

L'AVVOLONE

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



Raduni a Torino, Genova,

Prima di parlare dell'attività dei nostri più accaniti e bravi propagandisti e dei messaggi che abbiamo ricevuti in questi ultimi giorni, voglio dare agli aquilotti di Torino, di Rimini (e perciò della Romagna e delle Marche), di Genova e di Bari una lieta novella. Esultate, amici. Abbiamo finalmente deciso di venirci a conoscere, di trascorrere con voi almeno un paio di giorni e, cosa a cui tenete molto, di farvi volare nel cielo delle vostre città belle.

Abbozzo di programma

In linea di massima il programma dovrebbe essere il seguente:

APRILE (20-21, o giù di lì) RADUNO A TORINO.

GIUGNO (due giorni da destinarsi) RADUNO DI GENOVA.

AGOSTO (due giorni da destinarsi) RADUNO INTERREGIONALE DI RIMINI.

SETTEMBRE (due giorni da stabilire) RADUNO DI BARI.

Per oggi trascuriamo i dettagli e soffermiamoci a fare due considerazioni: 1° da aprile a settembre L'aquilone organizzerà ben quattro raduni dei suoi lettori e amici; 2° gli abbonati che parteciperanno ai raduni avranno diritto di volare gra-

Rimini, Bari

tis. Diciamo abbonati; ed avranno la precedenza, sempre, i più giovani. Naturalmente, ai raduni potranno prendere parte lettori d'ogni genere (dall'affezionatissimo al casuale) amici e sconosciuti. Soltanto che i voli sono riservati agli abbonati.

Questo discorsetto preliminare era necessario, voi lo capite. Insomma, voi converrete con noi che se ci sono delle persone a cui L'aquilone è legato da affetto e da riconoscenza, queste persone sono gli abbonati, i propagandisti del giornale e dell'aviazione: amici, grandi amici, a cui noi vogliamo offrire due giornate di festa e la gioia grande del volo.

E per oggi, basta.

ZIO FALCONE

Emo e Enzo Pandolfi

- Ancona

Ho letto il vostro lacrimoso messaggio e, per contentarvi, ho pregato le Autorità Superiori di affrettare le decisioni. E le decisioni - come avete veduto - sono giunte. Gli aquilotti anconetani parteciperanno al raduno riminese del prossimo luglio. Adesso tocca a voi: cercate di ve-



Pubblichiamo la prima d'una serie di fotografie prese a Villa Borghese durante le riunioni domenicali degli aeromodellisti romani.

nire a Rimini in un bello e simpatico gruppo. Ancona può farsi molto onore. Ripeto il

Disperato appello

Aquilotti e rondini di Ancona, vi attendo tutti domenica 24 febbraio alle ore 10 al Largo Traiano. Nessuno manchi.

L'AQUILA

Io spero che gli aquilotti e le rondini di Ancona si rechino a consolare quei due nostri sconsolati amici.

Torinesi, ci siamo!

Nel prossimo numero pubblicheremo il programma dettagliato del Raduno. Riunitevi, intanto, e discutete. Se desiderate sollecite informazioni rivolgetevi al Cav. Mario Dianati (Aero Club di Torino). E ricordatevi che voleranno soltanto gli abbonati. Ditelo ai vostri compagni e compagne di scuola.

Un alato saluto dal vostro.

ZIO FALCONE

Ad Avioni Bari

C'è Avioni di Bari che frema di sdegno, che trema di paura, che dubita, che imprega, che si raccomanda.

Coraggio, Avioni! Hai vinto. Anzi: abbiamo vinto. In settembre ci vedremo, ci riuniremo, ci abbracceremo; e vorremo ad ali spiegate sulla tua bella città e sul tuo mare. Saranno due giorni di feste trionfali, indimenticabili.

Ma adesso che ti abbiamo accontentato, adesso che abbiamo promesso il raduno a Bari in occasione della Fiera del Levante, adesso tu e i tuoi amici più fidati e più seri dovrete dare l'assalto alle fortezze chiuse dei giovani che non hanno ancora capito la bellezza e l'importanza del volo. Noi, da Roma, ti aiuteremo. Intanto pubblichiamo il nuovo invito.

Avviso agli aquilotti baresi

Avioni e compagni invitano tutti gli aquilotti e tutte le rondini di Bari ad una riunione che avrà luogo domenica 24 febbraio alle ore 16 davanti alla fontana dei giardini Umberto.

Approvo ed incoraggio la vostra attività aeromodellistica e vi auguro, anzi mi auguro, che la schiera degli aquilotti e rondini baresi oscuri il sole. Vostro

ZIO FALCONE

Ad Aeronetto, Ala e C.i Napoli

Ho ricevuto le vostre lettere ed approvo, e lodo, la vostra attività. Come avete veduto, sono già state fissate le date per i raduni di Torino, Genova, Rimini e Bari. Dopo toccherà a voi; subito dopo. Ma intanto è necessario che ingrossiate le file. La grande Napoli dovrà farsi molto onore; e perciò vi concediamo del tempo per organizzarvi, per moltiplicarvi.

I sistemi di propaganda proposti da Aeronetto sono già nei nostri programmi. Perciò dobbiamo lodarli maggiormente.

Ad Ala e ad Aeronetto scriverà personalmente il direttore. Saluti azzurri dal vostro

ZIO FALCONE



I giovani allievi dell'Accademia Aeronautica praticano con passione tutti gli sport. Nell'anno XII i giovani aquilotti hanno partecipato, per la prima volta, ai Littoriali dello Sport e della Cultura, riuscendo a conquistare due "Littori" nel nuoto e nel pugilato e a piazzarsi onorevolmente nelle finali di parecchie altre gare.

Quest'anno gli allievi della Scuola di Caserta prenderanno parte ai Littoriali della Sport con una buona rappresentanza.

Intanto gli allievi hanno partecipato ai Littoriali della neve e del ghiaccio che si sono svolti ad Ortisei nelle Alpi di Siusi.

Ecco i baldi allievi sciatori ad Ortisei e la squadra di giocatori di disco sul ghiaccio, al Palazzo dello Sport di Milano, dove si sono allenati sotto la guida di un giocatore della nazionale di hockey.



AVIATRICE - Roma. — Prima di tutto, niente «gerarchi». La gerarchia, nella nostra aerofamiglia non è e non può essere che gerarchia di meriti e di fede. Chiaro? E chi mi chiama gerarca paga... il caffè! Ecco il tuo ringraziamento ai dirigenti per la loro opera benefica e per quanto hanno fatto e faranno per gli aquilotti e le rondini de L'aquilone. Li gradiranno. Non denigrare però la macchina fotografica del nostro Direttore: potresti passare dei dispiaceri! L'indirizzo di Avionetta eccolo: «Via Ariberto 8 - Milano». Perché Pia Greguoli non ha risposto alla tua lettera? Lo ignoto... e giro la domanda aggiungendo il tuo domicilio: «Via Fiume 3 - Roma». Ti saluto, assieme a Maria ed a tutte le rondini fedelissime. Alalà!

INCARBONE GAETANO - Caltagirone. — L'aver ignorato per due anni l'esistenza di un giornale come L'aquilone è colpa gravissima; tuttavia «meglio tardi...» con quel che segue e ti sia perdonato in considerazione dei buoni propositi propagandistici che ti animano. Perché L'aquilone non è settimanale? La solita domanda e la solita risposta: «Perché il numero attuale degli abbonati non è stato ancora moltiplicato per dieci!». Bene per i tuoi progetti aeromodellistici estivi. Quando incontri il tuo amico palermitano, digli: «Bada: mi occorre la tua cooperazione per diffondere L'aquilone!». Ricambio gli alati saluti.

ATALER - Roma. — Abbiamo preso nota della tua adesione al corso di aeromodellismo e, a suo tempo, sarai chiamato. Gli aquilotti romani presto non avranno nulla da invidiare ai camerati di altri centri dove si è fatto già qualche cosa di pratico, purché non vi vengano meno la costanza e l'entusiasmo. Speriamo che il tuo amico mantenga la promessa: mandami il suo nome che lo stampo e lo impegno! Ecco i tuoi saluti per «quel caro Tosaroni». I saluti azzurri sono ricambiati, ma gli «ossequi» lasciali perdere!

(Continua nelle pagg. 13-14-15)



Grande romanzo aviatorio-coloniale di U. Perso

(Continuazione dal numero precedente)

Dunque la voce aveva detto con umile invocazione:

— O figli degli dei!

