

# L'ACQUILONE

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

quindicinale di aeronautica per i giovani

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





Il giorno 19 corrente a Caserta, nel magnifico Palazzo Vanvitelli ove ha sede l'Accademia Aeronautica, è stato inau-

gurato il nuovo corso annuale per il quale era pervenuto al Ministero dell'Aeronautica un numero rilevantisimo di domande, tantochè i posti messi a concorso furono per volere del Duce raddoppiati.

L'inaugurazione del corso dell'Accademia Aeronautica costituisce un'interessante suggestiva cerimonia. Assai solenne è stata quest'anno, poichè ai giovani allievi del nuovo corso « Orione » è stato riservato l'altissimo onore di avere per padrino del corso il Capo del Governo.

Il Duce, per dare alla cerimonia la sigla caratterizzante la sua dinamica attività e la sua passione aviatoria, è giunto pilotando personalmente, contro le avversità del tempo, un apparecchio Savoia-Marchetti S. 72. Egli era accompagnato dal Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica generale Valle e dal suo aiutante di volo maggiore Biseo.

Mentre la innumerevole folla convenuta anche dai paesi vicini accalata nel piazzale dinnanzi alla Reggia acclamava con nuove ondate di entusiasmo, il Capo del Governo ha fatto il suo ingresso nella R. Accademia.

Tutti gli allievi erano schierati: prima i sottotenenti del corso « Leone », poi gli aspiranti del corso « Marte », poi gli allievi del nuovo corso « Orione », i giovanissimi che nel rito pronunciarono il loro giuramento di fedeltà.

Agli squilli dell'« attenti », risuonano i comandi secchi di « presentat'arm » seguiti dallo scroscio delle mani sul calcio dei moschetti.

Ha così inizio la cerimonia.

Il generale Biagini, Comandante della R. Accademia Aeronautica, presenta il nuovo corso al Capo del Governo e pronuncia la formula del giuramento di fedeltà al Re, alla Patria e al Regime. Alla domanda solenne: « Lo giurate voi? » tutti gli allievi rispondono con un sol grido « Lo giuro ».

S. E. Moriondo impartisce allora la benedizione del nuovo ga-

gliardetto di colore azzurro sul quale, in caratteri d'oro, è scritto il motto « Fulminando imperverso ».

Il Duce, preso nelle mani il gliardetto, lo consegna all'alfiere mentre il capitano Salvadori, direttore del corso, libera un palloncino al quale è legato un orifiamma recante il nome degli 82 allievi del corso « Orione ».



Mussolini assiste alla sfilata in parata degli allievi del corso « Orione ».

Il palloncino, investito dalle folate del gelido vento, tende verso l'alto e con un balzo si eleva verso le nubi che stanno diradandosi, supera le raffiche e i vortici e scompare nel cielo.

Forse in esso, lo spirito anelante di spazio e di azzurro di quell'appassionata giovinezza, segnava in quel momento nel cielo la via del suo stesso avvenire.

Mentre si diffondono le note di « Giovinezza » dalle trombe della banda presidaria, l'allievo Reccardini, il più giovane del corso, legge la seguente commovente preghiera dell'aviatore:

« Dio di potenza e di gloria che doni l'arcobaleno ai nostri cieli — Noi saliamo nella tua luce — Per cantare col rombo dei nostri motori la nostra passione — Noi siamo uomini — Ma saliamo verso di Te — Dimentichi del peso della nostra carne — Tu, Dio, dacci le ali delle aquile — Lo sguardo delle aquile — L'artiglo delle aquile — Per portare — ovunque tu doni la luce — L'amore, la bandiera, la gloria d'Italia e di Roma — Fa nella pace dei nostri voli il volo più ardito — Fa nella guerra della nostra forza la tua for-

za, o Signore — Perchè nessuna ombra sfiori la nostra — E sii con noi come noi siamo con Te — Per sempre ».

Appena l'allievo ha terminato di pronunciare la preghiera, il Duce consegna la spada d'onore al sottotenente Mazzotti del corso « Leone »: questo giovane ufficiale è stato per tre anni sempre il primo

quadrati corso per corso coi propri ufficiali.

Prima di lasciare la Reggia, il Duce si è degnato di partecipare al frugale rancio degli allievi, i quali al termine della mensa hanno intonato alla sua presenza canzoni aviatorie e della rivoluzione con benevolo compiacimento da parte del Duce che vedeva intorno a sé tutta quella giovinezza esultante ed appassionata.

Comosso, dette Lui stesso il segnale dell'applauso che proruppe irrefrenabile ed altissimo.

L'intervento del Duce alla mensa della Scuola e questo Suo gesto affettuoso hanno profondamente commosso gli allievi.

E tale commozione si leggeva sui loro volti non disgiunta da una balda fierezza.

Ed infatti gli allievi del corso Orione possono considerarsi dei privilegiati.

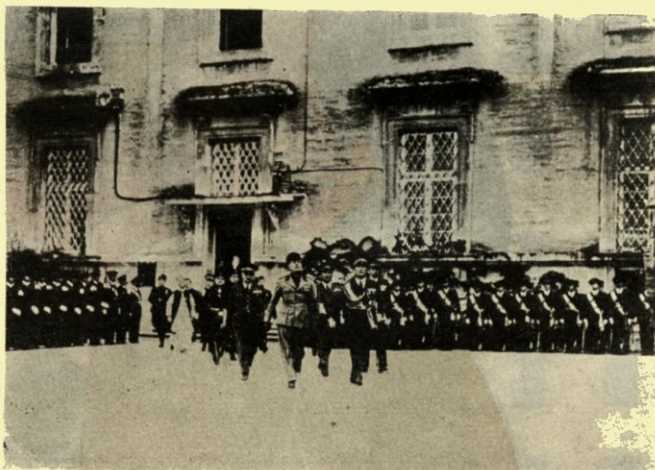
L'affettuoso e paterno atto del Duce, che ha voluto essere loro padrino, sarà anche il loro viatico per i futuri cimenti nei cieli della Patria e nei cieli del mondo.

G. d. N.

**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.



Mentre il Duce esce dall'Accademia per recarsi alla cerimonia



# L'ALLENATA TEMPESTA

ancora, a succhiare, ad avvitarci in quella spaventosa miscela di aria, di vento, di nubi e di gelo.

Aveva benzina per 4 ore. E due ore erano passate inutilmente.

Volava a poche decine di metri dall'acqua. Scorgeva il mare gonfio e ribollente che cercava azzannarlo con

lo spaventoso spumare delle sue onde; sentiva l'ululo selvaggio e terrificante coprire a volte il grido del motore e lo spettacolo mostruoso gli dava la vertigine.

Cercava, cercava con la forza della disperazione la barca dei naufraghi... se pure ancora questi esistevano.

Si; dovevano esistere; ne era sicuro. Essi; ancora vivevano, ed egli li avrebbe salvati.

Poi avrebbe concesso tregua al suo aeroplano; se ne sarebbe tornato pian piano per farlo riposare, sarebbe disceso dolcemente, lo avrebbe spinto dentro l'hangar capace e sicuro. Povero motore! Come rombava! Sembrava implorare una sosta, gridava con degli urli umani che dicevano tutto il suo spasimo.

Ed egli invece lo spingeva inesorabile; tutto dipendeva da lui ormai! Tutto si doveva chiedere a lui.

Guardava con terrore l'orologio e l'indicatore della benzina. Quest'ultima scemava a vista d'occhio.

... Il vento si andava calmando e le nubi venivano spazzate via rapidamente. La tempesta era finita. Ma il mare rimaneva sempre cupo e gonfio. Cercò allora di prender quota. Lentamente, faticosamente, l'apparecchio saliva.

60 — 100 — 150 — 200 — 250.

Ecco: il cielo si era aperto e dallo squarcio improvviso era balenato il sole.

Il mare aveva tinte verdognole di smeraldo e riflessi cupi di piombo. Striature gigantesche correvano sotto la superficie dell'acqua, s'incrociavano, gonfiavano e facevano fremere tutta l'immensa distesa ancora crucciata. A tratti un'ondata più grossa esplodeva in uno sbuffo di schiuma che seguiva per un pezzo a vagare stracciata e sporca sul brivido dell'acqua.

Il cielo si andava ormai sempre più rischiarando; nuvole fosche pesavano qua e là; lembi biancastri sfilacciati dal vento correvano ad attorcigliarsi lontano; fantastica galoppata di groppe gigantesche dai colori cupi, mare agitato e ribollente sospeso nell'aria.

L'aeroplano volava più veloce, più calmo, più sicuro.

Ancora in alto, 300 - 350...

L'orizzonte ingigantiva, prendeva un respiro più ampio.

400 - 500.

Ecco; ora la visibilità era perfetta. L'aria limpida, trasparente, consentiva di scorgere fin la più piccola increspatura del mare.

Ancora un'ora di volo! Cercare, cercare!!

Apparve d'un tratto, improvvisamente, laggiù, in quella gran macchia verde tutta mazzata di bianco, vagante

a caso nella gran solitudine. L'aviatore ebbe un impeto di gioia folle. Lui, li aveva salvati, lui ed il suo apparecchio! Caro, vecchio, buon apparecchio stanco! Vial'ultimo sforzo!

Con la mano nervosa alla manetta del gas e l'altra alla "cloche", Mario picchiò a tutto motore verso il punto sperduto che ingigantiva rapidamente e gli balzava incontro.

Il motore rombò forsennato, con un urlo che riempì lo spazio e fece volgere la testa ai naufraghi. Ormai non era che a 50 metri da loro.

Gridavano, levavano le mani verso di lui, agitavano panni e facevano disperati segni di aiuto.

Si, li aveva visti e li avrebbe salvati! Fu preso da una commozione indescribibile. Rideva e piangeva nello stesso tempo, parlava a voce alta, li rassicurava come se l'avessero potuto intendere; aveva parole di lode e di ringraziamento per il generoso apparecchio che aveva resistito e vinto la grande battaglia.

Girava su di loro in stretti viraggi, abbassandosi fino a distinguere i volti. Una donna levava verso di lui un bambino. Di colpo divenne serio e rigido ed impose la calma a quel suo scoppio irrefrenabile di gioia.

Cercò con la bussola di orientarsi; misurò il punto e ne radiotelegrafò immediatamente la posizione alle navi.

I naufraghi ormai erano salvi. Presto sarebbero giunte le torpediniere.

Ora, bisognava che pensasse a sé stesso.

Gettò lo sguardo al livello della benzina e fu terrorizzato. Ne avrebbe avuta per una ventina di minuti; e non sapeva neppure lui di quanto si era allontanato dal campo. Ormai il cielo era tutto sgombro e tutto avvolto nel pulviscolo dorato del tramonto.

Impennò nuovamente l'aeroplano e prese quota. Ma il motore era stanco, ansava affannoso, irregolare, ed il suo pulsare era ben diverso dal saldo battito di quanto aveva accettato la lotta con il vento. 500 — 600 — 700.

Eccola laggiù, la costa. La scorsa, e gli sembrò quasi irreali, allungarsi nell'acqua come le dita di una mano tesa per ricevere e proteggere.

Un ultimo sguardo alla barca — piccolo punto nero perduto nel fondo, verso cui già convergevano veloci le torpe-

diniere — e poi, volta la prora, ritornò lieve, dolcemente.

Così; come gli aveva promesso.

**Alberto Guerri**

## Molte Scuole secondarie ed elementari

In seguito alla circolare del Ministero dell'Educazione Nazionale, hanno contratto l'abbonamento a *L'Aquilone*. L'interessamento dimostrato dai Regi Provveditori agli Studi, dai Presidi, dai Direttori didattici e dagli Insegnanti tutti ci spinge a continuare la propaganda nelle scuole. Il nostro periodico è stato ben accolto e, spesso, letto e conteso fra gli alunni, che hanno subito desiderato di conoscere la nostra pubblicazione e di seguirla. Di fatti, la richiesta di numeri arretrati, e, qualche volta, di intere annate arretrate, dimostra quanto interesse abbia suscitato *L'Aquilone* fra i giovani, i quali desiderano essere informati dei progressi della moderna scienza in genere, e in particolare degli sviluppi dell'aviazione italiana e mondiale.

Il nostro giornale — ed ogni professore avrà modo di persuadersene alla prima consultazione — tratta di tutti i problemi tecnici dell'aeromodellismo, del volo a vela e del volo a motore, e svolge, a traverso una letteratura narrativa di scrittori noti e di giovanissimi, un'intensa propaganda a favore dell'aeronautica.

*L'Aquilone* bandisce ogni anno due concorsi fra gli alunni delle Scuole Medie Inferiori e delle Elementari e organizza raduni e convegni, ai quali partecipano aquilotti e rondini abbonati al giornale. Durante questi Raduni vengono effettuati voli gratuiti e gite istruttive presso campi d'aviazione, idroscali e stabilimenti per le costruzioni aeronautiche. *L'Aquilone*, insomma, accogliendo nella sua già grande famiglia i giovani, li segue nei loro desideri, li incoraggia, li tiene informati e li aiuta a intraprendere la più bella carriera cui possa aspirare l'uomo moderno.

Favorendo la diffusione del nostro giornale il professore farà, quindi, opera altamente patriottica.



**D**a oltre due ore volava sopra il mare rabbioso e gonfio. L'urlo formidabile del motore a pieno regime sembrava una sfida alla natura; il vento gelido sferzava le ali e i montanti e fischiaava fra i tiranti tesi come nervi sino allo spasimo. L'apparecchio aveva lasciato la sua natura materiale per diventare una cosa viva, vibrante, scagliata contro la tempesta.

Il pilota, stretto al seggiolino, le mani disperatamente serrate alla "cloche" e gli occhi che cercavano di penetrare nell'oscurità, vigilava il rombo del motore. Amava il suo apparecchio come un figlio; e temeva per lui.

Sapeva di averlo costretto ad uno sforzo enorme, sentiva tutta la sua ossatura vibrare e fremere agli schiaffi poderosi del vento, le belle ali tendersi nello spasimo della lotta; sentiva il trinare dei tiranti, lo scricchiolio dei comandi. Il cuore dell'apparecchio resisteva; con il suo urlo pieno e rabbioso dava un senso di forza e di sicurezza che inorgoglia il pilota: era il suo aeroplano!

Volava alla disperata, sbandando improvvisamente, cadendo a tratti in vuoti d'aria o cabrando come un puledro scosso. Era una follia resistere ancora! Certamente sarebbe stato un volo inutile!

Mario — così si chiamava il pilota — era partito con il suo « CA 34 », alla ricerca di una barca di naufraghi. Il mare spaventoso e la pessima visibilità avevano impedito ed impedivano tuttora alle navi la ricerca della barca sperduta; e così era stato deciso di tentare l'ultima carta.

Il capitano glielo aveva detto: " Parla, perchè così è stato ordinato; ma non si arrischi troppo, giacchè temo che ormai tutto sia inutile."

Volando sopra il molo aveva visto una folla implorante dinanzi al mare sconvolto. Quella visione lo perseguitava. La sorte dei naufraghi dipendeva ormai da lui, dal suo saldo cuore che aveva fede in Dio e dal suo apparecchio. A lui l'ardua missione di salvare 50 persone abbandonate alla furia degli elementi. In lui l'ultima speranza.

E per questo tentava disperatamente, sicuro del mezzo che lo portava e che non lo aveva mai tradito anche nei momenti più difficili.

