resto. Gli aquilotti di Bergamo sono pochini: vedi di aumentare il numero, facendo propaganda tra i tuoi amici. Ricambio i saluti.

PROF. ROMANELLI - Sopolaca. — Grazie degli abbonamenti ai quali è stato dato regolare corso. Saluti distinti.

IL SOGNATORE - Monza. — Riconosci che non ho molto tempo da perdere e poi mi scrivi quattro pagine di domande! Il programma per l'anno corrente della R. Accademia Aeronautica è in preparazione e non è quindi ancora pubblicato. Prendo atto con piacere delle tue buone disposizioni e delle belle speranze che coltivi. Attendereò con piacere il rinnovo del tuo abbonamento insieme al nome di un nuovo socio da te procurato. I nostri amici a Monza sono pochini! Occorre aumentarne il numero. Ho passato a Giarella tutte le domande di carattere tecnico. Ricambio gli infiniti saluti.

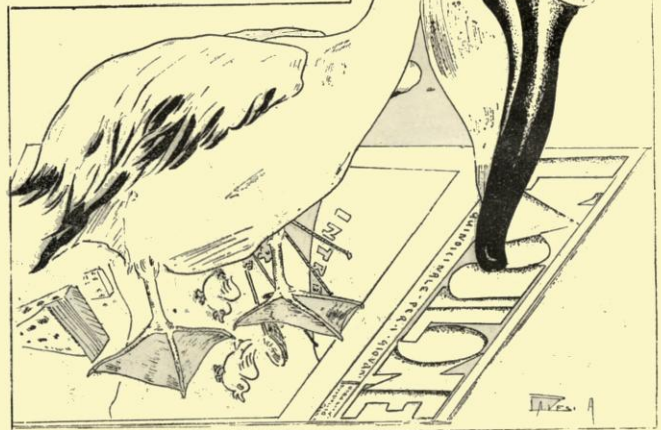
FELICE DAINESE - Mestre — Ringrazio te ed anche l'amico Pistore dell'abbonamento inviato. Attendiamo da voi un'efficace propaganda per la diffusione de L'aquilone, perchè occorre rinforzare le file degli abbonati se volete che la Regina dell'Adriatico accolga un bel raduno di aquilotti e di rondini. Ricambio la squadriglia di rombanti azzurri saluti.

GASTONE PONS - Milano. — Il tuo abbonamento è stato ricevuto ed ha avuto regolare corso. Se il primo numero non si è pervenuto, significa che ha fatto gola a qualcuno. Indaga. Saluti cordiali.

GRIFO - Milano. — Sì: la Befana (alla mia età è più facile che sia la Befana a portarmi dei doni!) mi ha portato un fischietto. Lo conserverò gelosamente e

quando verrò a Milano, mi presenterai quel bel... tipo di romano degenerare. Gli farai ripetere l'esposizione dei suoi ideali di «gagà» in erba in mia presenza e... gli risponderò a dovere. In quanto alla tua fotografia l'ho cercata invano fra le pieghe della lettera assai gradita e, comunque, sufficientissima per formarmi una buona opinione di te sia fisica come morale. Ricambio, anche a nome di «Zio Gas» gli auguri.

VITTORIO BINI - Milano. — Nel saluto ai «reduci», di cui ti si ringrazia, hai dimenticato Archimede, povera bestiola, che pure ha, nell'avventurosa storia, una parte di primo piano. Sono tornato, sì, e sono rimasto assai lietamente sorpreso di ciò che avete voluto e saputo realizzare voi di Milano. Avionetta, Nibbio, Rombo Azzurro, Veneto Volante, Grifo, Eolo, giovani di razza, stoffe di futuri volatori, gente «navigata» per Allah! Bravi. In quanto a quel tuo racconto... ho il ricordo di un'avventura nel Sahara, ma non so



Progetto per una copertina a colori. Chi vuol guadagnare 100 lire? - L'idea è dell'ottimo Pavese.

precisare se si tratti di un episodio del mio viaggio o della lettura del tuo racconto. Rintraccerò il manoscritto. Ricambiabilissimi gli auguri.

IL DERISO - Roma. — Metti pure le ali al mio nome e metti anche il tuo nome e cognome accanto al tuo pseudonimo, che ti consiglio di cambiare. Non siamo noi i derisi, ma lo sono, da noi e con tutto il nostro compatimento, coloro che non comprendono la bellezza della passione che ci infiamma.