Tor stringendosi all'amico:

— Chi sei? — domandò dubitando.

— Un tuo schiavo devoto, o Dio.

— Che vuoi?

— Giustizia.

— Domandala al tuo re — disse Or rinfanciandosi.

— Voglio giustizia contro il re.

— L'affare è complicato — bisbigliò Or all'orecchio di Tor; poi aggiunse con tono sicuro:

— Attendi, schiavo, e taci mentre noi ci consultiamo.

Si allontanano dalla colonna ove stanno appoggiati, perchè proprio

di lì viene la voce. Tor osservò:

— Può essere un tranello.

— L'ho pensato anch'io. Ma l'accento dello schiavo è troppo sincero. Ascoltiamolo:

— Ma prima — assicurò Tor stringendo la pistola — bisogna snidarlo. Ti confesso che non mi diverte parlare al telefono senza vedere il muso del mio interlocutore.

Ritrovano, nel buio, la colonna.

— Parla tu, Or: io, agirò — e stava pronto a sparare.

— Schiavo — disse Or risoluto — se puoi, vieni al nostro cospetto.

— Con il vostro aiuto, o Dei. Voi soli sapete e potete. Voi, divini, scorgete, nelle tenebre di questo tempio, quello che i miei occhi mortali non vedono.

— Ci piglia in giro! — fremette Tor.

— No, è in buona fede. Lascia fare a me. Dimmi, schiavo, da quale parte credi tu di esser degno di passare per giungere al nostro cospetto?

— Sono schiavo, o divini, come voi sapete, che sapete tutto: ma sono figlio di re. Quindi mi credo degno di passare dalla porta sacra.

— Parla per indovini, questo animale.

— Sta' calmo. So tutto, schiavo: ma t'impongo di ripetere a me la tua storia e poi mi dirai come è fatta la porta sacra. Solo così puoi dimostrare di esser degno di venire al nostro cospetto. Molte volte la schiavitù avvilisce il carattere e offusca la memoria.

— Bravo, Or: dove hai imparato a dire cose tanto complicate?

— Sta' buono! E' una proposizione degli esercizi greci.

La voce, dall'interno della colonna, incominciò:

— La terza volta che Sirio guardò nella Finestra magica della Montagna, Rham traditore fece divorare il re mio padre dal Gran Coccodrillo, incatenò la regina mia madre, che si rifiutava di sposarlo, ed a me tolse la collana e la mitra e mi fece schiavo. Da quel giorno tutto il mondo è torturato dalla crudeltà di Rham e attende la liberazione.

Or disse piano: — Oh! credono che il mondo sia tutto qui, in questa valle.

Poi soggiunse forte:

— Il mondo, lo sappiamo, attende che tu sia rimesso sul trono.

— Sì, o divino.

— E tu sapevi che noi saremmo venuti dal cielo?

— Vi aspettavo: mia madre, prima di morire, nella prigione, dove eravamo rinchiusi, mi disse: « Figlio, mio re, o Nefèr... »

— Tu sei Nefèr, lo so.

... o Nefèr, prima che Sirio s'affacci la quarta volta, il Dio Or figlio di Osiride e di Iside verrà dal cielo e farà giustizia. Sta' pronto.

— Io sono Or — disse Or stupito e contento del caso curioso.

— E io sono Tor — tuonò Tor cavernoso e un po' piccato.

— E noi ti salveremo. Adesso descrivi la porta sacra. Questo sarà il segno della tua virtù.

— Sotto il piede sinistro del tuo gran Padre Ra, detto anche Osiride...

— Se facesse l'esame di storia egiziana... povero Nefèr!

... si apre la porta d'oro. Le chiavi sacre stanno sempre nella mano destra del dio che le custodisce. Nemmeno l'usurpatore Rham conosce questi segreti. Vedi dunque, o divino Or, che la schiavitù non ha offuscato la mia memoria.

— Noi ti crediamo — prevenne Tor — lo, che ti parlo, sono Tor fratello di Or. Egli è la mente, io sono la forza. Io ti aprirò la porta sacra.

— Al buio? come farai? — lamentò Or.

— Se non avessi il vizio di fumare, ora saremmo fritti: ma io fumo per disobbedienza. Ne ho sempre sentito un piccolo rimorso: ma oggi ne sono orgoglioso. Ho trovato l'accenditore automatico ben fornito di benzina, in fondo alla tasca, sotto due fazzoletti usati.

Alla luce oscillante che Or rinnovava spesso con gli scatti scricchiolanti dell'accenditore, Tor diede la scalata alla statua del dio Ra.

Trovò a stento la mano del dio sotto il pesante mantello sovraccarico di gemme, e, infilata nei mignolo — grande come un suo braccio — due enormi chiavi. Discese cauto, reggendosi ai lembi del manto, dal quale caddero due grossi rubini rotolando fiammanti sul pavimento.

Or intanto aveva scoperto sotto cesti di frutti d'oro, la porta Sacra, Chudeva un'apertura trapezoidale nel piano obliquo dello sgabello di marmo su cui poggiavano i piedi di Ra.

Tor scovò un palo di ferro, che fece passare successivamente negli anelli delle chiavi per far leva. Altrimenti con tutta la sua forza, lo scatto, irruccinato dal tempo, non giocava.

Nefèr stava a ginocchi, con le palme sul viso, nel vano buio, presso la porta sacra spalancata da Tor.

Or avvicinò la fiammella alla testa, gli accarezzò le mani e disse:

— Alzati, Nefèr. Tu sei libero, tu sei degno di vedere gli dei; tu sarai ancora il re del mondo. Ma prima devi servire per tre giorni e forse più le nostre divine persone.

Nefèr si rizzò scoprendo un viso, con linee marcate acutamente.

— Anzitutto, bisogna che tu ti guidi fuori di qui passando per le vie occulte che hai seguito nel venire.

— Subito?

— Subito, se si può uscire senza che alcuno ti veda. Noi possiamo renderci invisibili, ma tu no.

— Aspetteremo sotto la Sfinge che la luna vada oltre la montagna. Poi verrete a casa mia, o divini.

— Nessuno sotto la Sfinge?

— Tutta la piramide è deserta. Io solo ho osato.

— Bravo! Andiamo.

Tor diede a Or le due chiavi e si tenne la leva: — Sono buone armi anche queste — E seguirono Nefèr nel passaggio segreto.

Il cunicolo correva dritto fino alla base della colonna, che aveva nel suo interno una scaletta a chiocciola.

Le ultime gocce di benzina tenero viva la fiammella dell'accenditore fino ai primi gradini, poi dovettero salire nel buio.

Tacevano.

Nefèr scalzo correva su ansando forte. Or e Tor seguivano cercando di attutire con passi cauti:



... riescono all'aperto sull'orlo della piattaforma.

rumore degli scarponi chiodati.
— Mi viene il capogiro. Ma quando finirà questa maledetta giravolta?

— Siamo appena a metà.

— Come lo sai?

— Ho contato gli scalini: sono presso a poco di quindici centimetri: ci inalziamo dunque di un metro circa ogni sette. La colonna è di cinquanta metri....

— Sei dotto! Che c'è?

Tor che precedeva urtò contro Nefér.

— Liberi deorum, Or e Tor — bisbigliò — c'è qualcuno nella piramide — E stettero fermi originando contro la parete.

Si avvicinava rapido il rumore del metallo in attrito; toccò fragoroso il punto ove tenevano le orecchie accostate, e si allontanò spegnendosi in basso.

— Scendono con la botola!

— Scopriranno la nostra fuga!

— Tor, abbiamo lasciato aperto....

gano, e occupare noi la piramide, proclamando re il nostro Nefér. Se è vero che ignorano questo passaggio, la nostra scomparsa sarà miracolosa. Andiamo Nefér.

Nefér li accompagnò fino alla sommità della scala dove trovarono uno sportello accostato.

Riuscirono all'aperto sull'orlo della piattaforma ove poggiava la Sfinge.

Tutta la valle, chiusa nel cupo dei monti raccoglieva i suoi silenzi e i suoi misteri intorno allo spec-

— Sì, con il vostro aiuto, o divini.

— Presto, andiamo.

Tor argomentò:

— Resteranno prigionieri a nutrirsi di banane d'oro.