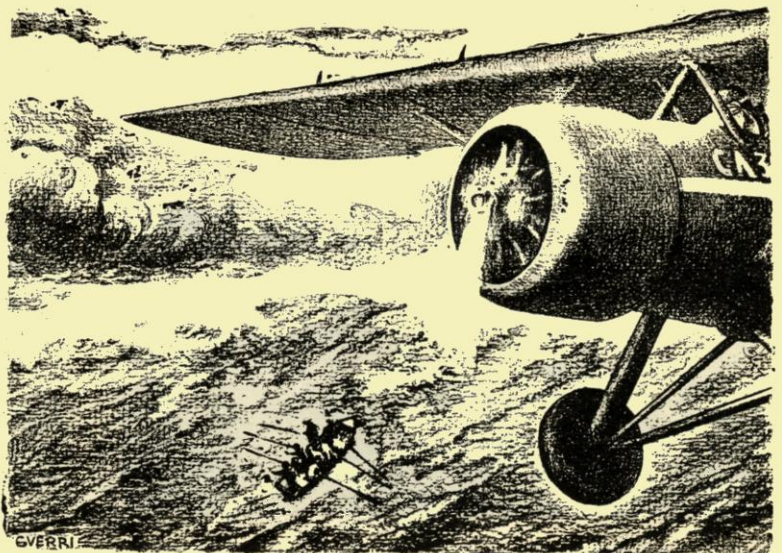
Da due anni guidava quell'apparecchio: lo conosceva bene, quindi, e lo amava veramente come cosa sua, quasi facesse parte della sua anima e del suo corpo.

Era certo di essere compreso dal suo aeroplano, ed era certo di essere riamato; sapeva che esso avrebbe fatto di tutto per compiere il proprio dovere.

Lo aveva lanciato nella tempesta con una decisione selvaggia, aggredendo la natura con violenza inaudita.

Lo aveva sentito impennarsi sotto la spinta poderosa del motore, cacciarsi a forza nel vento, cercando quasi la sua strada in una massa solida, compatta.

Percepiva ora distintamente lo sforzo gigantesco dell'elica e la folle volontà del motore, che la sforzava ad aggredire





## La vita marinara

Miei cari, piccoli amici de L'aquilone: chi di voi non ricorda il grande aviatore Umberto Maddalena? Ma quanti di voi ne conoscono la vita tanto avventurosa, e nobile, che Egli stesso narra con parola semplice ma tanto avvincente nel suo bellissimo libro Lotte e vittorie sul mare e nel cielo?

Doreste leggerlo; ma intanto sono certa di farvi cosa grata ed utile citandone alcuni passi: vedrete, attraverso la parola dell'aviatore intrepido, come alle grandi imprese bisogna prepararsi fin dai primi anni.

Era ancora bimbo, infatti, Maddalena, quando già si palesava in lui, irresistibile, la "vocazione" alla vita marinara. « Bisognava dunque diventare marinaio. Non lo facevo apposta, ma ne ero convintissimo.

Anzi, qualche volta, già mi ci ero visto, marinaio.

La scuola distava quattro chilometri da casa mia; e giungerci, d'inverno, con la neve, o quando pioveva, non era agevole. Certe volte all'acqua si univa un dannato vento ululante tra gli alberi, e le scarpe si appiccavano alla mota, e l'Adige diventava torvo, e di tenere aperto l'ombrello non c'era verso e mi accorgevo della differenza che passa tra un fanciullo e un leone. Allora, mi fingevo marinaio di lunco corso, intrepidissimo tra le più terribili furie degli elementi. Mi esaltavo; e l'ombrello, che tirava a scappare nel vento, poi s'arrovacciava, come a farmi uno sberleffo, ecco diventava una vela presa nel turbine del maestrale. La trattenevo deciso, l'ammalinavo; e la poravo sott'il braccio.

E anche il cappello, che strappava l'elastico, e minacciava di finire chissà dove. Starmene a testa e faccia nuda, a prendere bravamente i rovesci di pioggia, diventava uno dei miei doveri di capo ciurma...

Era, anche, scomodo. Ma, quando sarei stato marinaio sul serio, avrei avuti gli stivaloni di cuoio ai ginocchi e il vestito d'incerata, e non avrei dovuto più temere di niente.



Un idrovelleggiatore viene rimorchiato a riva dopo un felice ammaraggio

# "Lotte e vittorie,, di Umberto Maddalena

Marinaio, volevo diventare; poi comandante di una bella nave. Se no mi sarebbe toccato rimanere in paese; o anche avrei potuto andare in una città grande, ma per restarvi; e, quando l'avesi vista tutta, non sarebbe più che una grandissima Pettorazza. E io sarei diventato un uomo come tutti gli altri, e non avrei avuto nulla di straordinario da raccontare.

E allora non c'era gusto. Ma sapete quel che impauriva il ragazzo? Era dover confessare la sua passione al babbo, che certo avrebbe sofferto vedendolo allontanarsi da casa. Si confortava col violino:

« E il violino amico mi decantava tutte le bellezze che c'erano da vedere, gioire, tentare; domani, nell'ignoto che la fantasia pingeva, animava; laggiù oltre l'ombra serena. Una sera, altro che violino! Saltò fuori il sacramentale "cosa farai", eccetera.

A sentire i miei propositi marinari, mio padre rimase mezzo addolorato e mezzo indignato. La strada che volevo percorrere gli sembrava per l'appunto la più infida. Aveva, fra maschi e femmine, cinque figli. Gli pareva che, quanto a sistemazione, si cominciasse veramente male, col primogenito.

"Marinaio? Che razza di professione era codesta?"

Contrastatissimo, ma deciso a non rinunciare ai miei progetti, tentai di abbozzare un ragionevole programma di vita: corso, imbarco, e sperienza, patente di lunga navigazione; quattrini pensione...

Non attaccava; il babbo voleva risparmiarmi un'esperienza che temeva troppo dura. Sì, corrucciò.

Però per me, la mamma...

Il babbo, infine, accondiscese; ed ecco "Umbertino" frequentare il corso nautico a Venezia, poi fare il mozzo sul veliero "Leone", ed infine, appena diciannovenne, essere già primo ufficiale a bordo di un grosso veliero, il "Mascotte".

Che bel sogno realizzato! Eccole, le bianche vele ampie distese al vento, eccola, la brezza che punge le gote, la prua che fende il mare! Ecco la bella vita rischiosa e gagliarda, piena di poesia, d'azzurro.

La vita già gli appare così: « Un'ancora salpata affinché, dopo la sosta breve, l'onza riprenda il suo gioco alterno contro lo scafo; una vela innalzata alla buona ed alla mala ventura; un timone perchè, fin dove può giungere, la volontà valga. In qualche punto nasco-

sto di sé, sempre, un'ansia di bellezza, una speranza di prodezza ».

Questa serenità non gli verrà mai meno, pur attraverso le fatiche, i rischi, pur se dovrà restare interminabili mesi tra acqua e cielo, senza rivedere il volto caro della mamma, della Patria.

Quando l'Italia entra generosamente nella grande guerra, Maddalena è lontano; si affretta a rientrare in patria, sul suo veliero, e viene assegnato all'Accademia navale di Livorno.

Dopo aver già presa l'abitudine a comandare, si rimette, disciplinato e pieno di zelo, a studiare per diventare ufficiale nella marina da guerra

## Maddalena aviatore

Un bel giorno, quando già il corso dell'Accademia di Livorno stava per finire, i quasi ufficiali di marina si sentirono chiedere chi di loro volesse passare in aviazione.

Volare? Allora era una cosa assai meno comune ed assai più rischiosa di og-

milione partito ieri, e che non s'era visto, non si sarebbe più visto tornare.

Per qualche minuto, la pietà dell'uomo, la generosità del combattente, rifluiva sul sole, sopra la maschia guerra, l'incercibile realtà.

Durante un compito assegnatogli nel settembre del '18 il motore piantò di colpo e Maddalena dovette ammarare lontano, molto lontano dalla costa, senza possibilità di essere soccorso:

« Che disperata nostalgia di un po' di tela da lasciar gonfiare dal vento, per riessere, sul mare, marinaio! »

« Tutto che m'era stato più caro — volti pensieri sensazioni — tutto che con più forza mi aveva impressionato la retina, mi ripassò, nel dormiveglia, davanti agli occhi, nel cervello. E, accanto a ciò ch'era stato più saliente, ciò che non era stato o non m'era parso che futilità: un pianto, fanciullo: un'esaltazione dell'adolescenza; un piccolo rimorso, un paesaggio, un desiderio che non credetti tanto intenso; un motivo di canzone, un profumo, un gesto abituale della mamma;



Dove si lavora sul serio. Una bella adunata di aeromodellisti ad Udine. Come vedete, fra i costruttori c'è anche una rondine.

gi; ma Maddalena non si fece ripetere due volte l'invito. Si offerse subito, fece il corso di pilota, ed incominciò le sue prodezze di guerra, sugli apparecchi da ricognizione e da caccia, che dovevano fruttargli ambite ricompense al valor militare.

Quante gliene accaddero, quante volte fu in pericolo? Egli non ama raccontare avventure che sono state condivise anche dagli altri nostri eroici soldati dell'aria:

« E anche "cacciare" mi piaceva. Ma il combattimento aereo ha avuto protagonisti e rievocatori davanti ai quali... mi ritiro.

Mi limiterò a rammentare che i soldati dell'aria adempivano strenuamente il loro dovere, ma quasi sempre senz'odio.

Al nemico caduto venivano resi gli onori militari; sulle acque che lo avevano inghiottito gli avversari lanciavano, dall'alto, una corona di fiori.

Poi si volava fino al campo dal quale era partito, a lasciar cadere le fotografie delle esecuzioni, ciò che era stato trovato nella sua giubba insanguinata, che poteva riuscir caro ai rimasti nella casa lontana, ove la guerra non era che eco di pianto.

Solitamente non si tirava contro l'avversario che si spingeva fin sull'idroscalo senza nuocere. Il velivolo solitario che spiraleggiava, planava, aveva qualche cosa di mesto, di solenne che faceva zittire anche le batterie controaeree.

Si sapeva che era un nemico il quale veniva a recare ciò che restava del com-

intercalare d'un camerata. Come tutto fosse presente, attuale.

Poi mi parve che ancora il velivolo rombasse, vibrasse con me; sopra un mare di nubi; tra gli scoppi, lo schianto dei proiettili straccianti. E che, col fido "Macchi", precipitassi, tra le stelle fatali che brillano di giorno, a vedere, identificare, bombardare, mitragliare. Forse, a morire.

Sopravvenne un senso di pace, di bontà. Come in certe notti d'Oceano; in certe sere, dopo la fatica, che su Brindisi stagnava una blanda malinconia, e l'ultima eco della canzone in voga pareva perdersi nel mare, lontano.

Mi risvegliò alla realtà; una sorda rabbia m'invase; per finir così, per non poter fare più nulla.

Alle cinque rispuntò il sole, il vento si calmò. Il mio valoroso idrocaccia si manteneva ancora a galla. Ripresi a scrutare l'orizzonte. Senza risultato, per ore. Finalmente, ecco profilarsi la sagoma d'una nave. Ha visti i segnali, viene verso di me!

L'ultima angoscia: se fosse austriaca? E' un cacciatorpediniere tricolore, il « Mosto ».

Neanche quando la guerra fu finita Maddalena volle lasciare l'aviazione. Non ha detto il Duce che bisogna vivere pericolosamente?

Poi Lui — scrive — aveva ormai "contratto il mal d'aria", e trovato che soltanto dal volo si hanno le più grandi



Una rondine che fa l'aviatrice senza correre pericoli. O è, anche questa, una promessa, cioè un impegno?

Cominciò a girare per i cieli d'Europa, con apparecchi non certo perfezionati come quelli di adesso, "commesso viaggiatore in articoli volanti".

Fra le tante avventure occorse in quest'altra sua attività aviatoria, ve n'è una che val proprio la pena di suntuaggiare, con le sue stesse parole. Egli stava rientrando in Italia dopo una lunga crociera e si trovava sullo Spluga (pensate) con un idrovolante. Ad un tratto: "Una forte raffica di vento mi fa affondare; l'elica gira folle; perdo gli ultimi cinquanta metri di vantaggio sulla montagna. Me la vedo davanti, sopra, incombente, insormontabile. Arrischio di scivolar d'ala, ma debbo "tirare" a tutta forza, nella speranza di sfiorare la barriera immane.

L'anima è negli occhi. E' questione di un metro, di centimetri.

Un enorme fracasso, che mi par rintorni fin chissà dove; "sento" la prua, davanti, aprirsi; botta molto forte sul naso; puzzo di benzina.

Sotto le mie palpebre è un'invasione di bianco; sono sicuro che il motore mi precipiterà sulla testa; ho la visione dello sfacelo, la sensazione di essere "finito".

No. Sento il canto dei motori. Dunque, sono vivo; allora devo togliere il "contatto". Impossibile: s'è strappato il filo di massa. Il rombo si diffonde per la vallata.

Per fortuna, l'idrovolante ha messo giù, prima, l'ala sinistra, che ha attutito il colpo. Il povero "M. 24" è proprio "pitturato" sulla montagna. L'avevo detto Penzo! Sbuca fuori, di sotto lo scafo. Riesco a disticarmi anch'io; c'incontra-



Avionetta ha promesso a se stessa e ai suoi compagni di diventare... Mistero. Intanto si fa fotografare davanti agli apparecchi

mo, fatto qualche metro, col motorista, il quale, trovandosi al centro, era stato sbalzato fuori senza farsi male.

Ci guardiamo in faccia, ammaccati, intontiti. Penzo si mette a ridere.

— Fiol d'un can, no ghe l'avevo miga fata... Cioè, Umberto, te perdi sangue dal naso.

Anche a lui il sangue rigava il volto. Vicino a noi era l'altro apparecchio; anch'esso "succhiato" dalla bufera, era appoggiato sulla neve, in condizioni migliori del nostro.

Quando giunse la notizia del naufragio sui ghiacci dell'equipaggio del dirigibile "Italia" che si era recato sul polo, Maddalena corse in volo a soccorrere i fratelli. Girò coi suoi compagni di trovare i naufraghi o di non tornare.

Ma le rughe innumerevoli della banchisa sconvolta sono insidiose, celano alla vista i fratelli che invocano soccorso.

Dopo un tentativo infruttuoso, Maddalena ripete l'arduo volo.

Finalmente:

«D'un tratto un fascio di raggi solari riflessi da una latta di petrolio m'incatena lo sguardo.

Dio!

Ecco la tenda, appena macchiata di rosso, l'antenna della radio, le piccole bandiere lacere, quattro uomini che si agitano sui ghiacci, si abbracciano a salutarci, sventolando indumenti, cenci.

E' un istante. Li abbiamo sorpassati. Ritorna la spettrale visione della banchisa.

Viro immediatamente; sono sicuro di rivedere i naufraghi, poichè mi è rimasta impressa nella retina,

come su una lastra fotografica, la conformazione, il colore, le dimensioni dei ghiacci attorno alla tenda. Mi pare infatti di scorgerla; punto diritto; è un'ombra scura; un ammasso informe.

Bisogna che l'apparecchio abbia la mobilità dello sguardo irrequieto.