RONDINE AERODINAMICA - Roma. — Per questa volta il pancino del cocodrillo è rimasto a digiuno del sottoscritto; comunque ti ringrazio del... gentile pensiero di aver portato il lutto con tanto sincero dolore. Lo dico anch'io che è ora di finirlo. E te lo dimostro. Ho promosso un'azione a fondo. Prima un'inchiesta, e poi una decisione eroica. Leggi le pagine intitolate *Chiacchiere e fatti*. Non dimenticarti di fare seria propaganda fra le tue amiche.

Ricambio gli auguri, anche a tuo fratello (che ignora — ma come si fa? — l'esistenza dell'Aero Club di Roma!) e anche alle tue sorelle (purchè ti lascino in santa pace quando mi scrivi!) affettuosamente.

ASPIRANTE AVIATRICE N. 1. - Bergamo. — Regolati come vuoi, ma ti consiglio di non fare nulla di nascosto di tua madre. Procura invece di compiere opera di persuasione ferma e serena. Ti verrà il consenso e la tua preparazione sarà più completa ed efficace. Mi sorride molto il pensiero di una Maestra aviatrice che salirà per le vie azzurre con la bella divisa delle dirigenti dell'Opera Balilla e porterà con sé nella scuola, fra le sue scolarette, la nobilissima passione per il volo. Grazie della promessa propaganda: potrai fare moltissimo e se desiderai copie da distribuire in saggio, richiedecole. Ti sono vicino con gli auguri più affettuosi per il raggiungimento dei tuoi ideali, ricambiando i saluti fascisti.

PIERLUIGI CASTAGNOLI - Milano. — Farò ricerca della cartolina e regolerò i conti dei premi. Tu però devi togliermi un dubbio. E' vero che non fosti presente al raduno di Milano? E' vero che non sei iscritto al gruppo Gaby Angelini? Così mi hanno riferito ed io ho affermato che ci deve essere errore di persona! Ricambio i saluti aquiloneschi.

NIBBIO - Milano. — Leggeremo volentieri le tue impressioni sugli esami del brevetto A di volo a vela e per conto mio ti ringrazio degli auguri di guarigione (senza tanti umh!). Ricambio gli altri auguri e i saluti tuoi e dei camerati Eolo e Grifone.

RINNOVO VIVA PREGHIERA a tutti coloro che scrivono di aggiungere allo pseudonimo il nome e cognome e, quando specialmente richiedono numeri arretrati, avanzano reclami, ecc. di non dimenticare anche l'indirizzo.

A TUTTI GLI AQUILOTTI e A TUTTE LE RONDINI che in occasione delle recenti ricorrenze hanno inviato messaggi augurali, a nome anche del Direttore, della intera Redazione e dell'Amministratore (cui gli auguri inviati a mezzo di cartolina vaglia sono giunti particolarmente graditi), ricambia di cuore l'affezionatissimo

Zio Falcone

RUBRICA FILATELICA

LE DENTELLATURE

I francobolli possono esse non dentellati, dentellati e « percés en ligre ».

I non dentellati si trovano particolarmente nelle prime emissioni. Per staccare un esemplare dall'altro si usavano le forbici.

Per il sempre crescente uso dei francobolli si pensò di facilitare l'operazione del distacco, e gli esemplari vennero allora divisi l'uno dall'altro da una serie di forellini.

Nei cataloghi le lette « dent », che significano appunto: dentellato, sono seguite da un numero. Tale numero corrisponde a quello dei dentelli contenuti in una lunghezza di 2 centimetri.

Se a « dent » segue un solo numero, ad esempio 13, ciò vuol dire che i francobolli di quella emissione sono dentellati 13 su tutti i quattro lati.

Se « dent » è seguito da due cifre, ad esempio 13.14 ciò significa che i francobolli di quella emissione possono essere indifferentemente dentellati 13, 14, 13 x 14 o 14 x 13.

Le cifre 13 x 14 significano che il lato orizzontale è dentellato 13 e il verticale 14.

L'istrumento che serve a misurare le dentellature si chiama *Odontometro*.

NUOVE EMISSIONI.

Cosa strana, in questi 15 giorni è uscita solamente una serie di francobolli in Belgio. Si annunciano però parecchie emissioni in diversi Stati (Italia, Inghilterra, Francia e Russia). Vedremo.

Oggi diamo i particolari anche della emissione austriaca del 3 dicembre, già comunicata.

Austria: La serie emessa il 3 dicembre, detta degli architetti, comprende 6 Valori:

12 + 12 gr. nero-grigio (Anton Pilgram)
24 + 24 gr. violetto (I. B. Fisher von Erlach)
30 + 40 gr. rosso (Jacob Prandaner)
40 + 40 gr. bruno (A. von Siocardsburg e E. van der Null)
60 + 60 gr. bleu (Heinrich von Ferstel)
64 + 64 gr. verde (Otto Wagner)

Belgio: Serie di beneficenza - Sette valori. Vignetta eguale per tutti.