CAPITOLO XIII

Frutti d'oro per il re di Ra

Nefér li guidò sotto la testa della Sfinge d'oro e, fra le due zampe distese, videro uno sportello socchiuso con gli orli illuminati dal di dentro.

Or, prima che Tor sia a sua volta aggredito, balza impugnando una delle chiavi pesanti della porta sacra, e colpisce l'assaltatore alla nuca.

Spinti giù, allo scaglione di sotto, i due assaltatori tramortiti, Tor con la pistola spianata entra risoluto nella stanzetta di manovra.

— Più nessuno. Vieni, Or.

— Ma non conosciamo la manovra. Nefér è svenuto e non può aiutarci.

— Tenta ugualmente.



Tor aggiusta una randellata sulle ginocchia del più vicino, che si abbatte urlando; poi si getta sull'altro che sta per colpire...

Tor rapido si levò le scarpe e si avventò giù per la scaletta.

Or palpitando attese, mentre Nefér in fremiti s'accasciava ai suoi piedi e gli abbracciava le gambe.

Passò molto tempo, o parve. Finalmente, quando già Or immobile per la paura che lo paralizzava, vedeva con la fantasia il suo amico alle prese con Rham crudele e con i suoi fidi irritati, si sentì toccare, e la voce di Tor calma disse:

— Li ho visti. La piattaforma è tutta illuminata da torce. Ci cercano. Sono preoccupati, ma non irritati. Ho chiuso la porta prima che s'accorgessero che era stata aperta. Fortuna che dalla nostra parte si chiude a scatto.

Or rifletté:

— Bisogna impedire che risal-

chio livido del lago, in cui la luna, dal centro del cielo, metteva pagliuzze argentee sugli orli innumerevoli delle increspature.

Dalla loro destra, sulla falda a strapiombo della montagna, vaneggiavano, con strani bagliori ondeggianti, le vaste bocche delle sette caverne.

Nefér, disteso a terra, guardava in un foro da cui usciva un filo di luce. Or lo scostò e guardò. Fra le colonne, giù nel fondo della piramide, il piano della botola, con le torce accese, era abbandonato, e si udivano echeggiare lontane le voci del re e dei sacerdoti che cercavano i figli di Ra.

Or disse a Nefér:

— Bisogna far salire la botola subito, prima che vi ritornino. Conosci la manovra?

— Qui, due leve.... — cominciò Nefér, ma cadde riverso colpito da un pugno gigantesco emerso dall'ombra.

Or, indovinando l'intenzione dell'amico, lo frenò:

— Non sparare, Tor! — Questi ripose la pistola e con la spranga di ferro menò un colpo alla cieca su un grosso negro nudo che aveva aggredito il povero Nefér.

Il gigante rotolò giù dalla piattaforma; ma tosto dallo sportello ne sbucano due altri armati di lancia.

Tor aggiusta una randellata sulle ginocchia del più vicino, che si abbatte urlando; poi si getta sull'altro che sta per colpire Or. La lancia è deviata in tempo da Tor, che la tira dalla sua parte convergendo l'assalto contro di sé. Ma

— Tentiamo: purchè non sia troppo tardi.

Riconoscono la leva, che manovra le saracinesche delle feritoie, tutta abbassata. Or s'attacca all'altra che ubbidisce al suo braccio.

Tor intanto accosta l'occhio a uno spioncino del pavimento e vede, nell'interno della piramide, la piattaforma che risale con sopra un sacerdote solo, e il re e gli altri che sbratiano delusi con le mani levate.

— Ci siamo, Or. Arriva sù un sacerdote solo.

— Bisogna chiudere la porta d'argento prima che egli si affacci a dar l'allarme al paese.

— Corriamo!

Ulisse Perso

(Il sèguito al prossimo numero).

Collaborazione dei giovani

Lèvati dai piedi

Aprile 1931.

Su Cufra gli aeroplani italiani già bombardavano le « Cabile » ribelli. Il padre di Ali, un predone, era stato ucciso da uno spezzone lanciato da un apparecchio. Il moretto si era ritirato a vivere al campo di Aviazione italiana distante pochi chilometri dall'oasi e 130 da Tripoli,

liane era riuscito sempre a respingere i loro assalti. E così Ali passava il suo tempo udendo raccontare la gesta degli aviatori in battaglia e alternando le chiacchiere con le lezioni di pilotaggio a terra del tenente Rossi.

Una mattina tutti i piloti si levarono in volo e partirono; segno che quel gior-

raggio a due mani e stracciò la busta: qualche occhiata a quelle poche righe e diede un urlo. Sul biglietto c'era scritto: « Il fortino B. è attaccato dai ribelli. Ci sono soltanto 300 cartucce e 60 metri di nastro. Avvertite immediatamente la base area di Tripoli perchè mandi al più presto due pattuglie di assalto. Soccorreteci o siamo perduti ».

Il moretto era rimasto inebetito sulla strada. Che fare? Gli aviatori non c'erano... Tripoli era lontana... A proposito... L'apparecchio scuola... Ma no!...

E allora un eroico pensiero sorse nella mente di Ali. Il suo animo non tentennò: una corsa con il cuore alla gola fino all'hangar e si trovò dinanzi a quello che sarebbe stato il suo compagno di vita o di morte. Diede uno sguardo agli indicatori: 300 kg. di benzina nei serbatoi: 2 ore di volo!

Salto dentro l'uccellaccio, e senza pensare all'eroismo del suo gesto, si legò al seggiolino. Poi cominciò a girare l'eclisse. Uno scoppio, un altro ancora. L'eclisse cominciò a suoi giri vorticosi: 400-500, 900, 1000, 1300, 1900. Ali tirò la manetta del gas: un urlo lacerante e l'apparecchio tentennando uscì dall'hangar.

Il meccanico, che si trovava ancora nella sua camera ad assistere il ferito, uscì precipitosamente all'aperto ma non poté vedere che l'incerto decollaggio dell'aeroplano.

Frattanto nella mente di Ali erano tornati tutti gli insegnamenti del tenente Rossi: e si sentiva sicuro. Il suo cuore era in tumulto; se non fosse arrivato, che cosa sarebbe successo ai ragazzi del fortino? E l'atterraggio come sarebbe andato? Queste erano le incognite a cui non sapeva dare risposta. Intanto un caldo soffocante opprimeva Ali; e subito una spaventosa idea affiorò nella sua mente: il ghibli!!!... lo avrebbe certamente travolto... e il pensiero che i suoi amici sarebbero morti suscitò in lui un coraggio da leone.

Ora, le prime folate di sabbia ardente sferzavano il viso dell'eroico fanciullo.

L'apparecchio tentennava ed il vento, con sordi boati, sollevava la fragile macchina alata, trasportandola disordinatamente.

Ali, aggrappato alla leva di comando, cercava con tutte le sue forze di risollevar l'aeroplano, la cui quota diminuiva di secondo in secondo. Il moretto, accecato dall'aria che fischiava tra montanti e tiranti come presago sibilo di morte, cercava di schermirsi da quel nemico invisibile ed impalpabile.

Ma a poco a poco, il turbine diminuì di violenza, e l'apparecchio riprese il suo normale volo, e un nuovo fuoco di speranza si accese nel cuore del giovanetto.

Dopo un'ora ed un quarto di angoscioso volo sul deserto, Ali scorse in lontananza una macchia bianca: Tripoli!

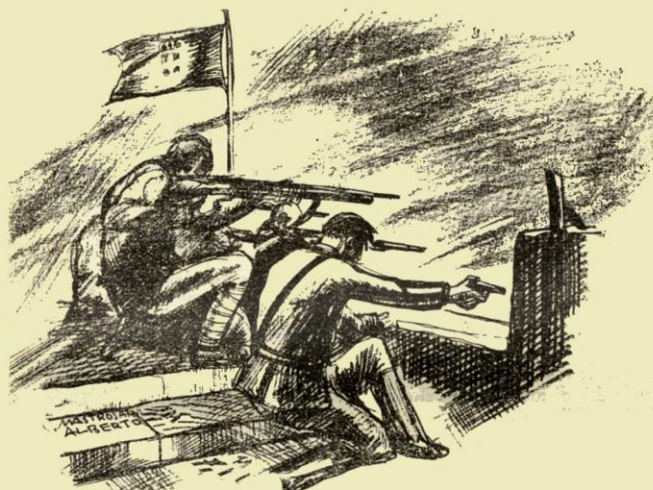
Il suo cuore balzò dalla gioia: la metà, tanto agognata, tanto sospirata, era lì, prossima!