Lo sbando, fin quasi a sfiorare con le ali la bianca superficie gelata.

Niente. Sorridi.

Circa un'ora dura la scorribanda pazza.

a poche decine di metri di quota. Poi:

«Abbiamo gli occhi sbarrati, il cuore trepido di ansia. Le braccia sono pronte al lancio. Ed ecco ancora la "gibigliana"; da lontano m'indica con precisione che "essi" sono là, sulla nostra sinistra. Questa volta non li perderemo.

Sono sopra i nostri uomini. Bisogna fare della "Tenda" il perno del volo. Dodici volte siamo passati sui naufraghi a meno di 15 metri di quota. E ogni vol-



Nel 1932 l'aeromodellista bozzese Enzo Baraldi ha promesso pubblicamente (numeri 8 e 9 de L'Aquilone) di diventare pilota d'aeroplano. Il Baraldi ha mantenuto la promessa.

teggio era più stretto del precedente, più pauroso.

Se mai mi è riuscito di volare bene, è stato in quel giorno; che dai ghiacci pareva salire un'invocazione più forte di tutto quello che può, in certi momenti, gridare in noi. Credo che non mi arriecherò mai più a pilotare un pesante idrovolante con tanta disinvoltura.

Poi, a forza di preparazione e di tenacia, Maddalena, insieme a Fausto Cecconi, giovane ma già provetto aviatore che gli fu poi sempre compagno, anche nella morte, riesce a gridare all'Italia il primato di distanza e durata in circuito chiuso, volando per 67 ore consecutive. Poi collaborò, prezioso, amato collaboratore, alla riuscita prima crociera Italia-Brasile, gloria dell'ala italiana. Nella sua grande semplicità Umberto Maddalena attribuisce gli applausi rivolti a lui, non al suo Erosimo di soldato dell'aria, ma alla passione sportiva:

«L'accoglienza di San Paolo fu veramente indimenticabile. Ce l'avevano anche con me: Maddalena! Maddalena! Sapevo che a San Paolo sono molto sportivi, ma non avrei mai immaginato di essere colà tanto popolare. Andò a finire che, per avere una copia del mio libro dovetti pagarla a prezzo... d'affezione.

E quella vecchietta della mia terra che, al Butantan, nel Serpentario, mi s'avvicinò stretta, gridandomi. — Sei dunque tu Maddalena? Lascia che ti veda, « benedetto »!

Anche Cecconi si ebbe la sua parte, molto cospicua, di festeggiamenti. Se lo merita perchè è veramente un ragazzo in

gamba. Considera ogni prova, per quanto ardua, come un nuovo esame al quale deve prepararsi con cura per non venir meno al suo ruolo di "primo della classe". In volo è attento a tutto, non dice una parola; sembra tener nascosto anche quel suo sguardo un po' mongolo. Ma, quand'è "in libertà", nessuno è più felice, più esuberante di lui. Allora sorride sempre con quelle sue labbra carnose, al carminio, mostrando i denti forti, fatti per mordere, nel frutto della vita, abbondantemente. E' proprio un beniamino della sorte. Ha ogni vigoria, e tante possibilità luminose!

Damonte si è avuta la medaglia d'oro al valore aeronautico; gli hanno reso giustizia; avrà finito di brontolare che il rischio e il sacrificio di quei poveri diavoli di motoristi non sono mai riconosciuti.

Ma poichè frettanto i francesi, dopo undici tentativi infruttuosi, erano riusciti a migliorare il record di Maddalena, egli non si prende riposo e:

«Ottenuto ancora una volta l'incoraggiamento del Ministro, io e Cecconi, e anche Damonte, la piantammo con la licenza, e a metà marzo riprendemmo il nostro lavoro con l'S. 64.»

Il mattino del 19 marzo 1931, nell'azzurro limpido della primavera imminente, si schiantava, per cause inesplorate, il velivolo che portava i tre valorosi. Il destino che non fu mai benigno a Maddalena, questa volta fu addirittura crudele.

Il libro si chiude con queste parole del giornalista Cesare Galimberti, che di Umberto Maddalena fu intimo amico:

«Era giunto nell'Artide dell'Italia per soccorrere dei naufraghi; in Olanda aveva tratto dall'acqua un aviatore già svenuto; ma nessuno riuscì a soccorrere Lui.

Quando la barca non si trovava che a poche decine di metri le forze gli vennero meno; la sua grande ora era giunta.

Maddalena riandò, certamente, la sua vita tanto faticata; ripensò — ne sono sicuro — ai compagni, al Babbo, alla Morte, al suo Luciano.

Poi s'inabissò, nel mare che amava, che volle costudire la salma; andò, col suo grande cuore di uomo e di soldato, incontro al Fratello, ai tanti Camerati che l'avevano preceduto nell'Infinito. Tornò da sua Madre.»

Da tutte le pagine di Lot'e e vittorie sul mare e nel cielo si staglia mirabile la figura del soldato: del soldato dell'aria intrepido e disciplinato, sempre pronto a dare tutto per la grandezza della sua Patria, dell'Italia Fascista.

## Armi Dalilla

## A V V I S O

Disponiamo di poche copie delle annate 1931 e 1932 de L'AQUILONE solidamente rilegate, che saranno spedite in porto franco a chi ci invierà cartolina vaglia di lire 15 per ciascuna annata

## CAFFE' TEA ROOM

Pasticceria - Gelateria

Grande Italia

PORTICI ESEDRA - ROMA

Tutti i giorni Orchestra

# IL VIANDANTE DELL'ARIA

**L**ORENZO Bartoli, l'asso che aveva abbattuto tanti apparecchi nemici; il noto pilota civile, chiamato per anatomasia « il milionario dell'aria » dal milione di chilometri volati di tutta Europa, aveva dovuto piegare la sua resistente volontà agli ultimi reiterati attacchi sferrati dalla tenera moglie con le armi di tutte le donne: la preghiera e le lacrime; e aveva deciso di lasciare per sempre la sua professione di pilota nell'aviazione civile.

La sua passione di cielo era stata così stroncata brutalmente, ma più che le lacrime della moglie, lo aveva determinato a una sì grave risoluzione l'immensa pena che egli sentiva per il suo stesso figlio di costituzione gracile e di salute malferma. La povera madre non voleva essere sola, sulla terra, a portar la terribile responsabilità di un probabile aggravamento del bimbo. Sempre aveva domandato al marito aiuto e protezione, e sempre aveva insistito perchè egli restasse vicino a lei, perchè non si allontanasse più negli spazi infiniti ove nessun grido d'angoscia lo avrebbe raggiunto.

Era giusto che egli sacrificasse finalmente il suo egoismo ai doveri della famiglia, poichè troppi anni li aveva tenuti trepidanti, i suoi cari: durante la guerra in una continua angoscia appena temperata dal tripudio per le sue vittorie, dopo la guerra nell'ansia delle sue quotidiane partenze nei sonanti trimotori con i quali giornalmente scalcava le vette più impervie e superava ogni barriera di nubi. Ma ora che stava per porre termine definitivamente a questa sua vita di viandante dell'aria, ora ne apprezzava pienamente tutte le attrattive.

Ricordava benissimo, Lorenzo Bartoli, il suo smarrimento, al finir della guerra, quando temette di dover ritornare a trattare di contabilità nello stanzone della grande Banca in cui era stato per alcuni anni impiegato, in quei lontani tempi in cui ancora andava con i

piedi in terra e non con la testa fra le nuvole; e ricordava benissimo la gioia immensa che gli procurò invece la proposta, immediatamente accettata, di divenire primo pilota a bordo di uno dei primi transaerei; non più, nella sua vita, il temuto tavolino, e le carte pol-

all'ora, si avvicinava all'aeroporto d'arrivo, altrettanto rapidamente si avvicinava alla fine della sua carriera: e questo, per lui, era come la fine della sua vita.

Egli avrebbe ritrovato all'aeroporto, come sempre, il suo bimbo e la sua donna in trepidante attesa, con la consueta tristezza nel volto, un poco illuminato stavolta dalla certezza della sua rinuncia... e tutto sarebbe finito... Addio voli, aeroporto, antenne, compagni, rombi, sole e letizia!... Il suo cielo, d'ora in avanti, lo avrebbe ammirato anche lui dal riquadro di una finestra o dalla strada, col naso in aria come facevano i comuni mortali al passaggio giornaliero del suo rombante aeroplano.

Via!... davvero era triste la prospettiva della sua vita avvenire; e più triste, sarebbe stata, fra l'inazione, l'angoscia di una mamma e il deperire di un bimbo...

\*\*\*

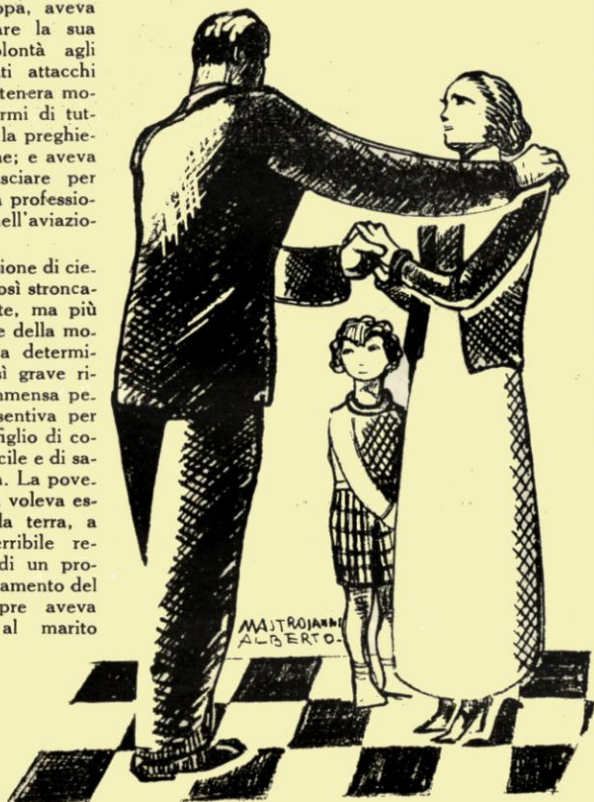
Era stato come il cielo o i demoni dell'aria — Lo-

renzo Bartoli non sapeva bene — avessero voluto vendicarsi del suo abbandono.

Sta di fatto che dal giorno in cui aveva cessato i suoi voli ogni cosa era andata a traverso, nella sua casa.

Lui, che ormai non sapeva far altro che condurre macchine nel cielo, non aveva trovato un'occupazione e i suoi risparmi svanivano in una rapidità aerea. Il bimbo non accennava a migliorare: fra una speranza e una delusione rimaneva in uno stato stazionario e nessun dottore ci capiva nulla. La madre non viveva che per quell'unico figlio e si macerava di strazio... Insomma tutto precipitava intorno a lui, e tutto andava di male in peggio. Era proprio così: i demoni dell'aria scagliavano sul suo povero capo i loro fulmini irati.

Un brutto giorno poi, tutto parve risolversi... e in peggio. Il bimbo ebbe un improvviso aggravamento e al tempo stesso si delineò nettamente la natura del suo male; si capì che occorreva un immediato atto operatorio: si cercò il chirurgo di fama che solo fra tutti gli altri avrebbe garantita la salvezza del bambino, ma si seppe che era a Vienna. Tre giorni di ferrovia, oltre le soste alle stazioni di frontiera, e le fermate alle stazioni delle città principali! C'era



rischio di veder morire il bambino del suo male e di strapazzi! Che potevan fare i derelitti genitori? partire? non partire? Non tentare nulla?... nulla?... Disperatamente, in un'angoscia simile alla pazzia, fu la povera madre che rivolse lo sguardo verso quel cielo che era stato l'immenso campo dei suoi timori, quasi a domandare, da una ispirazione divina, la salvezza. E l'ispirazione venne, sicura, inconfondibile, e scese come una benedizione, come un avvertimento: se il bimbo doveva essere trasportato ed operato alla clinica di Vienna, solo la più grande celebrità lo avrebbe salvato; ma: o i trimotori della linea aerea erano il mezzo più rapido.

Il vecchio pilota riprese ancora una volta la sua strada fiorita di stelle; salendo sull'apparecchio ser-

verose ma ancora il cielo... il cielo... tutto il suo cielo... tutto il suo cielo.

Adesso era però al suo ultimo volo. I suoi passeggeri erano tranquilli nel suo apparecchio. La terra si svolgeva sotto i loro sguardi; le loro poltrone erano comode, e il fattorino in una sgargiante uniforme, era tutto in faccende nella spaziosa cabina a ordinare bibite e panini al piccolo bar installato a fianco del bagagliaio, o a portar dispanci al radiotelegrafista che li trasmetteva immediatamente alle città di recapito. Così anche lassù, a circa 5000 metri, sopra le vette aguzze delle Alpi nevose, la vita di quegli uomini non rallentava il suo ritmo.

La sua invece, sì: man mano che l'aereo, con la sua velocità oraria di 300

rava al suo cuore fiducioso il piccolo essere, che r avvolto fra scialli e coperte, era tremante di male ma non di paura, giacchè era col suo papà. Maestosamente il grande velivolo si alzò nel cielo e diresse il suo volo verso la lontana città che avrebbe raggiunto in meno di quattro ore...

In basso l'ansiosa madre alzava le mani in atto di saluto e di preghiera, seguendo con l'anima e col cuore quanto aveva di più caro al mondo, che aveva affidato

fiduciosa a due fragili ali; e quando il velivolo non fu più che un punto nello spazio, i suoi occhi si velarono di pianto, ma le sue lacrime non erano amare, erano lacrime di benedizione e di speranza.

\*\*\*

Il bimbo fu salvo; il padre è tornato naturalmente ai suoi voli... ma la madre non trepida più pei suoi cari.

Wanda Petrini

## Collaborazione dei giovani

### Oreste Salomone

Umberto Chinelli, alunno della quinta elementare in Roma, ha scritto queste note su Oreste Salomone. Le pubblichiamo in occasione del 17° anniversario della scomparsa dell'eroico aviatore di guerra.

Fra i molti eroi del cielo della nostra Grande Guerra spicca la fulgida figura del capitano Oreste Salomone.

Chi era questo eroe decorato della medaglia d'oro?

Era uno di quegli uomini che hanno



detto alla morte: "Io non ti conosco". E la morte s'è vendicata.

Che cosa non gli aveva data la sua nascita? Agi, dolcezza e una mamma che l'adorava.

La tromba della guerra suona, da ogni parte d'Italia, dall'Alpi al mare: giovani e vecchi si arruolano nelle file dell'Esercito. Il valoroso Oreste non rinuncia al suo dovere e parte.

Aviatore, entra in una squadriglia da caccia. La lotta contro l'odiato nemico non si combatteva soltanto nelle trincee, ma anche colpendo le retrovie, i grandi depositi di munizioni, di cannoni e gli hangars. Gravissimi fatti derivanti da incursioni; aeree nemiche, impressionarono molto i cuori dei cittadini italiani: centinaia e centinaia di donne e bambini di Padova e di Venezia furono vittime del bombardamento degli aeroplani austriaci che distrusse case, chiese e ospedali.