10 + 5 c. grigio e carminio
25 + 15 c. bruno, rosso e carminio
50 + 10 c. verde e carminio
75 + 15 c. bruno, violetto e carminio
1 fr. + 25 c. rosa carminato e carminio

1.75 + 25 c. oltremare e carminio
5 fr. + 5 frs. violetto, bruno e carminio.
5 fr. + 5 frs. violetto, bruno e carminio.

Mauritius Postoffice



5. SCIARADA

D'una bella compagnia molto, molto melodiosa, ma assai poco numerosa, è capoccia il mio primier. Tanti, tanti sono i nomi che si usano nel mondo, ed è un nome il mio secondo di persona femminil. Il total è lieto giorno, viene a noi ben di sovente, è di riposo per la gente che suole molto lavorar.

6. SCIARADA

Se scrivi distaccato il primo e l'altro mio, sono un giorno passato, null'altro sono io. E', di parole, il tutto ora bello, ora brutto.

7. ANAGRAMMA

Mutando posto alle quattro lettere: A-M-O-S formare: un nome proprio di persona — un carico — un'isola e un fume.

8. I CONTRARI

Trovare parole che abbiano un significato contrario, al significato delle seguenti: sopra — stupendo — corto — disfare — abbattere — dare — civile — sì — pessimo. Le prime lettere di ciascuna parola trovata, riunite insieme, formano il nome di un villaggio presso al quale avvenne una grande battaglia.

Tra i solutori di almeno tre dei quattro giochi pubblicati sarà estratto a sorte un premio.

Inviare le soluzioni, esclusivamente a mezzo di cartolina postale, alla Direzione de L'aquilone - viale dell'Università - Roma - non oltre il 30 gennaio 1935.XIII.

O T E L L O

"Ha ucciso la sua sposa il moro Otello!,,
per tutta Cipro s'ode mormorare.
Per tutta Cipro s'ode singhiozzare:
"Ha ucciso la sua sposa il moro Otello!,,

Fu un fazzoletto di batista lieve
che la tragedia fece originare.
Fu un pezzettin di trina, breve breve,
che Desdemona fece soffocare.

Nell'udir la novella sanguinaria
una vecchietta leva gli occhi al cielo,
e poi sussurra, mesta e pur bonaria:

"Ha ucciso la sua sposa l'ottentotto
perchè quel preziosissimo suo velo
era di fil di lana di Marzotto!,,

Sportivi!
L'APEROL
AUMENTA LA TONICITA' MUSCOLARE e MANTIENE LA FORMA
L'APEROL è un Aperitivo poco alcoolico, dissetante, regolatore della digestione; a base di speciali erbe aromatiche
Chiedete Opuscolo N. 2 (gratis) allo Stabilimento:
S. A. F.lli BARBIERI - PADOVA

USCIRA' PROSSIMAMENTE

in ricca veste tipografica a cura di
GASTONE MARTINI e PAOLO NOBILI

Il costruttore di aeromodelli

In questo volume i novellini apprenderanno i primi elementi per la costruzione degli aeromodelli e gli aeromodellisti provetti troveranno lezioni e informazioni sulle ultime conquiste dell'aeromodellismo di tutti i paesi.

Aeromodelli e Accessori Via Riva Reno -118 - Bologna

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

NON SI PROCEDE AL CAMBIAMENTO DI INDIRIZZO, SE LA RICHIEDISTA NON E' ACCOMPAGNATA DA UN FRANCOBOLLO DA 50 CENTESIMI e DALLA FASCIETTA CON LA QUALE SI RICEVE IL GIORNALE

E' uscito:

ENZO JEMMA

Storia di due ragazzi che inventarono il volo

Elegante vol. in 16°
riccamente illustrato

Prezzo L. 8,-

Indirizzare richieste e vaglia all'Amministrazione de L'aquilone
Roma - Viale Università

G. DELLA NOCE

L'INVASORE DEI CIELI

(FIABE AVIATORIE)

Volume riccamente illustrato a colori - Adatto per strenna

Prezzo Lire 15

Si cede ai nostri abbonati per sole LIRE 10.-

Indirizzare richieste e vaglia all'Amministrazione de

« L'AQUILONE »

ROMA, Viale dell'Università, ROMA



“voio antola....”

**PURGANTE AQUILA,
AL CIOCCOLATO**