Quando su Tripoli distinse chiaramente il campo del distaccamento che aveva visto tante volte in fotografia, cominciò a spingere prudentemente la « cloche » in avanti, per discendere.

L'apparecchio si abbassò in volo librato fino a pochi metri da terra, poi diede un forte colpo con le ruote sull'erba, rialzò la coda, parve esitare un istante e si rovesciò incendiandosi.

La sirena dell'aeroporto fece udire il suo ululato sinistro.

Ali fu cavato boccheggianti fuori dei rottami. Ebbe soltanto il tempo di sospirare: « Due pattuglie d'assalto al fortino B. Là si muore! » e svenne.



ove aveva sede il comando del distaccamento aereo inviato alla conquista del palmizio.

Ali era ben visto da tutti gli aviatori e specialmente dal tenente Rossi che spesso lo faceva salire sul suo apparecchio e lo faceva sedere nella carlinga per insegnargli, a terra per ora, le manovre di comando.

In pochi giorni Ali si era formato una cultura teorica di pilotaggio abbastanza avanzata. Però, come succede sempre, nella sua felicità fra quegli uomini assetati d'azzurro, c'era una nota, almeno sembrava a lui, alquanto... stonata: il colonnello Ferri.

Era questi il comandante del distaccamento, uomo dall'anima d'acciaio e dal cuore d'oro il quale, date le sue grandi occupazioni, non voleva essere disturbato quando veniva a fare qualche ispezione al campo: al contrario Ali, che gli voleva bene credendo di rivedere in lui l'anima di suo padre, sguisciava nel suo ufficio andando spesso, nella foga, a rovesciare il calamaio. E allora il colonnello Ferri si arrabbiava al punto da cacciarlo fuori della angusta stanzetta gridando: « Ali, lèvati dai piedi ». E il povero negretto se ne andava via con la coda fra le gambe senza neanche avere il coraggio di voltarsi indietro. Ma Ali era un'anima forte e, al ritorno del colonnello al campo dopo qualche tempo di permanenza a Tripoli, ripeteva... l'attacco.

Un'altra distrazione del moretto era quella di andare al fortino B., che si trovava a tre chilometri dal campo, nel quale abitavano parecchi ufficiali suoi amici e ai quali voleva un bene dell'anima. Questo fortino era posto in una posizione svantaggiosissima e spesso i ribelli lo attaccavano nell'intento di conquistarlo, ma il valore delle truppe ita-

no sarebbe stato di battaglia. Ali era preso da un'inquietudine che non si sapeva spiegare: passeggiava, gestolava e il meccanico che era il solo ad essere rimasto al campo insieme a un vecchio apparecchio da scuola, lo guardava con un'aria fra l'ironico e lo stupito che presso a poco voleva dire: « al moretto manca sicuro qualche venerdì ».

D'un tratto Ali si fece oscuro in volto: Boom! la voce del cannoncino del forte si faceva sentire, Ali non sapeva più frenarsi: correva su e giù per il campo colla testa in mille pensieri e immaginazioni. Il meccanico si era ritirato nella sua camera a dormire e il moretto era rimasto solo a guardia del campo. A un certo momento un ciclista che correva a folle velocità verso gli hangars sulla strada del fortino, attrasse la sua attenzione: ora poteva riconoscere la grezza divisa dei bersaglieri. Non ebbe il tempo per fare delle considerazioni, perchè a pochi centinaia di metri dal campo vide la bicicletta sbandare e il soldato cadere a terra. Ali corse tutto affannato a sollevare il povero bersagliere che, benchè insanguinato, cercava di aprirsi la giubba per una ragione che il moretto non sapeva immaginare.

Il ragazzo, spinto da una forza suprema, con uno strappo aprì la giacca al militare gridando aiuto: ma tacque quando vide rotolare in terra un biglietto chiuso.

Frattanto il meccanico aveva udito le grida di soccorso e si era portato immediatamente sul luogo del sinistro. Il povero bersagliere fu adagiato sulla branda del Comando quasi boccheggianti dalla sete, Ali intanto era rimasto sulla strada con il biglietto in mano: aveva un vago presentimento che quel foglio contenesse qualcosa di importante, ma non osava aprirlo. Alla fine prese il co-



Giugno 1931. Cufra è stata presa: il tricolore sventola sul palmizio civilizzato. Ali è tornato fra i suoi amici: dopo una difficile operazione, nella quale i medici d'Italia hanno data tutta la loro sagacia e tutto il loro sapere per salvarlo, egli ha



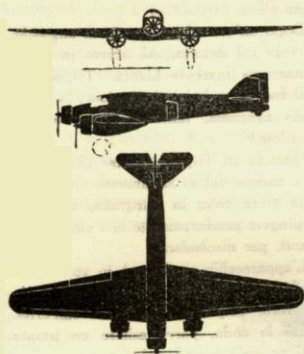
veramente compreso che l'Italia di Mussolini è la grande madre che tutti accoglie nel suo seno. Un giorno il colonnello Ferri è andato all'aeroporto per salutare il moretto. Ad un certo momento, il ragazzo entra di corsa e con una manata rovescia

il calamaio. Il colonnello di scatto si alza in piedi gridando « Ali... — ma una dolce frase sorge alle sue labbra... — vieni fra le mie braccia! ».

C. Petrosellini

I NOSTRI APPARECCHI

Il trimotore veloce "S. 79"

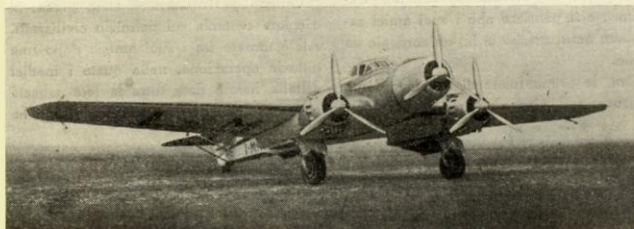


Nella prossima primavera l'Aviazione civile italiana sarà dotata di nuovi apparecchi ultrarapidi per i lunghi percorsi internazionali. L'entrata in linea di questi apparecchi rappresenta un primato, perchè la nostra aviazione civile disporrà di un materiale perfetto, superiore a quello in servizio presso le altre aviazioni per il trasporto dei passeggeri.

Con la costruzione dell'S. 74 e

in legno compensato, in modo da formare tanti cassoni insommergibili che in caso di discesa in acqua assicurano la galleggiabilità dell'intero apparecchio. Fusoliera in tubi di acciaio saldati all'autogeneo, rivestita in legno e tela. L'ala, situata al disotto della fusoliera, porta sul bordo d'attacco i due motori laterali che sporgono in avanti e al disotto di essa. I motori sono montati su speciali cuscinetti antivibranti. Le profilature dei motori laterali ricevono le ruote d'atterraggio che vengono azionate, per l'uscita e il rientramento, da un motore elettrico.

L'apparecchio è profilato accuratamente al fine di ottenere una buona forma di penetrazione. Ogni singolo elemento, dalla fusoliera alle carenature dei motori ed al carrello di atterraggio rientrabile, è stato oggetto di speciali cure. Ciò ha permesso di ottenere una forte velocità di crociera, senza un impiego eccessivo di potenza, realizzando conseguentemente una economia nel consumo del carburante.



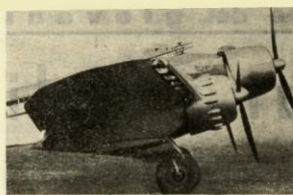
dell'S. 73, apparecchi plurimotori a forte capacità di carico, è stato risolto il problema del trasporto di un rilevante numero di passeggeri a velocità di 300 chilometri ora, su percorso di mille chilometri. Per tragitti più lunghi, che richiedono un maggior carico di benzina, si è costruito ora un trimotore velocissimo a carrello retrattile denominato S. 79.

Dotato di tre motori Piaggio Stella IX, con compressore e riduttore, della potenza di 600 cavalli ciascuno, azionanti tre eliche metalliche tripale a passo variabile in volo, questo apparecchio ha una velocità massima di 400 chilometri ora.

La formula costruttiva dell'S. 79 è analoga a quella degli altri tipi costruiti dalla « Savoia ». Ala in legno a triplo longerone, rivestita

i serbatoi di benzina, posti nello spessore dell'ala, hanno una capacità di 3.900 litri ed assicurano una autonomia di 2.500 chilometri con un carico pagante di 920 chili, composto da otto passeggeri, dai bagagli e dalla posta.