I baldi aviatori italiani, per vendicare le loro madri morte sotto le macerie delle case ancora fumanti; e per dare lezione di nobile ardimento ai briganti del cielo, con una squadriglia di caccia si diressero verso il cielo stellato di Lubiana. Qual'era il loro compito? Far saltar in aria grandi depositi di munizioni e di armi. Chi comandava l'ardimentosa impresa? Il capitano Oreste Salomone, emulo di

Baracca ormai già conosciuto da tutta l'Italia per le sue ardimentose imprese. I nostri meravigliosi apparecchi, giunti sui punti stabiliti, cominciarono nelle ultime luci della notte a gettar bombe; ma la fortuna non è benigna con loro, perchè bianchi fasci di potenti riflettori s'incrociano nel cielo, mentre le batterie antiaeree vengono messe subito in azione e stormi di apparecchi nemici volteggiano per il cielo sparando con le mitragliatrici. Non dimeno tre apparecchi nemici cadono incendiandosi, e la lotta si fa sempre più serrata. Nella macchina volante del valoroso capitano erano morti l'osservatore e il mitragliere e a Salomone stesso, ferito per un largo squarcio alla fronte, il sangue velava gli occhi di rosso... Egli era solo ancora vivo nel gigantesco uccello, e i due cadaveri gli erano caduti così vicini, che gli impedivano la manovra. Egli sposta il pesante corpo dell'osservatore e lo lascia con la testa su un altro seggiolino e le braccia sul petto come raccolto in un gran sonno profondo, e vicino a lui adagia il mitragliere. "Aveva i piedi nel sangue" scrisse un poeta. La ferita gli dava degli atroci dolori, ormai si vedeva perduto, la lotta era cessata perchè i nemici avevano terminato le munizioni e sapevano la dolorosa tragedia che si era svolta a bordo del velivolo italiano. I nemici gli intimarono di scendere, ma egli, invece di cedere, con la sua macchina alata ferita in più parti riportò sul suolo italiano il sacro carico. Ciò accadde il 18 febbraio 1916. Altre gloriose imprese compì il nostro valoroso cavaliere azzurro e fu decorato della medaglia d'oro al valore militare. Ma ancora non poteva tornarsene a casa per rivedere la sua povera vecchietta? "No! — diceva — non ho finito il mio dovere!" E per l'adempimento di esso, cadde la notte del 2 febbraio del 1918 al ritorno di un'altra missione.



Il "Biancone" ripiegato viene posto su un carrello e trainato da una motocicletta

La sua gloria, il suo nome come quelli degli altri eroi, rimarranno scolpiti non solo nel bianco marmo, ma nel cuore di ogni cittadino italiano e nell'albo d'oro degli eroi azzurri.

ORESTE SALOMONE: Presente!

Umberto Chinelli

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

Ecco il regolamento dei due Concorsi banditi fra i lettori delle Scuole medie inferiori ed elementari.

#### REGOLAMENTO DELLA Iª 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.

#### Iº PREMIO

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

#### IIº PREMIO

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

#### IIIº PREMIO

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

#### REGOLAMENTO DELLA IIª 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.

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

#### Iº PREMIO

Lire 200 e un abbonamento gratuito per un anno a L'aquilone.

#### IIº PREMIO

Lire 100 ed un abbonamento gratuito per un anno a L'aquilone.

#### IIIº PREMIO

Lire 50 e un abbonamento gratuito per un anno a L'aquilone.

\*\*\*

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

\*\*\*

La Giuria segnalerà, nella sua relazione, i nomi dei Signori Insegnanti che reggono le classi frequentate dai vincitori delle suddette gare.

\*\*\*

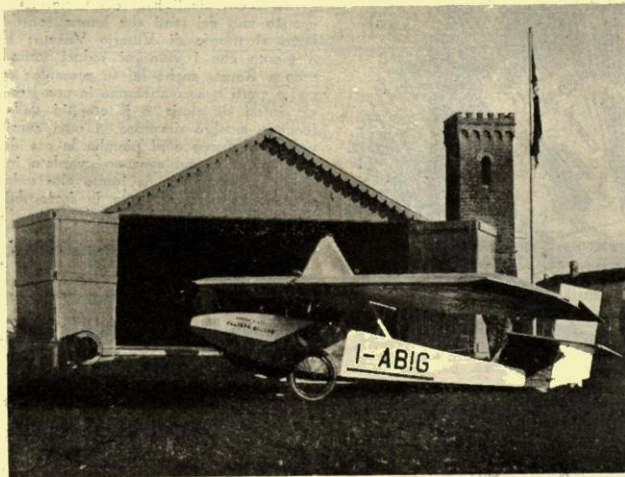
I signori Insegnanti sono pregati di controfirmare gli elaborati che i loro alunni destinano ai nostri concorsi.

#### GIURIA

Magg. Ugo Rampelli, magg. Eugenio Gandolfi, Prof. Giuseppe Dente (Ulisse Perso), Gino D'Angelo, Gastone Martini, Vittorio Nugoli.

### L' "S. 55 - X",

Questo apparecchio, che ha suscitato una vastissima simpatia tra i nostri vecchi abbonati, sarà dato in regalo ai nuovi abbonati — e soltanto ai nuovi — fino ad esaurimento delle copie disponibili. Affrettarsi quindi a farsi soci de L'AQUILONE per l'anno corrente.



Il veleggiatore "allievo Milano" usato nelle scuole italiane di volo a vela

Collaborazione dei giovani

# IL CAPRONI 4266

Gennaio 1918. La guerra inferiva su tutti i fronti col suo ululato sinistro. I tedeschi, dopo non troppo felici assalti aerei agli Aeroporti, avevano iniziato la tattica di bombardare città inermi e per questo urgeva distruggere i loro principali depositi di armamenti per attenuare e forse anche far cessare quelle barbarie di cui erano assai spesso vittime donne e bambini.

Informazioni venute da parecchie fonti assicuravano l'esistenza a Primolano di concentramenti di uomini e di numeroso materiale bellico. Subito si prepararono quattordici triplani « Caproni », muniti ciascuno di dieci bombe torpedini da 162 mm. e di due bombe incendiarie da 162 (i « giacomini », come le chiamavano i nostri aviatori): circa centotanta chilogrammi di peso di cui quasi novanta di alto esplosivo. Il 12 ebbe luogo il bombardamento, che riuscì perfettamente, nonostante che i cacciatori tedeschi si accanissero contro di noi coi loro triplani « Fokker » per tutta la durata dell'azione. Al ritorno fra la fitta nebbia, si svolse un'accanita battaglia di cui fu vittima il « Caproni n. 4266 ». Esso era pilotato dal capitano Matricardi, aiutante di volo tenente Coppola, osservatore capitano Graziani, mitragliere di torretta sergente Porrino. Durante il volo di ritorno in sede, l'apparecchio fu assalito da un violento fuoco antiaereo che gli produsse qualche strappo ai piani alari. Già si prevedeva a bordo che al rombo dei cannoni sarebbe succeduto il crepitio delle mitragliatrici di qualche caccia nemico. Infatti poco dopo tre punti neri che avanzano a folle velocità verso il « Caproni » furono visti dal comandante. Ognuno diede uno sguardo assai significativo ai compagni, come un tacito accordo; poi si mise al proprio posto di combattimento e attese. Qualche colpo di assaggio: subito i nero-crociati diedero mano ai nastri.

Le due mitragliatrici del « Caproni » cominciano a cantare il loro rosario di morte. Ad un tratto, l'arma di torretta tacque. Per sempre. Matricardi, voltandosi, vide il corpo del sergente Porrino accasciato sulla fusoliera. Il comandante

lasciò i comandi al secondo pilota e corse a poppa: ma non poté che assistere alla breve agonia dell'eroico mitragliere. Cercò di rimuovere il cadavere per rianimare la mitragliatrice di torretta perché, sebbene quella dell'osservatore fosse manovrata con somma abilità, tuttavia la lotta era troppo impari. Ma il corpo del sergente Porrino, impigliato nella rete di protezione, opponeva resistenza. Non c'era tempo da perdere: l'aeroplano cabrava sotto l'urto delle pallottole e già si



scusava qualche scricchiolio non troppo convincente. Incombeva il pericolo di dover scendere in territorio nemico: la prigionia, la perdita dell'apparecchio. Lasciato il cadavere del mitragliere, Matricardi tornò al posto di pilotaggio. Ma trovò i comandi irrigiditi, disobbedienti. Con un sublime sforzo di volontà scosse il fragile apparecchio, ponendolo in

linea difensiva. Sembrò che ci fosse ancora una speranza di disimpegnarsi. Infatti, in un attimo, una lingua di fuoco uscì da un dei « Fokker » che picchiò in avvitamento, andandosi a fracassare in una radura sottostante.

I due superstiti, sorpresi dell'audacia italiana, ricominciarono ad avvolgere nelle loro spire di morte l'esauito « Caproni ». Con un fuoco rapido e preciso gli spezzarono cinque montanti, gli resero inutile il piano orizzontale di coda, gli perforarono radiatori e serbatoi, lo ridussero ad un corpo che, inerte, scendeva inesorabilmente verso l'abisso. Ma il capitano Graziani ha un lampo: si ricorda che sono rimaste inutilizzate le due torpedini incendiarie: tira la manetta delle bombe. Un fischio, un urlo lacerante: le bombe hanno colpito. L'aquila tricolore si riprende e sembra assecondare il volere dell'equipaggio che è quello di tornare nelle nostre linee. E l'apparecchio va a salti, a tratti, ansimando come un alicione ferito a morte. Il nemico, imbalanzito, non vuol lasciarsi sfuggire la preda. E le mitragliatrici tedesche continuano a fare strazio del povero « Caproni » che ora sta assolvendo il suo compito di riportare l'equipaggio nelle linee italiane.

Ma la sagoma di cinque biplani si profila all'orizzonte. Gli « Spa » tricolori riscendono la battaglia più in alto con più accanimento: i nero-crociati pagano con la vita la loro crudeltà. E così il « Caproni » n. 4266 può seguire il suo tragico destino che si disegna paurosamente sugli occhi degli aviatori all'avvicinarsi del suolo a velocità fantastica. Il comandante ordina al capitano Graziani di portarsi sulla coda dell'apparecchio dove forse c'è l'unica possibilità di salvezza. I piloti studiano il momento meno sfavorevole per scendere nel fitto bosco che si stende sotto di loro. L'apparecchio s'incestra tra due alberi, rialza la coda violentemente, si spacca. L'osservatore Graziani viene proiettato lontano, ma non si fa molto male e può darsi subito all'opera di salvataggio dei compagni. Li cava fuori dai rotami feriti, svenuti, ma vivi.

Ai componenti del valoroso equipaggio fu decretata la ricompensa al valore. Quel giorno il capitano Matricardi si guadagnò la quarta medaglia al valor militare.

Ma i tre superstiti avranno sempre scolpito nel cuore il nome di colui che li assecondò nel loro faticoso tentativo di riportare l'apparecchio nelle nostre linee: il sergente Porrino è posto nell'Albo d'Oro degli Eroi del Cielo. Egli è stato uno dei tanti che hanno contribuito al trionfo di Vittorio Veneto: e il giorno che i vittoriosi reduci tornarono a Roma, anche lui fu presente: e vivi e morti si accomunarono in una stessa sintesi di gloria e il crepitio della fucileria sembrò rievocare in quei cuori provati al fuoco e al piombo le ore di quei giorni in cui avevano guardato in faccia la morte con la fronte alta e le avevano eridato con tutta la forza dei loro poderosi petti: Avanti, Savoia!

C. Petrosellini

## IMPORTANTE

Ai pochi ritardatari ripetiamo l'invito di rinnovare l'abbonamento per il 1935, se desiderano ricevere L'AQUILONE regolarmente

## CRONACHE MILANESI

TOMO TERZO

Si è tenuta oggi, nella nostra sede presso l'Aero Club Pensuti, la prima lezione di aeromodellismo.

Ha parlato il tenente Clerici, dicendoci dell'opportunità di iniziare e completare il corso, che fin dalla prima lezione, si presenta interessante.

Ha poi impartite le primissime nozioni il signor Vitali.

Eravamo in quaranta. Quaranta tutti attenti alle spiegazioni, quaranta bocche finalmente un po' silenziose. C'era un bimbetto, alto un palmo, un corpicino piccino con i neri occhioni attentissimi, sotto il ciuffetto birichino dei capelli, che mai si è mosso durante tutta la lezione. E poi si dice che l'esempio vien dall'alto.

Ma anche i più grandi, bisogna dirlo, sono stati zitti e attenti. Che strana cosa veder silenziosi Eolo, Nibbio, Grifo e Veneto Volante!

Anch'io prendo parte al corso, proprio voglio riuscire bene a costruire un bel modellino così bello da farmi andare, per premio, a Roma. Così vedrò, almeno spero, il Duce e la sede dell'Aquilone. E poi: anche Avionetto, Aviatrice, Rondine Aerodinamica e tutta la squadriglia romana.

E adesso vi dico una cosa: per compiere questa lunga... cronaca (perché arrivi in tempo), mi hanno rinchiusa in una stanza. Figuratevi! Aufl!, adesso smetto perché danno i risultati delle partite di calcio e, capirete, vado a sentire cos'ha fatto il nostro Milan.

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

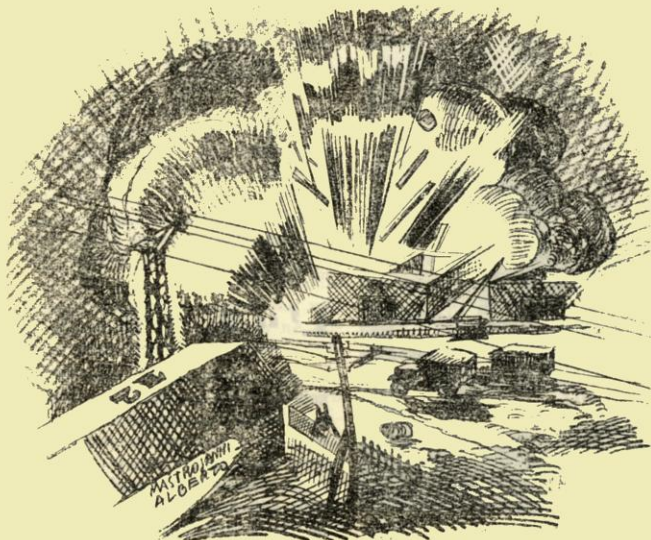
## Agli aquilotti napoletani Aeronetto e Adiletto

Sì, caro Aeronetto, a Napoli vi sarà il raduno. Vi sarà il raduno degli abbonati e dei lettori tutti de L'Aquilone. Però voleranno gli abbonati. Questo lo dico per Aeronetto, che ci tiene. Tu, anzi, voi capite che non possiamo far volare tutta Napoli. Noi facciamo dei sacrifici, e li facciamo volentieri, ma per i nostri veri e fedelissimi amici, per coloro, cioè, che amano l'aviazione e all'aviazione danno della fede e dell'attività propagandistica. Dunque niente illusioni da parte di coloro che vivono ai margini della nostra passione. Chiaro?

La rondine napoletana « Ala » si chiama Tina Cerrini ed abita in via Tasso, 284. Cercatela e lavorate con lei. Lavorate seriamente e senza perdere tempo. E unitevi pure agli amici Flores e Salvia. Il tempo stringe.

Vi mandiamo un pacco di giornali: fateli apprezzare. Gli abbonati di Lacedonia dormono sonni profondi. Forniremo di giornali tutte le edicole di Napoli. A rivederci a presto.