La velocità massima sviluppata al suolo dall'S. 79 è di 355 chilometri ora. A 4.000 metri questa è di 400 chilometri ora. La velocità di crociera, ottenuta con l'im-



piego del 70 per cento della potenza totale, e volando alla quota di 4.000 metri, è di 350 chilometri ora. L'impiego più economico si ha quando l'apparecchio naviga a 4.000 metri con una velocità di 330 chilometri ora, ottenuta usando solo il 60 per cento della potenza totale disponibile. A questa velocità, il consumo di benzina è di soli 800 gr. per chilometro.

L'ala dell'S. 79 ha un'apertura di m. 21,20, la fusoliera è lunga m. 16,20 e la superficie portante è di mq. 60. L'apparecchio sale a seimila metri in 32 minuti ed ha la velocità di atterraggio, a soli 100 chilometri ora.

Sull'ala sono applicate le alette a fessura per la stabilità laterale dell'apparecchio alle forti incidenze e a bassa velocità, e gli alettoni di curvatura che riducono la velocità di atterraggio, che è di soli 100 chilometri ora.

La cabina di pilotaggio, a doppio comando affiancato, è situata a prua, dietro il motore centrale. A tergo di essa si trova il posto per il marconista e pel motorista. La cabina passeggeri, ampia e perfettamente illuminata da due file di finestrini laterali, è allestita con otto poltrone regolabili con fondo e spalliera scorrevoli. Essa è foderata con speciale materiale antisonoro per attutire i rumori dei motori. Ogni passeggero ha a disposizione una presa per il ricambio dell'aria, a temperatura regolabile. Dietro la cabina passeggeri è situato il gabinetto di toilette e un ampio bagagliaio.

A. M.

IMPORTANTE

Il presente numero de L'AQUILONE è l'ultimo che ricevono coloro che ancora non hanno rinnovato l'abbonamento. I pochi ritardatari sono avvertiti.



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

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

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

REGOLAMENTO DELLA I^a GARA

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

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

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

I^o PREMIO

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

II^o PREMIO

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

III^o PREMIO

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

REGOLAMENTO DELLA II^a GARA

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

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

I^o PREMIO

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

II^o PREMIO

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

III^o PREMIO

Lire 50 e l'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. Infine, questi insegnanti verranno premiati con medaglie d'oro e vermeille di benemerenzia.

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.

NON SI PROCEDE AL CAMBIAMENTO DI INDIRIZZO, SE LA RICHIESTA NON È ACCOMPAGNATA DA UN FRANGEBOLLO DA 50 CENTESIMI E DALLA FASCETTA CON LA QUALE SI RICEVE IL GIORNALE

APPRODO SVL PIANETA MARTE

... Volavo ad altissima quota. Ottomila, diecimila metri? Non saprei dire, perchè le lancette dei barografi avevano oscillazioni strane e il monoplano sul quale volavo ormai da parecchie ore, vibrava in modo allarmante.

Non mi sentivo più sicuro di me stesso, non riuscivo neppure a padroneggiare i miei nervi, stanchi per la lunga tensione e un ronzio molesto, prodotto evidentemente dalla eccessiva pressione delle arterie, mi fischiava nelle orecchie e nel cervello.

« Bisogna discendere in fretta » pensai.

Mentre davo mano alla leva per la manovra del timone di profondità, sentii, all'improvviso, un colpo secco al motore. Una fiammata azzurrognola e abbagliante avvolse l'apparecchio e mi fece perdere la vista e i sensi.

Quando, dopo un tempo che non saprei dire se fosse stato di minuti o di ore, ripresi la coscienza, ebbi dapprima la sensazione di un gran silenzio intorno a me. Riaprii gli occhi. Un oceano di azzurro infinito. Il motore era fermo. Tentai di attivarlo. Nulla. Sembrava inceppato. Tutti gli strumenti di segnalazione e di controllo erano a zero. Solo più tardi il lacerante fischio dell'aria, attraverso alle corde metalliche di sostegno delle ali, mi avvertì che l'apparecchio precipitava con una rapidità fantastica.

Ebbi la spaventosa sensazione della fine. Impossibile planare. Le leve sembravano inchiodate nei loro sostegni. Era inevitabilmente la fine. Rivolsi un commosso pensiero di addio alla mia mamma, rivolsi un'ardente preghiera al Signore e chiusi gli occhi, rassegnato, nell'attesa del cozzo fatale contro il suolo.



Ad un tratto mi parve, nel silenzio, distinguere un confuso suono di voci umane che si avvicinavano. Riaprii gli occhi e, guardando fuori della carlinga, vidi uno stormo di strani uccelli che, formando come una nuvola nera, avanzavano rapidamente verso il mio apparecchio.

Quando furono vicini si disposero attorno alle ali e lungo la fusoliera e, al comando di uno che sembrava il capo dello stormo, si precipitarono sul mio veicolo come per afferrarlo e per sostenerlo.

Il velivolo ebbe una scossa; poi cessò, ad un tratto, il sibilo caratteristico della caduta ed io ebbi la sensazione di discendere lenta-

mente, placidamente, sostenuto da quei singolari volatori.

L'angoscia, che prima mi stringeva il cuore, dileguò come per incanto e, rassicurato, cominciai ad esaminare, con gli occhi sbarrati per la meraviglia, gli strani uccelli che, da ogni parte, e senza sforzo apparente, sostenevano il mio velivolo. Essi mi trasportavano per l'aria dolcemente, come se io fossi su una gondola dogale scivolante sulle tranquille acque della laguna veneta.

Non erano uccelli. Erano uomini. Ma non uomini come me e come gli uomini della terra. Più belli erano, infinitamente più belli.

Avevano lunghi capelli biondi, fronti spaziose, occhi azzurri dai quali raggiava una luce che sembrava un sorriso.

Con una spalla e una mano reggevano il mio velivolo, mentre colla mano libera, munita di un ordigno a forma di spatola, remigavano per l'aria con un sincronismo perfetto tanto che ora avevo l'impressione di essere su una trarre i cui rematori vogassero in acque tranquille.

Rassicurato dai loro volti sorridenti, domandai:

— Chi siete?

— Raiàna, Mariina, Norona! — mi rispose quello che sembrava il capo.

Che voce soave, quasi angelica! Ma io non capivo nulla di quel linguaggio. Il capo si accorse di ciò e allora mi fece cenno di guardare in basso. Guardai e vidi una immensa città verso la quale discendevamo lentamente. Quale strana città! Non c'erano tetti sulle case, ma immense terrazze con giardini pensili e, tratto tratto, piazze immense ornate di laghi e di mirabili fontane luminose. Mai avevo visto nulla di simile sulla terra. Ma dove mi trovavo?

Stavo per rivolgere questa domanda alla mia strana guida, quando questa mi fece un gentile cenno di tacere e di attendere.

Eravamo arrivati. Quei meravigliosi uomini che, fino allora, avevano sorretto nell'aria il mio apparecchio, lo deposero dolcemente al suolo nel mezzo di una vasta piazza; poi mi aiutarono ad uscire dalla carlinga. Guardai attorno a me. Oh, meraviglia! Gli immensi palazzi che circondavano la piazza non avevano porte, nè negozi. La piazza era deserta. Solo al di sopra delle fontane e degli alberi che l'adornavano vedevo volare in ogni direzione uomini, simili in tutto a quelli che mi avevano scortato fino a quel luogo.

A un cenno del loro capo, due di essi, più robusti, mi abbracciarono, uno per parte, e mi solleva-

rono in aria dirigendosi verso la terrazza d'un palazzo maestoso. Vidi allora che gli ingressi di quei palazzi si aprivano precisamente sulle terrazze e di lì entrava ed usciva la gente. Sulle terrazze erano anche allineate le meravigliose mostre dei negozi. Non un'automobile, non un carro, non un veicolo qualsiasi, si scorgeva di lassù lungo le vaste strade di quella metropoli.

Il traffico si svolgeva tutto nell'aria con velivoli apparentemente senza motore.

Un silenzio rotto, tratto tratto, da armonie soavi di lontane orchestre dominava ovunque. A me pareva di essere in paradiso.



No, non ero in paradiso.

Quando, poco dopo, fui introdotto in una vasta sala tutta ornata di quadri con segnalatori elettrici, un personaggio, dall'aspetto maestoso e affabile a un tempo, mi si avvicinò e prese ad esaminarmi attentamente.

Con compassi di precisione mi misurò la testa, la faccia, le mani, controllando le misurazioni su figure che apparivano in uno schermo luminoso, poi premette alcuni bottoni di una tastiera elettrica



che era lì presso, ed ecco giungere a volo un altro personaggio. Si capiva che l'uno e l'altro erano scienziati. Parlarono rapidamente fra loro in quel linguaggio tanto dolce, ma per me incomprensibile; poi, il nuovo venuto si rivolse a me e, presomi affabilmente per mano, mi chiese:

— Aviatore italiano?

— Precisamente — risposi meravigliato. — E come potete saperlo? Come conoscete la mia lingua?

Sorrise, e poi disse:

— Siete nel pianeta che voi chiamate di Marte.

Al mio sussulto di sorpresa fece cenno con la mano che mi calmassi, e continuò:

— Il vostro velivolo vi aveva portato fuori della linea di attrazione del vostro pianeta. Voi avete allora iniziato una precipitosa caduta negli spazi interplanetari e il caso ha voluto che, nella caduta, siate entrato nella zona di attrazione del nostro pianeta, il pianeta Marte, come voi dite. I nostri osservatori astronomici ci hanno segnalato la vostra imminente caduta e allora noi abbiamo inviato verso il vostro apparecchio una delle nostre squadre di salvataggio. Tutto si è svolto nel migliore dei modi e voi avete potuto discendere incolume nel nostro mondo. A nome degli abitanti di Marte, porgo quindi il benvenuto al primo aviatore della Terra approdato sul nostro suolo.

Detto ciò, fece una profonda riverenza alla quale io risposi irridgendomi sull'attenti e portando la mano alla visiera del mio casco.

La meraviglia e la curiosità di sapere mi soffocavano e mille domande mi affluivano temporaneamente sulle labbra tanto che, per un pezzo, non fui capace di formularne alcuna. Il mio interlocutore, illuminato nuovamente dal suo sorriso affabile, mi dispensò dal compiere lo sforzo di ordinare le idee e, come se mi leggesse nel pensiero, così prese a dire:

— Gli abitanti del nostro pianeta hanno raggiunto, come forse avrete potuto voi stesso intuire, un grado di civiltà più alto del vostro. Noi abbiamo potuto costruire apparecchi perfezionati che ci consentono di ricevere le radiazioni e lettriche provenienti da tutti i mondi abitati, perciò anche quelle della vostra Terra. Scienziati specialisti si sono dedicati allo studio di queste radiazioni e noi, attraverso ad esse, conosciamo oggi i vostri costumi e i vostri linguaggi, forse meglio di quanto non li conosciate voi stessi. Io, ad esempio, sono addetto precisamente allo studio di tutto quanto concerne l'Italia, la vostra bella patria terrena che, coi nostri potenti telescopi, possiamo avvicinare a pochi metri. Non vi meravigli dunque se posso parlarvi della vostra vita e nel vostro stesso dolce idioma.

Altri miei colleghi si dedicano allo studio degli altri paesi della terra e, se voi foste stato, ad esempio, un francese o un inglese, avreste trovato qui chi avrebbe potuto parlarvi in inglese o in francese o in qualsiasi altra lingua che si parla dai popoli della Terra. Noi possiamo attendere oggi allo studio delle vostre lingue, perchè nel pianeta Marte, da secoli, le lingue, come i popoli, sono unificate e si parla un linguaggio a tutti comune e da tutti ugualmente compreso.

Voi siete aviatore e noi, abitanti di Marte, sappiamo benissimo del grande impulso dato dall'Italia a questa che è indubbiamente un'attività d'avanguardia per i popoli, come il vostro, incamminati verso una civiltà superiore. Perciò ci compiacciamo vivamente dei vostri ardimenti che, come i vostri studi sulle energie radianti, sono per noi promessa che non tarderà molto il giorno in cui potrete mettervi in diretta e regolare comunicazione con noi.

Noi, da parecchio tempo, tentiamo d'inviarvi, attraverso l'etere, i nostri messaggi, ma ancora gli abitanti della Terra non sono riusciti a interpretarli, mentre noi siamo già in grado, come vedete, di conoscere molte cose di voi e della vostra vita. In fatto di aviazione poi, come avrete potuto constatare, noi siamo giunti a dare agli uomini singoli la possibilità di sviluppare energie formidabili con motorini tascabili che possono azionare ad altissima velocità piccolissime eliche che consentono agli abitanti di Marte di volare quando vogliono e dove vogliono.

Guardate....

Mi prese per mano e mi condusse presso una grande finestra facendo cenno ad alcuni, che volteggiavano come rondini sulla vasta piazza, di avvicinarsi.

Primi a giungere presso di noi furono gli uomini e io potei ben distinguere che essi erano vestiti di una specie di scafandro.

Da esso uscivano, una sul petto e una dal di dietro, due piccole eliche non più grandi di un girasole. Esse, col loro movimento rotatorio velocissimo, davano modo a ciascuno di sostenersi, con tutto agio nell'aria, di avanzare e di indietreggiare a loro capriccio. Due spatole applicate alle braccia servivano da ali. Dopo gli uomini giunsero le donne.

Quanto erano belle! Erano vestite con costumi da bagno in tutto simili a quelli delle nostre ondine sulle spiagge del mare.

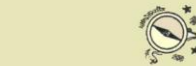
Anch'esse avevano, legate alle rosee braccia, spatole a forma di ventagli. Notai tuttavia che le eliche, anzichè davanti e di dietro, come negli uomini, le avevano tutte e due fissate sul petto. E volavano e si tuffavano nell'aria e volteggiavano davanti a me, mandando piccole grida di gioia, proprio come le nostre giovani nuotatrici nelle acque di San Remo o del Lido di Venezia.

Io stavo lì, incantato, a guardarle. Poi rivolgendomi a un tratto al mio cortese informatore: « Sono tutte giovani — dissi — ... di vecchie non ne vedo. Come mai? ». Sorrisse e mi rispose: « Da noi non esiste vecchiezza. Noi abbiamo trovato il segreto di rendere

sempre bella e sempre giovane la vita ».

Tacque e, dopo un attimo di meditazione, riprese: « Ma abbiamo trovato anche di meglio. I nostri ingegneri stanno preparando un apparecchio di volo collettivo, una specie di treno aereo, così potente e rapido, che ci consentirà di varcare gli spazi cosmici e di poter approdare, a nostro piacere, nei vari mondi che punteggiano di luci stellari l'Universo.

« Non tarderà molto — soggiunse — che sarà da noi iniziata una grande crociera precisamente verso la Terra, gli abitanti della quale, appunto per i grandi progressi che hanno saputo compiere nel campo delle scienze, ci riescono particolarmente interessanti e simpatici. E allora molte cose potremo insegnarvi fraternamente ». Io guardavo il mio interlocutore quasi stordito per le cose meravigliose che mi diceva. Non sapendogli esprimere i miei sentimenti di gratitudine entusiastica, gli afferrai le mani e gliele strinsi con viva effusione. Intanto altri personaggi, entrando a volo dalle finestre dell'ampia sala, si erano raccolti attorno a noi ed approvavano visibilmente il mio gesto espansivo.



Fui poi condotto in una specie di sontuoso ristorante dove gentili fanciulle mi offrirono cibi e bevande tanto soavi che io, dopo a-

verle assaggiate, non tardai molto a sentirmi invaso da un senso di benessere e di felicità che non avevo mai provato sulla Terra.

Mi sembrò, a poco a poco, che le palpebre si facessero pesanti. Chiusi gli occhi e mi assopii in un sogno beato nel quale mi sembrava di essere dolcemente cullato in un cielo azzurro, solcato da ogni parte da lievi vele, volteggianti silenziosamente in ogni direzione.

Quante, quante vele in quel cielo purissimo! E splendevano con riflessi di argento e di porpora ai primi raggi del sole.