ZIO FALCONE



# Chiacchiere e fatti



## A R o m a

A Roma, finalmen'e, si lavora sul serio. Dopo il raduno di domenica 20 (che frescolino, amici miei!) possiamo dire che il gruppo è costituito. Fra qualche giorno tutti gli aeropiloti, che hanno mandato la loro adesione, riceveranno un invito personale: ci troveremo alla sede della scuola.

E a Milano pure si lavora. Quanta invidia ha suscitato questa Milano dinamica! Anche da Napoli riceviamo lettere nelle quali si dice che bisogna emulare e superare i milanesi.

Amici meneghini, esultate!

## Note di tristezza

Queste note ce le manda Enzo Pandolfi di Ancona, il nostro bravo aquilotto che domenica 20 gennaio ha sofferto tanto freddo, tutto solo, disperatamente solo, al Largo Traiano, in Ancona. In verità questo nostro amico merita d'essere trattato meglio. Ascoltate cosa ci dice in una delle sue tristi lettere:

*Domenica 20, dalle ore 9,30 alle ore 11 sono stato sotto le possenti braccia di Traiano e non è venuto nessuno! Dove siete, o alcioni anconetani? Nessuno ha risposto al richiamo, e il mio grido si è spento nell'azzurro cristallino (che freddo!) come un singhiozzo; soltanto dal mare, sulle creste delle onde, hanno risposto la strida dei gabbiani. Perché non siete venuti, amici anconetani? Avete avuto paura del freddo? Mentre voi facevate i bellimbusti lungo il corso, io gelavo; forse voi facevate i « carini » vestiti delle feste, ed io dovevo correre intorno a me stesso, per non morire assiderato. Eppure io volevo offrirvi un nido, volevo divenire vostro amico e compagno; e non siete venuti! Non è così che si opera, cari aquilotti senza penne... Vi ho attesi invano. Ma voglio ancora tentare domenica 10 febbraio. Verrete? Vi fissa l'appuntamento alle ore 10, al Largo Traiano. Deh, non fatemi più soffrire; non mancate? Il vostro Enzo, detto*

L'AQUILA

A questo punto stanno le cose, miei carissimi amici anconetani, e stanno male. Per fortuna che una buona notizia ci giunge da Pisa, una buona notizia che ci risolveva gli spiriti depressi. Cosa c'entriamo noi con Pisa? — chiederete. Domanda logica, ma udite.



Pietro Masnaghetti col modello vincitore del 2° premio alla gara nazionale 1931

## Un grande Raduno a Rimini

Ci scrive da Pisa Aldo Pratelli, quell'Aldo Pratelli riminese che ha volontà e idee geniali da vendere:

«Mentre a Roma, ad Ancona, a Bari, e a Torino aquiloti e rondini discutono di raduni e di gruppi, io abbandono per pochi minuti i determinanti, i numeri complessi, i punti all'infinito, gli assi cartesiani e compagnia bella per scrivere su questo foglio alcuni pensieri e alcuni bei progetti, che le parole di Zio Falcone « con Rimini siamo già d'accordo da un pezzo » mi hanno fatto affluire alla testa. Nella primavera dell'anno scorso ho fatto qualche tentativo per costituire un gruppo a Rimini; ma i tentativi sono falliti, forse per mancanza di tattica, e

forse per mancanza di impegno. Poi sono venuti gli esami di Stato per la maturità scientifica ed è venuto il torpore estivo; infine ho dovuto prepararmi per l'esame di Concorso alla Normale Superiore di Pisa... (Aldo Pratelli studia ora a Pisa, e perciò scrive da quella città; ma egli è riminese, e non dimentica il suo vecchio e bel nido). Ora i miei progetti sono questi: fare un raduno a Rimini in una data oscillante fra il 1° e il 30 luglio; e fare un raduno a Pisa in primavera. Al raduno di Rimini potrebbero intervenire, oltre agli anziani, voglio dire oltre i riminesi, gli abbonati di Riccione e di Forlì, nonché quelli di tutta la Romagna e delle Marche, compresi gli ospiti della riviera romagnola. Non a caso ho proposto di scegliere una data fra il 1° luglio e il 30: tutti sappiamo quanti sono, d'estate, gli ospiti delle spiagge roma-

gnole. Bisogna inoltre ricordare che durante i mesi di luglio e agosto le ferrovie dello Stato concedono un ribasso del 70 % ai viaggiatori diretti a Rimini. Il Raduno in questa città, dunque, potrebbe assumere un carattere regionale e magari interregionale».

Queste idee del Pratelli sono ottime e considereranno certamente il nostro disperato Pandolfi. La nostra idea di fare un raduno a Rimini si è dimostrata buona, anzi buonissima. Noi stessi ne siamo entusiasti. Pensate un po' alla gioia di quei giorni (perché saranno almeno due giorni!), Aldo Pratelli ha addirittura una specie di programma. Egli scrive: «Una giornata si potrebbe dedicare ai voli di propaganda e alla visita del campo d'aviazione; un'altra giornata si potrebbe dedicare ad una gita in comitiva a S. Marino (o altrove, ma meglio S. Marino). Non dimenticate la bellezza del panorama e, possibilmente, un pranzetto con contorno di panorama e inaffiato con squisito vino sammarinese...».

Fin qui ciò che riguarda Rimini, Riccione, Forlì, Ancona, Cervia, Cesenatico, Fano, e quanti altri luoghi vicini a Rimini. Noi approviamo senz'altro. A questo proposito, anzi, apriamo fin d'ora un referendum al quale gli aquiloti e le rondini che desiderassero partecipare a questo proposito, anzi, apriamo fin d'ora un manifestando i loro pareri e, soprattutto, la data che dovremmo fissare per il convegno.

## Ad Aldo Pratelli

Pisa

Carissimo Aldo,

come vedi, abbiamo dato « molto spazio » alle tue idee. Siamo certi che, la prossima estate, Rimini accoglierà il più grosso e il più dinamico stormo di aquiloti e di rondini, Vedrai. In quanto a Pisa, tu devi lavorare molto, costi. Bisogna seminare, seminare molte parole e molti giornali, giornali che ti manderemo. L'indirizzo dell'Aero Club tu lo troverai presso il maggiore Pezzi - Comandante il 62 gruppo.

Al lavoro, dunque. E auguri per i tuoi studi e per la nostra propaganda. Tuo,

ZIO FALCONE

## Agli aquiloti di Bari

Avioni invita tutti gli aerocugini di Bari ad un convegno che avrà luogo domenica 10 febbraio alle ore 16. Luogo di riunione: Rotonda del Lungomare Nazario Sauro. Programma: proposte per un nido barese e accordi per il prossimo raduno che verrà organizzato da L'aquilone per gli abbonati di Bari e provincia. Parola d'ordine: « Voleremo ». Nessuno manchi.

*Sveglia, aquiloti baresi! Rispondete all'invito di Avioni con una partecipazione in massa alla prima riunione. Non ve ne pentirete.*



Un'altra bella fotografia dell'elegante apparecchio costruito da Carnaghi

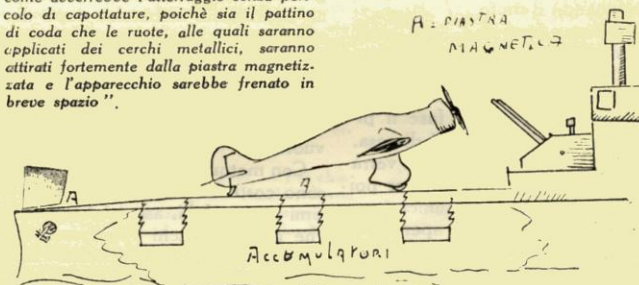


Il solito Avionetto si vuole dimostrare geniale per forza. Una ne fa e cento ne pensa e poi corre alla nostra redazione a sostenere le sue invenzioni, discutendo con calore e convinzione le sue idee. E questo gli fa onore perché... ci vuole del coraggio ad essere convinto di certe cose.

Ora s'è dato all'aviazione sulle navi. E ci fa il suo bravo ragionamento:

« Che cosa impedisce l'atterraggio di apparecchi sulle navi? Lo spazio ristretto dei ponti: or bene io credo di aver risolto il problema ricoprendo un pezzo di ponte, a prua o a poppa, dovunque sia possibile avere uno spazio libero, con una lastra di acciaio, collegata a degli accumulatori che farebbero agire un'elettrocalamita. Si potrebbe così arrestare l'apparecchio, fornito di speciali organi di contatto, in breve spazio.

Il disegno annesso spiega chiaramente come avverrebbe l'atterraggio senza pericolo di capottature, poiché sia il pallino di coda che le ruote, alle quali saranno applicati dei cerchi metallici, saranno attirati fortemente dalla piastra magnetizzata e l'apparecchio sarebbe frenato in breve spazio ».



Il ragionamento dunque fila e sembra strano che non ci abbia pensato nessuno di quei bravi ingegneri che sanno tutto e in pratica poi... Basta, è meglio tacere.

Ma, come al solito, ci sono dei ma. Come quasi tutte le invenzioni geniali, anche questa di Avionetto ha il lato debole. Per quale ragione si sono create le navi portaerei? Queste navi sono munite di speciali piattaforme larghe e lunghe, come dei veri campi d'atterraggio e, per chi non lo sapesse, con speciali attrezzature che prendono l'apparecchio appena atterrato e lo frenano in poco spazio. Poiché esistono degli ottimi sistemi per ridurre la velocità di rullamento degli apparecchi, non ultimo quello dei freni alle ruote. Ma l'aver creato delle navi con quelle tali immense piattaforme è precisamente perché gli apparecchi

continuamente la piastra. Inoltre altri inconvenienti tecnici impediscono la realizzazione di questa, che a prima vista, sembra una idea pratica.

Dovremmo segnalarvi poi anche una geniale trovata dell'implacabile Petrosellini. Ma questa volta abbiamo compassione per lui e non lo faremo sfigurare esponendo le sue idee.

Pensate, il bravo Petrosellini avrebbe inventato un magnete senza bisogno di calamite... E a questa sua invenzione premette, (chissà poi perché) tutta una spiegazione storica, copiata chissà dove, per spaventarci con la sua erudizione. Ma noi siamo buoni e non vogliamo interferire contro di lui.

## Ingegnere sofisticato

# La Palestra dell'aeromodellista

## Un motore ad aria compressa

(SECONDA LEZIONE)

Il funzionamento di un motore di questo tipo avviene in un modo dei più semplici e precisamente così. Il tubo e) (vedi fig. 1 del numero precedente) dev'essere messo in comunicazione con la fonte dell'aria compressa (il serbatoio); il tubo e) sarà diviso da un rubinetto che deve permettere od interrompere il passaggio dell'aria compressa per detto tubo.

Quest'aria passerà in direzione della freccia con una velocità più o meno grande a seconda del diametro interno del tubo e) e della pressione di carico.

Dal tubo e) l'aria va e passa per la scanalatura A) e entra attraverso i fori nella camera di pressione dell'albero per uscirne dalla fessura P), la quale è sempre in comunicazione con almeno uno dei tubi d). Si consideri ora la posizione delle singole parti sulla figura 2 del numero precedente e si supponga di far funzionare il motore partendo da tale posizione.

L'aria in pressione, che arriva attraverso la camera dell'albero, trova sfogo, come detto, dalla fessura P) la quale in questo momento è in comunicazione, sia pure minima, con i tubi d) del cilindro superiore 1) e del cilindro inferiore di sinistra 3).

In questo punto di partenza, la posizione dei pistoni nei singoli cilindri è così ripartita: nel cilindro 1) il pistone ha appena iniziata la sua corsa di discesa verso il centro del motore, nel cilindro 2) il pistone sta risalendo mentre il suo tubo d) corrispondente trovasi in comunicazione con la fessura S) dello scarico, nel cilindro 3) il pistone ha quasi ultimata la sua discesa ed il suo tubo d) trovasi ancora, ma per poco, in comunicazione con la fessura P) di pressione.

Arrivando in queste condizioni l'aria premerà sui pistoni dei cilindri 1) e 3) facendoli discendere.

Contemporaneamente all'inizio della discesa il movimento assiale trasmesso dalle bielle all'eccentrico

1) imprimerà a questo un movimento rotante nel senso indicato dalla freccia (ved. fig. 2) e mentre il pistone del cilindro 2) salirà, le fessure P) e S) sull'albero che è solidale con l'eccentrico si sposteranno; e allora la luce del tubo d) del pistone 3) verrà chiusa un istante prima che il pistone abbia termi-



nata la sua corsa di discesa, mentre quella del pistone 1) verrà maggiormente aperta e quella del pistone 2) che avrà terminata la sua corsa di salita starà per chiudersi.

In conclusione: facendo la considerazione su un solo cilindro, avverrà che continuando il moto si avrà una fase di pressione per la durata in cui la fessura P) sarà in comunicazione con la luce del tubo d); durante questa fase il pistone farà la sua corsa di discesa, terminata la quale la luce verrà momentaneamente chiusa per poi essere riaperta in comunicazione con la fessura S) e starà aperta per tutto il tempo che il pistone farà la sua di salita, durante la quale avviene l'altra fase, cioè lo scarico all'esterno dell'aria che ha già lavorato.

Terminata la corsa di salita, la luce verrà nuovamente chiusa per poi essere nuovamente aperta con comunicazione con la pressione e così di seguito con fasi alternate fin tanto che non verrà interrotta l'ammissione dell'aria.

Questo tipo di motore ha ottime caratteristiche ed in relazione alle sue minuscole proporzioni ed al suo piccolo peso sviluppa una grande potenza ed un numero elevato di giri.

Come per tutte le macchine, an-

che per questa occorre la lubrificazione, che però in questo motore è assai limitata.

Considerando che la durata di funzionamento è quasi sempre ridotta a pochi minuti, basta allora far penetrare nei cilindri, ogni tanto, qualche goccia di olio non troppo denso e nemmeno troppo fluo, ma di consistenza giusta al fine che anch'esso cooperi ad evitare o rendere al minimo le eventuali fughe d'aria.

Un accessorio indispensabile per far funzionare questi motori è il serbatoio dell'aria compressa, che comunemente è costituito da un cilindro in lamierino d'ottone saldato a stagno longitudinalmente e chiuso alle due estremità da due calotte sferiche.

Una calotta porta infissa una valvola per il caricamento del serbatoio; mentre nell'altra calotta o nel corpo stesso del serbatoio si troverà il tubo d'aria che dovrà essere messo in comunicazione con il motore.

In questi serbatoi che possono sottostare a forti pressioni a seconda del loro diametro e dello spessore del lamierino, l'aria vi può essere compressa a mano con una comune pompa per pneumatici da automobile.

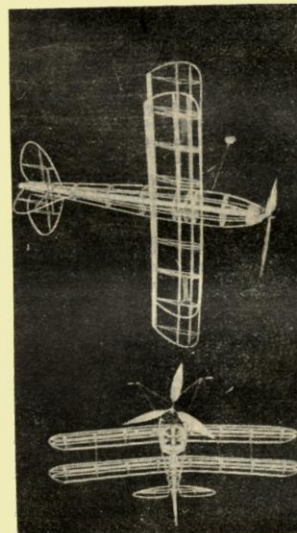
Altro accessorio non necessario, ma consigliabile, è il regolatore di pressione, cioè un apparecchio che in generale è costituito da una valvola tarata e con disposizione speciale che permette l'afflusso dell'aria a pressione costante ai cilindri, fin tanto che non sarà raggiunto l'equilibrio con la pressione interna del serbatoio; dopo di che il motore perderà gradatamente potenza e la velocità di rotazione dell'albero diverrà sempre più minore fino ad arrestarsi nel momento in cui il serbatoio resterà vuoto.

Con motori di questo tipo si possono costruire dei grandi e bellissimi aeromodelli, assomiglianti anche ad apparecchi veri, senza la preoccupazione di eccedere nel peso totale, poichè con eliche ben fatte ed accuratamente studiate, si possono far volare modelli il cui peso può essere anche superiore ai mille e cinquecento grammi.

Ed ora dò alcune formule di calcolo per coloro a cui possono interessare.

Sia:

- HP. = alla potenza resa.
- P. = alla pressione costante di lavoro espressa in chilogrammi.
- C. = alla corsa di un pistone espressa in metri.
- S. = alla superficie della sezione di un cilindro espressa in centimetri quadrati.



Strutture di due biplani Tosaroni

- V. = al volume della cilindrata di ogni cilindro espresso in centimetri cubi.
- Q. = al quantitativo d'aria trasmesso dal serbatoio al motore in un minuto secondo espresso in centimetri cubi.
- N. = al numero dei cilindri del motore.
- n. = al numero dei giri per minuto primo dell'albero motore.
- i. =  $0.25 \div 0.3$ ; coefficiente approssimativo delle perdite di carico dovute alla resistenza di passaggio dell'aria attraverso i tubi e l'albero di distribuzione ed alla resistenza opposta dall'aria al movimento dell'elica,

avremo che:

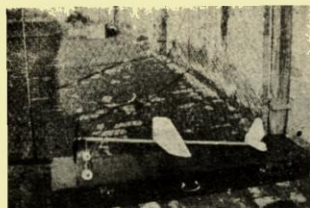
$$n = \frac{60 \times Q \times i}{V \times N}$$

$$HP = \frac{P \times C \times S \times N \times n}{4500}$$

Il valore di Q, nelle normali costruzioni può essere considerato



E rievocci il romano Elio Tosaroni in mezzo alle sue recenti creazioni



La bella fotografia d'un bell'apparecchio di Ugo Rodorigo di Roma

in cm.<sup>3</sup> 500 circa, supponendo di avere un tubo di presa d'aria con diametro interno di millimetri 2 ed una pressione costante di 5 atmosfere.

Il coefficiente *i*. è variabile in senso inversamente proporzionale alla resistenza opposta dall'aria alla rotazione dell'elica; per conseguenza questo coefficiente si dovrà considerare piccolo, qualora l'elica abbia un diametro grande od un passo forte; grande invece, in condizioni opposte.

I motori di questo tipo, date le forti velocità che si possono raggiungere, è sconsigliabile di farli azionare a vuoto; cioè privi di una massa volante resistente o di elica.

E per finire darò anche la formula per calcolare lo spessore della lamiera dei serbatoi per l'aria, considerando questi costruiti con forma cilindrica ed in ottone crudo con saldature a stagno.

La formula da cui si ricava il detto spessore è:

$$s = \frac{H \times D}{2 \times K}$$

in cui

*s*. = allo spessore della lamiera espresso in millimetri.

*H*. = alla pressione di carico espressa in metri. (10 me per ogni atmosfera).

*D*. = al diametro del serbatoio espresso in metri.

*K*. = ad un coefficiente noto quale carico limite di elasticità per l'ottone laminato.

Le saldature devono essere fatte ad arte e con stagno di ottima qualità.

I serbatoi, prima di essere posti in uso, devono essere provati con le dovute precauzioni e con un carico preferibilmente superiore al normale di lavoro.

La pressione di carico deve sempre essere controllata a mezzo di un apposito manometro.

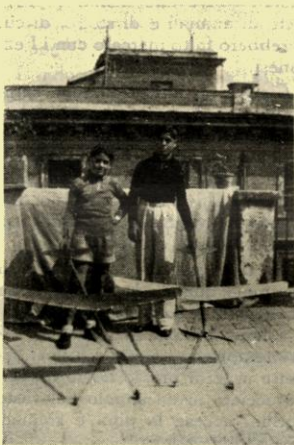
**Giarella**



Roberto Medici di Modena.



**SOGNATORE - Monza.** — Sveglia! Sveglia! La tua buona volontà e pazienza sono le principali doti per arrivare e arriverai finendo così di sognare. La scala 1/10 mi sembra un po' piccola; ti consiglieri di fare il modello un po' più grande. La soluzione con due matasse di elastico collegate con ingranaggi è ottima e se la resistenza della fusoliera può sopportare la tensione delle matasse, non sarà necessario mettere i due tubi. Per le ali adopera il profilo N. 608 (vedi *L'aquilone* n. 14 anno 1934). Per gli impennaggi, il N. 343 (vedi n. 21 anno 1934). Se il modello risulterà pesante, dovrai mettere una forte sezione di gom-



Nuovi modelli per le nuove gare.

ma e un'elica con passo piccolo. Per il diametro dell'elica regolati da quanto dirò nelle mie prossime lezioni. A parità di volume e di compressione l'idrogeno ha maggiore potenza esplosiva del vapore di benzina.

**FRANCO GIANI - Cassano Magnago.** — Sta bene; costruisci il tuo bimotore come lo hai progettato e fallo volare. Fanne una bella fotografia da inviare alla commissione; una copia la invierai anche a me che te la farò pubblicare, e cerca di riuscire nell'eliminazione per farti inviare a Roma alla gara finale. Non avere nessun'altra preoccupazione ed abbiti fin d'ora il mio augurio ed arriverci a settembre al Littorio.

**FIorenzo RASERO - Torino.** — Per chiarimento spiegarti quanto desideri dovrei avere a disposizione alcune pagine del giornale. Siccome quanto mi chiedi l'ho già a suo tempo ampiamente spiegato, ti consiglio di acquistare i n. 4, 13 e 14 de *L'aquilone* del 1934.

Attendo il tuo abbonamento.

**E. P. - Torino.** — Non comprendo le tue domande. Non ho mai saputo che delle bombole d'aria compressa possano avere la potenza di 5 HP. Tu forse confondi le bombole con motori, i quali sono tutt'altra cosa. Motori ad aria compressa con tale potenza si possono benissimo costruire calcolandone le dimensioni volute. E' naturale che se questi motori sono alimentati da bombole cariche d'aria compressa, l'alimentazione non potrà essere continua e cesserà a serbatoio vuoto. La carica delle bombole si fa a mezzo pompe o compressori.

**MARIO FERRERO - Roma.** — Ne *L'aquilone* del 15 gennaio non vi è spiegato nessun profilo alare; perciò ritengo tu abbia preso un bel granchio. Poco male. Vedi invece i n. 13 e 14 dell'annata 1934.

**EDOLO SALOMONE - Chiappa.** — Anche a te consiglio di acquistare i n. 13 e 14 de *L'aquilone* 1934 e vi troverai la spiegazione per tracciare le centine servendosi delle apposite tabelle e dati. Per superficie avrà l'ala dell'aeromodello che sua superficie misurata in proiezione sul piano. Per esempio: vuoi sapere quanta superficie avrà l'ala dell'aeromodello che dovranno presentare i concorrenti della categoria *a*) al Concorso Nazionale? L'apertura alare è di cm. 130, la corda massima di cm. 28, la minima di cm. 12; ebbene si somma cm. 28 con cm. 12 e si moltiplica la somma per cm. 65 che è la metà dell'apertura alare e si avrà cmq. 2600 ossia decimetri quadri 26 che diventeranno poi decimetri quadri 24,7, perchè si dovrà tener calcolo che le estremità dell'ala sono arrotondate. Nel decrivere l'aeroveleggiatore ho detto che il peso non deve preoccupare il costruttore, perchè non è stabilito limite nè massimo e nè minimo ed ho anche detto che la leggerezza è uno dei requisiti; base per ottenere buoni risultati. Se avessi detto che il peso non conta, allora l'avresti anche potuto fare di piombo: e vedevi come avrebbe volato... Ti sconsiglio perciò di adoperare quei materiali, ma di attenerci a quelli citati nella descrizione.



Ugo Rodorigo non soffre le vertigini.

**ALDO ALTIERI - Roma.** — Non sono in grado di accontentarti completamente. Non posseggo tutti quei dati che desideri; però se consulti giornali e riviste aeronautiche, molto facilmente troverai fotografie e dati che ti interessano. Si vede che *L'aquilone* non lo guardi e non lo leggi completamente, perchè proprio su *L'aquilone* non mancano mai fotografie e descrizioni di buoni apparecchi italiani ai quali l'aeromodellista può ispirarsi per costruire, anche con opportune modifiche, il suo apparecchio per partecipare al Concorso Nazionale. Attendo notizie della tua strabiliante e sensazionale invenzione.

**VINICIO OSCAR PIFFERETTI - Milano.** — Quell'apparecchio è l'aerogiro Chappedelaine che è attualmente in costruzione in un cantiere francese. Esso è costituito da una superficie portante fissa e da un'altra superficie portante rotante. La rotazione di questa superficie avviene attorno ad un asse trasversale dell'apparecchio. La rotazione è automatica e l'apparecchio possiede motore ed elica come un comune aeroplano. Se volerà non lo so: ora è in costruzione, e se son rose...

**MARIO VIGHI - Arzignano.** — Anche tu hai la mania o l'idea di voler volare pedalando; però parti da un punto opposto a quello da cui sogliono partire

tutti gli altri. Tu con un aeroveleggiatore munito di elica azionata a pedali ti faresti portare in alto e poi pedalando vorresti volare per conto tuo? No, caro Mario, non ce la faresti per la solita ragione che i tuoi muscoli non produrrebbero la potenza necessaria e finiresti esaurito. Perciò niente elisa, niente pedali; ma volo veleggiato cercando di portarsi da un punto ad un altro su correnti buone e sfruttandole con abili manovre.

**M. T. - Bologna.** — Perchè ti chiami M. T.? Per distinzione; ed anche gli ortoteri si chiamano ortoteri per essere distinti da altri tipi di apparecchi. Gli ortoteri sono macchine basate sullo spostamento di una o più superfici costituite da elementi dotati di movimenti speciali che hanno soprattutto lo scopo di imitare, per il proprio sostentamento, il volo degli uccelli ad ali battenti. Il movimento può essere ottenuto da apposite leve e congegni che ricevano il moto dal motore o dai motori.

Fino ad ora non mi consta che con gli ortoteri si siano ottenute dimostrazioni realizzabili; però non escludo che col tempo anche con questo sistema di sostentamento si possano raggiungere buoni e pratici risultati. Spesse volte le interviste e certe notizie stampate sui giornali non sono che il frutto della fantasia dei cronisti.

**giar.**



Un bel lancio alla Scuola di volo a vela di Napoli



## Grande romanzo aviatorio-coloniale di U. Perso

(Continuazione dal numero precedente)

— Caduti? — sussultò troppo vivamente Zio Massimo.

— Non ti spaventare — insinuò sottilmente Ali fissandolo.

— Io odio tutti i « reoblani » e mi fa pena che due « auled » sono morti — spiegò Zio Massimo contenendosi.

— Non sono morti: solo feriti, ma poco.

— Come lo sapete? Ha parlato il telegrafo di Beni Ulid?

— Oh no! Telegrafo zitto. È la voce di Allah che parla il vero nei deserti.

« La voce di Allah! È il vostro tam tam. Ma sia benedetto questa volta che mi dà una buona notizia... Feriti, ma poco: proprio la lezione che ci voleva ».

— E dove sono?

— A el-Bab nell'hamada di Tingher. Sono con la carovana di Belker: noi la incontreremo perché viene a Beni Ulid — spiegò il vecchio Ramadan levandosi. — Ora dobbiamo andare.

Si avviarono giù verso il fondo piatto del nadi. Il negro, ultimo, conduceva il mehari.

« Così si fa, caro capitano Menzio. Tu, con tutti i tuoi telegrafi e con i tuoi aeroplani non troverai che della sabbia. L'Africa si vince con l'Africa. Eccomi a posto. I due ragazzi vengono proprio incontro a me. Le mie ispirazioni! Questo signor Belker li ha raccolti, li cura e li tratta bene perché futa il « bacscisc » grosso. I carovanieri speculano su tutto; ma in fondo sono delle bravissime persone. Dirlo al comando di Beni Ulid? con che vantaggio? Nessuno li potrebbe incontrare prima di me. Oppure li andranno a prendere con un altro aeroplano... e allora son rovinati per sempre... già! cadranno di sicuro. Ah no! A terra! a terra, con questo bravo bestione, siamo più sicuri. Se sono pazzi gli altri, io ho il dovere di difenderli. Così si fa, caro Menzio ». E guardava con gratitudine il suo mehari.

Nel fondo buio della vallata. un cigolito ronzante lo fece trasalire. Ah, che gli era al fianco, spiegò: — Grande macchina acqua.

Scrutò attento e intravide un gigantesco aeromotore e, fatti alcuni passi, sentì la voce canora dell'acqua che sgorgava in un'ampia vasca.

« Così si fa! La mia idea di colonizzare quest'oasi, dunque, è già in pratica. Tanto meglio. Io resterò a Homs con i miei canavesani. Così si fa, signor capitano Menzio.

Però, però un avvisetto, per confortare le mamme, ci vuole; e noi lo manderemo ».

Raggiunsero la falda del costone opposto e presero su per la salita. Nella conca, il buio era fitto, ma sulla sommità della strada, che taglia di sbieco la riva e sbocca al belvedere di Beni Ulid, ondeggiano ancora i bagliori, che il cielo, spegnendosi dietro al sole, mandava a flotti fra le case.

— Tu mi aspetti al caravanserraglio, Ramadan ben Soussi — disse con premura Zio Massimo, accennando alla rivendita di tabacchi, a cui si diresse, mentre i suoi nuovi amici con il mehari giravano la cantonata. Quando fu ben sicuro di non essere veduto, corse alla stazione del radiotelegrafo.

Incontrò, davanti all'ingresso, il tenente Pili.

— Saida, tenenti. — Era suo amico; ch'è l'anno prima comandava la stazione di Homs.

— Che vuoi? Chi sei?

— Hassan ben Moussa, tenenti; vado a cercare « auled » fuggiti con « reoblano ».

— Or e Tor? Chi ti ha incaricato?

— Mio badrone, Sidi Massimo.

— Sta bene! Posso dirti tutto quello che so: non si tratta di un

segreto, infine. Il capitano Menzio è partito da Misurata con un Caproni diretto ai libesti. Attendiamo un messaggio per mezzanotte. Hai capito, Hassan?

— Cabito, cabito! Io dormire caravanserraglio. Mezzanotte venire qui sentire vostro messaggio. Saida, tenenti.

« Non mi ha riconosciuto! — pensava Zio Massimo affrettandosi. — A mezzanotte ritorno e vedremo che cosa mi ha combinato Menzio con il suo Caproni ».

Al caravanserraglio, senza parlare, si informò della carovana. Dodici famiglie di Orfella avevano ceduto case e terre, destinate dal Governo a un migliore sfruttamento: e ora andavano a stabilirsi a Murzuk. Avevano denari e provviste di animali e di stoffe, di cui avrebbero fatto mercato con i Fezzanesi.