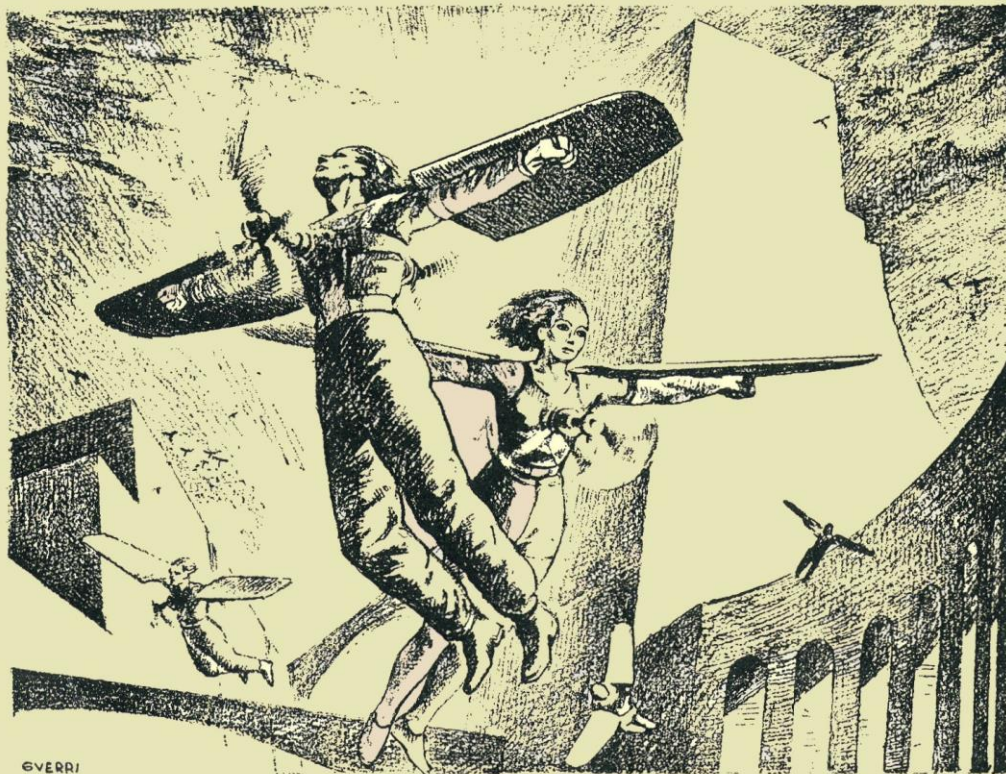


Quando mi svegliai, non ero più nel bel pianeta Marte; ero invece nella mia stanza, sul mio letto, in una città di questa nostra piccola Terra. Mi stropicciai gli occhi, distesi le braccia per isgranchire i muscoli.

Vidi sul tavolino da notte un ordine scritto del mio Comandante che avevo ricevuto la sera prima. L'ordine diceva: « Domani alle ore 9 la S. V. si lancerà in volo di altezza con l'apparecchio « Fiat - Asso » per tentare di battere il record del capitano Donati ».

Guardai l'orologio. Erano le otto. Appena il tempo di vestirmi, di correre all'aerodromo e di equipaggiarmi per la grande prova che mi veniva affidata dal mio comando.

Capitan pirata



G. VERRI

La Palestra dell'aeromodellista

Il motore ad elastico

(PRIMA LEZIONE)

Una matassa formata da fili di nastro di gomma elastica costituisce il più economico ed il più pratico mezzo per ottenere la potenza necessaria ad azionare l'elica di un modello volante.

La qualità di gomma che si deve adoperare è quella che comunemente è chiamata *para*, la quale deve essere tagliata in forma di nastro.

La sezione del nastro da preferirsi è quella rettangolare, e praticamente sono state eseguite esperienze con diversi tipi di gomma e con diverse sezioni ed



Aeromodello di Ottone Sponza di Trieste.

il risultato migliore si è ottenuto con fettuccia di pura para tagliata nella sezione di mm. 1×3 .

Molti aeromodellisti adoperano l'elastico di sezione quadrata, che è senz'altro da sconsigliare perchè a parità di sezione e di lunghezza di matassa sopporta una carica di torsione molto inferiore e la potenza resa è assai irregolare in confronto alla gomma tagliata a sezione rettangolare.

La gomma di color bruno tagliata in forma di nastrino della sezione di mm. 1×3 che pesa circa 3 grammi per metro lineare, si trova facilmente in commercio a basso prezzo e la preoccupazione dell'aeromodellista non deve essere che quella di cercare della gomma fresca e non fragile.

La gomma acquistabile, in linea normale, ha un allungamento di circa sette od otto volte la sua lunghezza primitiva e, se fresca, si conserva abbastanza a lun-

go, purchè la si mantenga pulita in luogo fresco, fuori dal contatto dell'aria e immersa in polvere di talco, chiusa in una scatola, possibilmente metallica e stagnata.

Prima di usarla, occorre togliervi il talco rimastovi attaccato e, formata la matassa nel modo che vedremo, questa, prima di essere montata sull'apparecchio, deve essere spalmata di glicerina o di sapone senza acidi (sapone per barba) sciolto nell'acqua.

La lubrificazione è necessaria, perchè dovendosi poi attorcigliare la matassa per un numero spesso volte assai grande di giri, l'attorcigliamento provoca l'allungamento dei singoli fili che compongono la matassa e siccome questo allungamento è necessario che avvenga in modo uniforme e costante su tutti i fili, questi devono poter scorrere uno sull'altro perchè altrimenti si spezzerebbero.

L'elastico non deve mai essere lasciato montato sull'apparecchio e perciò deve essere tolto dopo i voli, lavato in acqua fredda per eliminare la glicerina od il sapone e poi asciugato e impolverato di talco e rimesso nella sua scatola.

Un problema non sempre facile da risolvere per l'aeromodellista è quello di sapere *a priori* il quantitativo di gomma che deve adoperare per far volare il proprio apparecchio.

Molti vanno a caso e per tentativi; molti partono con lo stabilire un quantitativo proporzionato di gomma per una percentuale che varia dal 20 al 30 per cento del peso totale del modello; ma in realtà una indicazione esatta non è ancora conosciuta, perchè troppi dati e troppi coefficienti ignoti occorrerebbero per stabilire con esattezza matematica il quantitativo di gomma motrice necessario per un qualunque aeromodello.

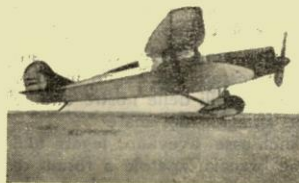
Però una lunga esperienza mi permette di offrire ai modellisti un altro metodo assai pratico, con il quale si può conoscere con molta approssimazione il quantitativo di gomma motore occorrente per un comune apparecchio monomotore, il cui profilo alare sia stato scelto fra i normali che solitamente si adoperano per i modelli volanti.

Questo metodo risolve il problema a mezzo di un grafico pubblicato in questa lezione, il quale serve, come anzi detto, per co-

muni aeromodelli monomotori con profilo alare normale.

Nel grafico è segnata una serie di linee curve, ciascuna delle quali corrisponde ad una data sezione di matassa espressa in millimetri quadrati. (La misura corrispondente alla sezione è quella segnata entro un cerchietto).

In verticale è segnata una sca-



Aeromodello con motore ad elastico. Costruttore F. Mancini di Milano.

la che parte da mm. 500 e va fino a mm. 2000; questa scala corrisponde alle diverse lunghezze di matassa comprese fra i 50 centimetri ed i due metri.

In orizzontale è riportata un'altra scala che va da zero a venti e che corrisponde al carico alare dei modelli espresso in grammi per decimetro quadrato di superficie portante.

Le quote cerchiare corrispondenti alle diverse sezioni totali delle matasse sono state prese considerando le matasse composte in numero pari di fili d'elastico della sezione di mm. 1×3 ; però l'aeromodellista potrà immaginare frappe di dette quote delle altre linee corrispondenti ad altre sezioni diverse che non siano quelle segnate e il cui valore si potrà molto facilmente ricavare per interpolazione.

L'uso del presente grafico non è difficile, e per meglio faci-

litarlo, mi servirò di un esempio pratico: si supponga di avere costruito un modello monoplano monomotore con un profilo alare comune; l'apparecchio ha una superficie alare portante di decimetri quadrati 20 e pesa grammi 300 ed ha un tubo od una fusoliera che gli può permettere una distanza fra i ganci, cioè fra quello dell'albero dell'elica e quello fisso opposto, di mm. 1500.