C'erano in tutto trentadue cammelli, con due piccoli ancora latanti dietro le loro madri, e una ventina di somari. Dentro vasti cestoni fermati alle gobbe dei cammelli, cicalavano, squittivano, frignavano, vagivano, sbraitavano donne, ragazzi e bimbi.

La carovana doveva mettersi in cammino quando la luna sarebbe al secondo gradino del cielo.

« Dopo mezzanotte, dunque. Avrò tempo di tornare da Pili ». Sedette in terra presso il suo mehari accucciato in un angolo del vasto cortile, accese la pipa e sonnecchiando attendeva.

Erano le nove.

Quest'attesa sarebbe utile per una descrizione di colore. Nel vasto cortile del caravanserraglio, chiuso nel porticato grigio con i

vani cupi degli archi, sotto gli spilloni lucidi delle stelle imperniate sul cielo blu, ondeggiano i colli dei mehara accovacciati intorno ai fuochi del bivacco, mentre una nevia accorata di arabo in amore fa tremolare l'aria calda, satura di sudori e di profumi rancidi; e tonfa a tratti una tarbucca e, presso la fiamma, una figura slanciata di fanciulla — Hescia? Mariuma? Mabruka? — il corpo stretto nei veli, il viso celato fra le palme aperte, serpentinamente snoda la danza eccetera, eccetera... Ma queste note di colore quella sera mancavano e non posso servirvene per il solo scopo di ornare il mio racconto. Miti arabine con l'animella tenerella di educande parigine a Beni Ulid non ce n'erano: la cosa potrà spiacere ai romanzieri coloniali patentati, non certo ai miei lettori di buon gusto.

A una voce di Ramadan, già in groppa del primo cammello presso l'uscita, quel groviglio di uomini e di bestie si agitò nel buio: rumori acuti sulla sfrugliare della paglia e dei rami secchi, gemiti, sbuffi, bramiti irosi e comandi in cantilena.

Zio Massimo montò in groppa del suo mehari, uscì dalla porta secondaria e veloce raggiunse il paese e fu alla stazione del radiotelegrafo, proprio mentre il tenente riceveva il messaggio di Menzio.

Era di poco passata la mezzanotte. In quell'ora i due ragazzi, prigionieri nel fondo della piramide di Ra, ascoltavano tremando la voce misteriosa che li invocava; Menzio con Donati e gli altri, poco dopo l'eroica esplorazione di Guido Keller, attendevano l'alba



MATTAJOHANNI  
ALBERTO

... nel vasto cortile del caravanserraglio, chiuso nel porticato grigio ...

presso il loro apparecchio fermo nella vallata dei Tibesti; a Misurata la signora Ersilia, muta nel suo dolore, vigilava insonne; a Tripoli il babbo e la mamma di Or dormivano tranquilli, ignari ancora.

Zio Massimo non voleva entrare nell'ufficio del tenente che, alla luce, avrebbe potuto ravvisarlo.

Alcuni schiocchi con lampi: una lunga pausa: altri schiocchi del telegrafo. Dopo, il tenente venne sulla porta, fumando.

— Saida, tenenti — sussurrò Zio Massimo dall'alto della sua cavalcatura.

— Sei tu, Hassan?

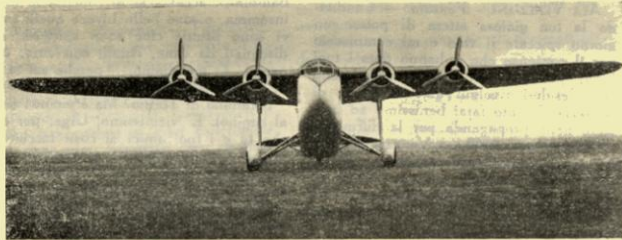
— Ana, Sidi. (Io, signore).

— Bene! Ti consiglio di tornare a Homs dal tuo padrone.

— Dimmi, tenenti: che dice capitano Menzio?

— Non hanno trovato alcuna traccia: di là non sono passati.

— Perdona, tenenti: tu telegrafare Homs così: « Or e Tor discesi, raccolti carovana: stanno bene. Zio Massimo li raggiunge ». E spine al trotto il suo corsiero sbilenco e quando fu alla volta, gridò con la sua voce solita:



— Ciao, Pili. Sono io Massimo. Di' che stieno tutti tranquilli. So io dove sono i ragazzi e fra un mese li avrò ricondotti a Homs in buona salute. Ciao.

Pili sussultò, voleva gridare, lo rincorse, ma ormai il mehari era scomparso.

CAP. XII

## La porta sacra

— Liben deorum! — invocò ancora la voce misteriosa nella tenebrosa piramide del dio Ra.

(Da questo momento Or e Tor parlano con i loro interlocutori, quel latino volgare, di cui ho dato notizia in un altro passo del mio racconto. Sarebbe forse utile alla verità storica riferire le parole testuali; tanto più ora che lo studio del latino è così diffuso; ma, per comodità mia, i nostri personaggi parleranno in italiano con la stessa disinvoltura di Giulio Cesare e dei minor romani che parlano inglese nelle tragedie di Guglielmo Crollalanza). (1)

### Ulisse Perso

(Il sèguito al prossimo numero).

(1) Shakespeare: Crolla lancia.

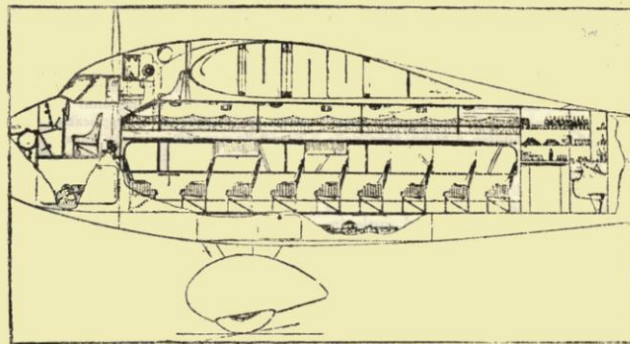
## I nostri apparecchi

### Il quadrimotore veloce "S. 74,"



CON l'evoluzione della tecnica aeronautica, anche l'aviazione da trasporto passeggeri sta attualmente rinnovando i suoi apparecchi. Fino a poco tempo fa sulle linee erano in servizio aeroplani capaci di volare ad una media di 150 km., velocità ritenuta oggi insufficiente a fronteggiare la concorrenza degli altri mezzi di trasporto.

L'industria aviatoria, stimolata dalle richieste delle società esercenti il trasporto aereo, si è messa al lavoro, ed i costruttori italiani, primi fra tutti, sono riusciti ad ottenere degli apparecchi ad alta velocità, nei quali niente è stato sacrificato nella sicurezza e nella comodità. E questi risultati si sono



ottenuti senza seguire le recenti in tubi di acciaio rivestita in lamierino e in compensato.

La cabina di pilotaggio, a due posti affiancati con doppio comando, è in diretta comunicazione con la cabina del marconista e del motorista. Essa è collocata in alto, davanti al bordo d'attacco dell'ala.

La grande cabina a disposizione dei passeggeri è lunga m. 7,50, larga m. 2,30 e alta m. 2 e contiene 27 poltrone a schienale inclinabile e a fondo scorrevole in modo da consentire al viaggiatore una posizione comoda. Dietro la cabina passeggeri è sistemato un bar e il gabinetto di toilette. E' questo il primo apparecchio in servizio sulle linee italiane sul quale funziona il servizio di buffetteria.

Per proteggere i passeggeri dai

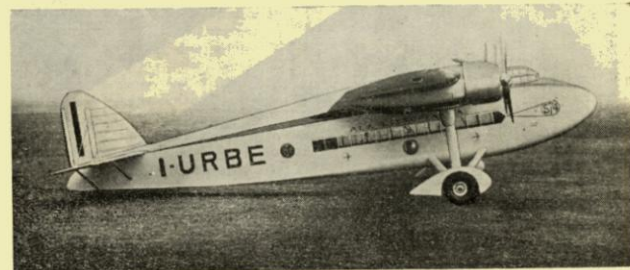
I quattro motori, piazzati, sul bordo anteriore dell'ala, due per parte, sono dei Piaggio Stella X raffreddati ad aria della potenza di 700 cavalli ciascuno ed azionano eliche metalliche tripale a passo variabile in volo. I motori sono muniti di compressore che mantiene invariata la potenza resa a terra fino ad una quota di tremila metri.

Il carrello d'atterraggio è ad assali indipendenti con ruote a bassa pressione carenate aerodinamicamente.

L'ala ha una apertura di m. 30, la fusoliera è lunga m. 19,50 e la superficie portante è di mq. 120. Il peso a vuoto dell'« S. 74 » è di kg. 7800 e il carico utile normale è di kg. 5.400; il carico utile massimo è di kg. 6.200 con un coefficiente di sicurezza di 5,5.

Con le eliche mantenute al passo per la velocità di crociera, a mille metri di quota, il quadrimotore sviluppa una velocità massima di 320 chilometri ora ed una velocità di crociera, di 290 km. ora. A 3000 metri di quota, usando solo il 70 per cento della potenza resa dai motori, la velocità di crociera è di 300 km. ora.

Con tre soli motori in funzione, la velocità è di 260 km. ora e la quota pratica di volo a 3000 metri;



rumori dei motori si è provveduto a rivestire la cabina con uno speciale materiale antivibrante, di modo che i viaggiatori potranno parlare senza soverchio disturbo. Speciali impianti per il ricambio dell'aria calda permettono di rinnovare continuamente l'atmosfera della cabina.

con due soli motori la velocità si riduce a 200 km. ora e la quota pratica a 1000 metri.

Questo quadrimotore, acquistato dalla Soc. « Ala Littoria », sarà posto in servizio la prossima primavera sulle linee aeree italiane, con percorsi internazionali.

A. M.



**AZZURRA - Verona.** — Grazie della tua simpaticissima lettera così piena di entusiastica buona volontà. Di quelle tali tue compagne non ti curare, ma insisti nel diffondere attorno a te un poco della nostra fede. Finirai col registrare qualche successo. Per questo e per realizzare il tuo sogno di un « raduno veronese » chiedi aiuto e consiglio all'aquilotto *Muscariello*, Via Pigna 1, (al quale invio il mio cordiale saluto) e qualche cosa di buono ne verrà fuori. In quanto ai miei lineamenti non ti scervellare che non ne vale la pena! Immaginatvi uno zio Falcone che risponda ai tuoi ideali e vedrai che delusioni non te ne procurerò! Ricambio le « azzurissime » affettuosità.

**IDEATORE DEL « MORO ».** — Grazie del duplice abbonamento. Il secondo raduno milanese lo effettueremo nel prossimo autunno e... — te lo dico io — farà epoca! Costituirà inoltre la manifestazione di chiusura di questo anno VIII realizzatore e superdinamico. Prendo atto del tuo proposito di raccomandare a tutti il « simpatico » (grazie! Prego!) *Aquilone*. Alalà.

**L'UCCELLACCIO** (di buon augurio... naturalmente!) - *Roma.* — In attesa dei nominativi dei nuovi abbonati, che un... uccellaccio come te riuscirà senza dubbio a procurare, delle fotografie che gradiremo e delle... invenzioni (si: speriamo bene!), ti comunico che i disegni richiesti ti sono stati spediti. Sta' sano e allegro.

**AQUILA ELETTRICA - Venezia Giulia.** — Bentornato! Mi compiaccio, prima di tutto, del titolo conquistato e di saperti già in attività di servizio. Prognostico alla tua fede di educatore fascista, armata di tanta volontà, le più belle e meritate soddisfazioni. Per il corso che desidereresti frequentare leggi nel N. 2 di questo anno de *L'aquilone* le norme dei corsi

che si sono aperti proprio in questi giorni. Se poi vorrai attendere ancora un anno, i tuoi giovanissimi anni te lo permettono. In quanto all'applicazione pratica delle osservazioni fatte durante i tuoi esperimenti di fisica se ne occuperà il collega *Giarella*; io desidero elogiare la serietà del tuo modo di studiare. Mando un saluto particolarmente affettuoso ai tuoi scolari e figurati con quanto piacere ne accoglierò una rappresentanza nella mia aereofamiglia. Salutissimi augurali.

**AVIATRICE - Roma.** — Sei contenta ora? Tanto tuonò che piovve (anzi nevicò addirittura) e con la sede, sia pure provvisoria, a disposizione, il gruppo è un fatto compiuto. Le undici (o sudici?) quercie del galoppatoio saranno le sole a rammaricarsi di aver perduto lo spassosissimo spettacolo settimanale degli aquilotti romani raminghi, in cerca di nido. Non capisco poi come mai voi rondini, ve la prendiate tanto con gli aquilotti. Nell'ultima adunata, siete arrivate con un'ora di ritardo, su quella fissata per l'appuntamento, e solo il... vento ha fischiato tra i rami delle undici (o 13) quercie! Bisogna rendere giustizia ai vostri camerati entusiasti come voi, fatti come voi e... infreddoliti più di voi! L'indirizzo di *Avionetta* è via *Ariberto* N. 8 - *Milano*. Cara Aviatrice, sono molto lieto di saperti un poco più serena. Ricambio il tuo saluto grande e affettuoso.

**RICCARDI GIUSEPPE - Torino.** — Questo entusiasmo per il volo che si tramanda, come nel vostro caso, di padre in figlio, mi piace moltissimo. Non possiamo accontentarci per la riproduzione del disegno richiesto: non riteniamo necessario ricorrere alla produzione straniera quando in Italia si fa di più e di meglio. Anche ammesso, per pura ipotesi, che i modelli italiani fossero superati da quelli

stranieri, non resterebbe che sforzarsi di riconquistare il primato. In quanto alla efficienza numerica e dinamica degli aquilotti torinesi, caro Riccardi, ho il dovere di rettificare il tuo pessimismo. Non è affatto vero che gli aquilotti torinesi siano pochini; se così fossero, non avremmo promesso un prossimo raduno. Pochini erano due anni or sono e se per allora reputavi necessario e possibile un raduno, maggiore garanzia di successo c'è ora che *L'aquilone* ha accresciuto di almeno quattro volte la famiglia dei suoi amici. Vedrai che anche a Torino realizzeremo un vasto programma di attività, vedrai che anche l'Aero Club di Torino, come hanno fatto quelli di Milano e di Roma e come faranno tutti gli Aero Club provinciali d'Italia, sarà largo di appoggi... In quanto al pubblico, al grosso pubblico che sorride davanti ad un modellino e si meraviglia di vederlo volare, troveresti ovunque lo stesso sorriso ignorante, ed è appunto suscitando della meraviglia che si compie della buona propaganda. Ne sei persuaso, Riccardi padre? Cerca di persuaderne anche il figliolo e assieme lavorate con fede. E' il segreto di tutte le vittorie. Salutissimi.

**AQUILA NERA.** — Fai delle domande un po' troppo ingenuo per non dire insidiose. Nei corsi di pilotaggio — come del resto in ogni manifestazione di carattere aviatario — non hanno alcun valore le raccomandazioni. E' l'abilità personale che raccomanda l'allievo. Il Ministero dà l'istruzione di pilotaggio e provvede all'assicurazione contro i rischi degli allievi. Ti pare poco? Saluti.

**ALA VENEZIANA - Venezia.** — Condivido la tua gioiosa attesa di potere un giorno spiccare il volo e mi compiaccio per il consenso che ti hanno dato i tuoi bravi genitori. Per tutti i chiarimenti che desideri rivolgiti all'Aero Club di Venezia. Intanto farai benissimo ad insistere nella propaganda per la diffusione de *L'aquilone*. Anche a Venezia dovrebbe essere possibile la costituzione di un gruppo con relativo raduno. Vedrò se mi sarà possibile di rimediarti un S. 55. In compenso però lascia stare il lei ed inaugura il tu cameratesco.



Zaganel, pardon!, zio Falcone visto da Ragionier Motorino

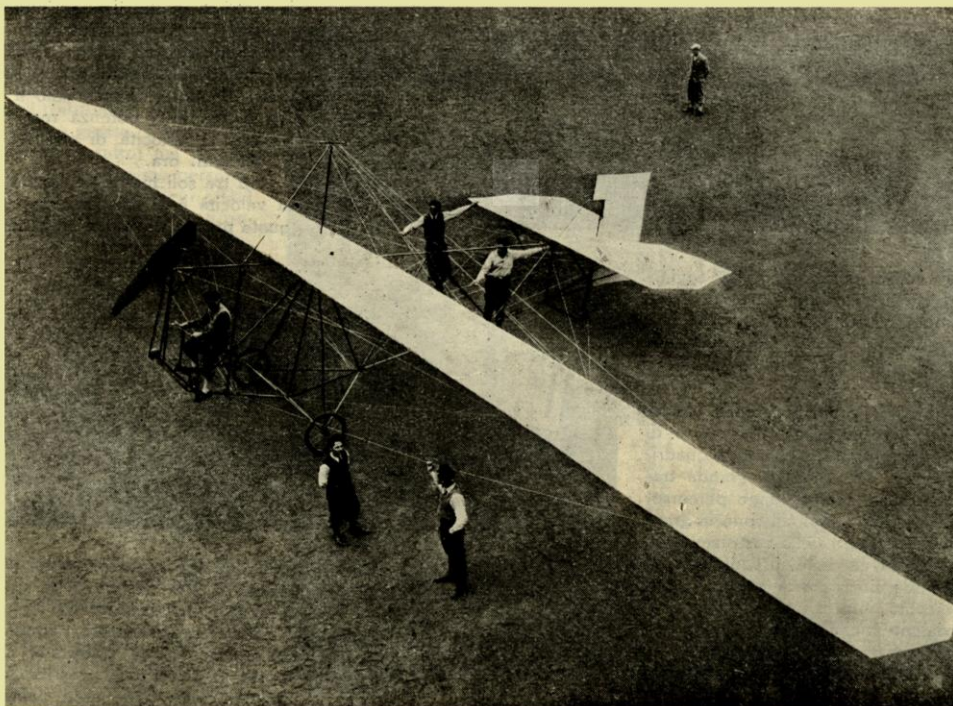
**BANDO BALDINI** (accidenti alle papere!) — *Baldo Bandini - Torino.* — Dunque dicevamo: i disegni « 800-900 » pubblicati nel numero 1 di quest'anno sono tuoi. Benone, sono tuoi di te, cioè di Bando Bambini... accid... al M. 'lio! sono tuoi, insomma, e sono belli. Invece quelli nuovi sono brutti; cioè sono spiritosi, ma disegnati da cane, Rifalli; con cura, e a penna. Ti mandiamo — perchè sei tu — uno degli ultimi « S 55 ».

Il raduno di Torino? Ma è vicino! (acc. al rimino). E' vicinissimo. Urge, per ciò, che tu e i tuoi amici di costi facciate il lavoro preparatorio, che consiste in questo: nuovi amici, nuovi amici, nuovi amici. Se poi ti rivolgi al cav. Dianati dell'Aero Club egli ti darà istruzioni precise. Ricambio i saluti alati... (Ci vuol poco a capire che leggi il *Marc Aurelio*. Però non capisco perchè io, adesso, gli stia facendo della réclame gratuita).

**NINO RIGOTTI - Roma.** — Invece di telefonare e di perdere e far perdere la pazienza, avresti fatto meglio a scrivere comunicandoci il tuo desiderio di ricevere il giornale a Roma invece che a Padova, ove è sempre stato indirizzato ed ove si trovano pure i numeri che a Roma non hai ricevuto. Saluti.

**MARIO MORPURGO - Milano.** — Rinnovo l'abbonamento per il 1935 e sarà provveduto al cambiamento del tuo indirizzo. Saluti.

**LUIGI MELONI - Ferrara.** — Preso nota: dell'aquila dorata che vuoi sul distintivo (perchè non mandi un progetto?); delle biografie degli eroi del cielo che desideri leggere sul giornale (le stiamo pubblicando); delle puntate del romanzo più lunghe (ti accontenteremo nei limiti del possibile). Grazie dei ritratti che ho giudicato non abbastanza infamanti! Alalà.



Dove vuole andare questo ciclista alato? Troppi tiranti, caro amico! Con questo trespolo potrai finire, tutt'al più, in qualche fosso

Giovani aeromodellisti, per il vostro modello volante rivolgetevi ad una casa specializzata dove potrete trovare il materiale che più vi soddisfa.

Chiedete listino dettagliato a

**M O V O**

VIA CARLO RAVIZZA 16 — MILANO

inviando LIRE UNA in francobolli

FILIBERTO CICCAGLIONE - *Lauro di Sessa Aurunca*. — Ti è stato spedito il numero richiesto, che è uno dei più belli e dei più riccamente illustrati. E forse la sua bellezza ha suscitato il desiderio di qualcuno che lo ha visto prima di te e lo ha... prelevato. A questo proposito ti consiglio di tentare d'individuare questa mano indiscreta, perchè il giornale ti viene spedito sempre regolarmente. Alati saluti.

ENZO PANDOLFI - *Ancona*. — Hai ragione. Sei perfettamente in regola con l'amministrazione. Saluti cordiali.

ENNIO SBARBATO - *Iesi*. — Sono dolente doverti dire che è molto difficile ottenere quanto desideri. Prova in ogni modo a scrivere al Ministero, elencando i tuoi titoli. Saluti cordiali.

ALFIO PEDETTI - *Todi*. — Nel numero 2 di quest'anno, e precisamente a pagina 14, è detto che daremo 100 lire a chi svilupperà la suggerita idea d'una copertina. Le copertine sono a colori e le dimensioni sono note a tutti i lettori de *L'Aquilone*. Che altro occorre spiegare? Naturalmente, desideriamo un capolavoro. Perciò il nostro giudizio sarà severissimo. Ma non ti spaventare. Coraggio e al lavoro.

FRANCO FRASCHINI - *Vercelli*. — Gli abbonati della tua città non sono molti; comunque la propaganda non è mai troppa, specialmente per raggiungere la metà del settimanale che è nel cuore di tutti. Avrai il disegno del « C. R. 30 » in premio della tua buona volontà e, a suo tempo, maturerà anche il distintivo. Mi compiacio del buon profitto scolastico e ricambio i...varioipinti saluti.

G. BERNARDI - *Bologna*. — Finalmente anche da Bologna si leva una voce d'incanto e di... protesta. Trascrivo testualmente: « Visto che nessun abbonato bolognese si fa vivo, spinto dall'esempio dei camerati di altre città, faccio anch'io capolino per gridare ai miei concittadini che è una vera vergogna che, proprio qui, a Bologna, dopo risiede il nostro Giarella, non sia ancora formato un gruppo e che tutti ce ne stiamo zitti zitti, quatti quatti! ». Bene: toccati! ti manderemo gli indirizzi e potrai metterli al lavoro. L'attesissimo libro di « Martini e Nobili » conterrà anche un capitolo sui motorini ad aria compressa e sarai così soddisfatto nel tuo giusto desiderio. Ecco i tuoi rallegramenti per Avionetto e Avionetta e i miei saluti cordiali.

L'AQUILA AZZURRA - *Ancona*. — Grazie del fervido saluto augurale. Il disegno è buono, ma dovrebbe essere rifatto a penna e con molta maggiore cura. Il tuo entusiasmo è bello, ma dovresti contagiarne i tuoi amici e conoscenti. Occorre raddoppiare gli abbonati di Ancona per donare alla fiera città Adriatica un numero e fattivo nido di Aquilotti. Alalà!

AVIS - *Roma*. — Ma no: non ci scorderemo di te. Riceverai l'attesissima cartolina e ti vedremo, con le altre rondini, all'opera. Già: perchè inaugurato il gruppo e preso possesso della sede, saremo soltanto all'inizio di tutto un nuovo programma di attività da svolgere. Ricambio i saluti... stratosferici!

ALA LITTORIA - *Roma*. — Lasciamo perdere il tifo perchè c'è anche da perdere la calma nonchè da mandare a ricevere molti palloni in rete. Io dico che se venivi all'appuntamento ti « riscaldavi meno » (garantito!) ma in compenso non soffrivi una nuova delusione... Preso nota delle adesioni tua e di Adele al gruppo nonchè dell'omaggio dell'abbonamento di Adele al fondo « Gaby Angelini ». Grazie. Salutissimi.

PEZ NERINO - *Pordenone*. — Grazie dell'abbonamento e del gentile biglietto di cui ricambio ogni affettuosità. Salutissimi.

AVIERA ARDITA. — I bei tempi cui tu alludi non sono stati affatto dimenticati e tutto quello che tu credi di vedere nei giovanissimi di oggi è un mondo creato soltanto dalla tua fantasia. Si ricorda e si commemora quando è il tempo, ma non si può vivere nella continua contemplazione ed esaltazione del passato. Oggi si marcia a settecentocinquanta chilometri l'ora, mia cara! Avvicinati i bravi, dinamici, simpaticissimi nostri aquilotti e mi darai ragione. Ti prego di uscire dall'incognita e ti saluto caramente.

Zio Falcone

## RUBRICA FILATELICA

CONSIGLI AI FILATELICI

### I francobolli nuovi

Molti collezionisti si dedicano esclusivamente a raccogliere esemplari nuovi di francobolli. La collezione di « nuovi » è certamente più bella di quella di « usati », in quanto le vignette, non sporcate dal timbro di annullo, risaltano assai di più.

Bisogna però intendersi sul significato di « nuovo ». Per essere posto in collezione il francobollo nuovo non basta non porti il timbro di annullo, ma deve avere, particolarmente negli esemplari di valore, la gomma al retro. E' questa condizione essenziale, in quanto potrebbe verificarsi il fatto, altrimenti, di porre in collezione esemplari non bollati ma non nuovi.

Nel prossimo numero ci occuperemo degli annulli.

### II CONCORSO FILATELICO

Daremo nel prossimo numero l'esito del Secondo Concorso Filatelico, e nello stesso tempo bandiremo il terzo.

### NUOVE EMISSIONI

#### Sarre

Durante il plebiscito, la serie dei francobolli in corso è stata sopraccaricata con la dicitura « Volksabstimmung - 1935 ».

#### Germania

In occasione del ritorno della Sarre alla Germania è stato emesso un nuovo francobollo. La vignetta rappresenta una madre che ha ritrovato il suo bambino e lo circonda teneramente con le sue braccia.

#### Italia

Riportiamo gli aerogrammi del volo Roma-Mogadiscio.

Le buste spedite a Mogadiscio affrancate con il bollo speciale da L. 10, oltre alla normale affrancazione di L. 1.75, hanno ricevuto le seguenti oblitterazioni:

timbratura romboidale rossa;

timbratura dell'Ufficio postale di partenza;

timbratura di partenza, rotonda, sormontata da corona con la data 9.11.34. XIII, e la dicitura: *Roma, Posta Aerea Speciale*;

timbratura rotonda di transito (estero), *Napoli, ferrovia*;

timbratura di arrivo a *Roma, ufficio arrivi*, data 2-12-34-XIII.

AQUILA AZZURRA. — Ti ringrazio dell'invio dei 60 francobolli, che spedirò, come premio di consolazione, ad un quarto fortunato nell'estrazione. A te auguro buona sorte. Saluti fascisti.

Mauritius Postoffice



**Sportivi!**  
I'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.



### 93. — INDOVINELLO

Siamo tanti fratellini, bianchi, bianchi e piccolini molto tempo ti serviamo, poi, pian piano, ce ne andiamo.

### 94. — DOMANDA BIZZARRA

Sai dirmi, o bimbo a indovinare avvezzo, quale libro ha l'inizio suo... nel mezzo?

### 95. — CAMBIO D'INIZIALE

Un signore d'Inghilterra, cardinale è sulla terra.

### 96. — ANAGRAMMA

S'allontana nel mar, ma non a nuoto, questo ciclista corridor ben noto.

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

Le soluzioni debbono essere inviate esclusivamente a mezzo di cartolina postale, non oltre il 15 febbraio 1935. XIII alla Direzione dell'*Aquilone*. Viale dell'Università - Roma.

Tutti i giochi proposti in questo numero sono di esclusiva proprietà de *L'Enigmistica Romana*. Via della Stelletta, 1 - Roma.

Se vogliono ricevere i premi vinti: *Mincato Giampietro, Cerri Giuseppe, Mincato Giampietro, Cerri Giuseppe, De Naro, Carmelo, Cortini Cesare, Favero Sergio, Sartori Pierino e Cardine Luigi* sono invitati a farci conoscere i loro indirizzi, perchè nel mandarci le loro risposte, si sono dimenticati di questa necessaria indicazione.

NON SI PROCEDE AL CAMBIAMENTO DI INDIRIZZO, SE LA RICHIESTA NON E' ACCOMPAGNATA DA UN FRANCOBOLLO DA 60 CENTESIMI E DALLA FASCETTA CON LA QUALE SI RICEVE IL GIORNALE

## LANE MARZOTTO

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

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

### OFFICINE MECCANICHE GREGORI - Schio

Macchine combinate per la lavorazione del legno

Costruttrici della rinomata « UNIVERSALE GREGORI » combinata per le otto principali lavorazioni del legno.

Chiedeteci *Stampa descrittiva Modello 1935 e Preventivi*

Prime costruttrici in Italia di macchine per la lavorazione dei

MARMI - GRANITI - PIETRE



*Un dischetto errante e solo  
sopra i ghiacci passa in volo;  
pare stanco del viaggio,  
forse è il messo d'un messaggio.*

*Due pinguini l'han veduto  
e gli mandano un saluto;  
hanno un candido sparato,  
redingot molto attillato.*

*Il Pinguino alla Pinguina,  
dice: — Vedi? s'avvicina,  
corre vola come Agello,  
tra noi viene il solicello.*

*La Pinguina al suo Pinguino:  
— E' il pallone d'un bambino,  
gli sfuggì dalle manine,  
per il freddo, poverine... —*

*Mentre il disco scende lieve  
sopra il vasto pian di neve,  
ella esclama: — Che farà,  
quel piccino, piangerà? —*

*Dice ancora: — A lui portare  
oltre i monti ed oltre il mare  
lo vorrei, fosse all'estremo,  
perchè, noi, che ne faremo?*

*— Lo terremo infin che al Polo,  
con romano ardito volo,  
uno stormo scenderà  
portator di civiltà;*

*uno stormo d'aquilotti,  
che una fede avrà condotti  
ai confini della terra  
per la pace e per la guerra.*

*Tra di lor, chissà, non sia  
quel che un dì solcò la via,  
col suo spirito bambino,  
dentro il breve palloncino?*