Il peso del modello, come detto, è di gr. 300 e perciò se la superficie è di dmq. 20 avremo che il carico alare è di 15 grammi; per cui, se si tira sul grafico una perpendicolare all'asse della scala della lunghezza che parte dal punto 1500 parallela all'asse della scala del carico alare, questa incontrerà un'altra perpendicolare all'asse della scala del carico alare innalzata dal punto 15 parallela all'asse della scala delle lunghezze, in un punto fra le linee 36 e 42.

Il punto d'incontro non combina su nessuna linea; ma è molto più prossimo alla linea della sezione 42 che alla linea della sezione 36; perciò la sezione della matassa occorrente potrà essere di millimetri quadrati 42, ossia composto di numero 14 fili di nastrino di gomma avente per ogni filo una sezione di millimetri quadrati 1×3 .

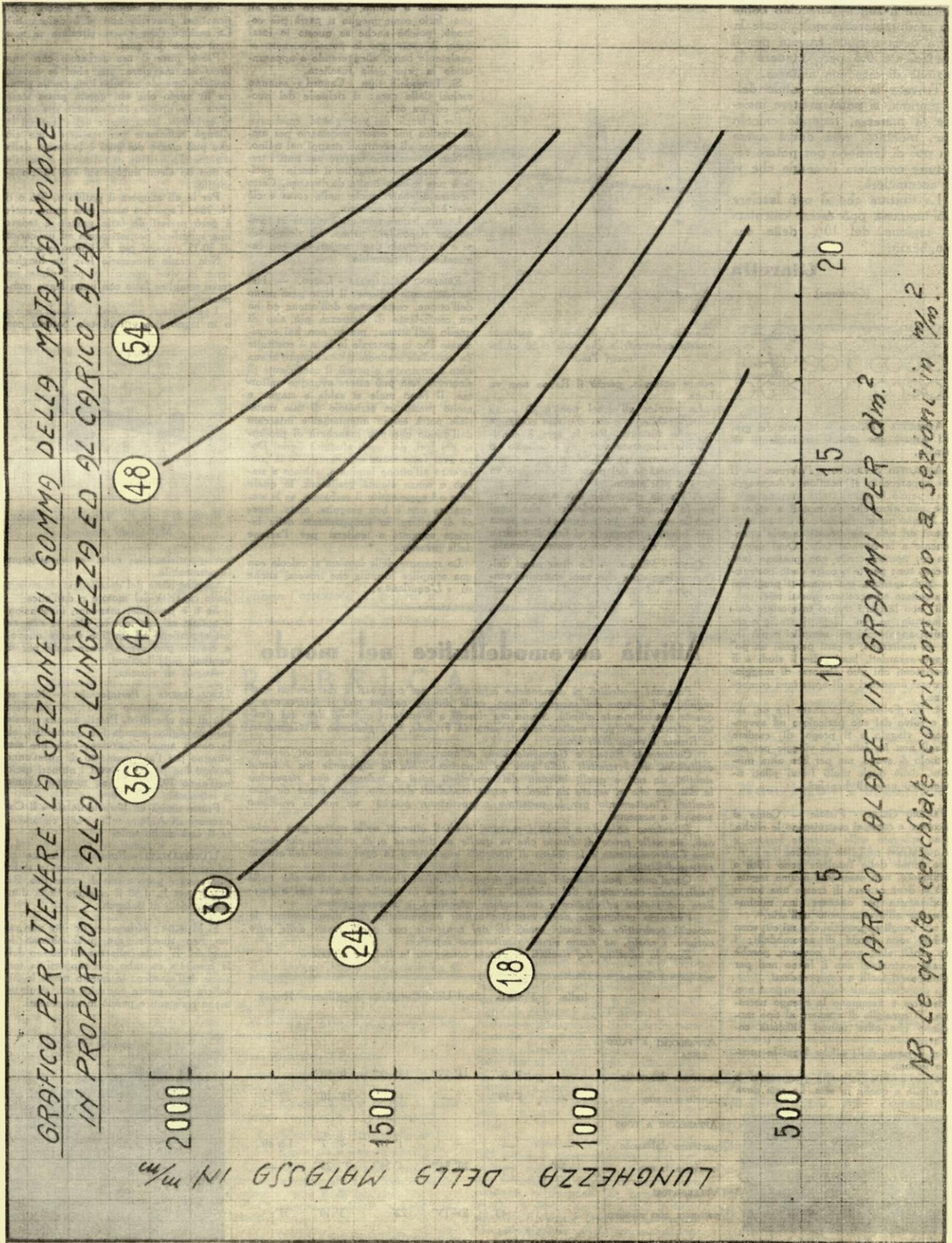
Se invece la distanza fra i ganci fosse di millimetri 130, avremmo avuto una sezione di circa 36 millimetri quadrati, ossia una matassa con 12 fili della sezione 1×3 .

Non dubito che, dopo questa semplice spiegazione, il grafico sarà di facile uso e di sommo aiuto per l'aeromodellista.

Se poi l'aeromodellista intendesse fare uso del grafico anche per modelli bimotori, dovrà con-



L'aeromodello monoplano « G. V. 15 » con doppia elica coassiale di Giusto Visconti



siderare il suo apparecchio come un monomotore e moltiplicare la cifra della sezione trovata per il coefficiente 0,8 per ottenere la sezione di ciascuna matassa.

Trovata la sezione totale della gomma, si potrà mettere insieme la matassa, tenendo calcolo che, montata, essa dovrà avere un po' di tensione per potere restituire completa l'energia che vi si accumulerà.

La tiratura che si può lasciare alla matassa può essere calcolata in ragione del 10% della sua lunghezza.

Giarella

(Continua)



AVIONETTA - Milano. — Grazie dei graditi auguri che molto cordialmente ti cambio.

AQUILOTTO SPERDUTO - Palermo. — Il tuo apparecchio si nomina « Aerovapore »; perciò io ritengo che esso sia azionato non altro che da motori a vapore. La lezione pubblicata nei n.ri 2-3 tra di motori ad aria compressa; leggila attentamente e la troverai utile. Quei motori che mi nominò credo non possano fare al caso tuo; per te occorre certo costruirne degli speciali, ma prima ti pregherei di ascoltare ed accettare questi miei consigli: non lasciarti troppo trasportare dalla fantasia; se vuoi dilettarti, studia e costruisci apparecchi più semplici e più facili da realizzarsi, e certi progetti un po' troppo azzardati, lascia che li studi e li esperimenti chi può disporre di maggiori mezzi finanziari e di opportuna competenza.

Si, Zio Falcone è ritornato fra noi sano e salvo dal suo pericoloso ed avventuroso viaggio e ti prego di credere che egli non ha fatto tale viaggio per solo titolo di svago, ma per ben altra missione, della quale molti futuri piloti ricaveranno notevoli benefici.

FALIERO GELLI - Pistoia. — Come si calcolano e come si costruiscono le eliche, viene spiegato nella presente lezione e in quella del prossimo numero.

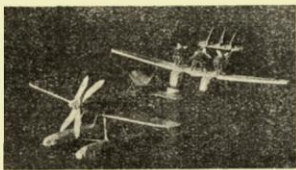
Le forme delle fusoliere sono fatte a piacimento, non essendovi alcuna regola, però si deve cercare di creare una forma aerodinamica per ottenere una minima resistenza all'avanzamento nell'aria.

Tutti quegli apparecchi che mi citi sono fattibili sotto forma di aeromodelli; i loro profili alari non li conosco, perché le case costruttrici non li fanno noti per ragioni assai facili a comprenderli.

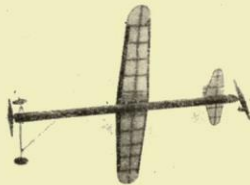
La proporzionalità delle dimensioni non è tassativa e nemmeno la ritengo necessaria. Ti consiglio di attenerti al tipo monoplano che offre minori difficoltà costruttive.

Per il passo delle eliche leggi le prossime lezioni.

La ricopertura in carta pergamena è preferibile a quella in seta. La seta deve



Apparecchi di Accipiter. Ma sono di pasta frolla..



Giordano Munari di Milano ha costruito questo aeromodello che vola a 60 chilometri l'ora.

essere naturale, perciò il Rayon non va bene.

La vernice all'alcool non è di solito impermeabile, a meno che non contenga apposite sostanze. Per la seta è consigliabile adoperare vernice « Cellon » o l'apposita vernice a tendere.

La superficie del piano di direzione va fatta a piacimento.

A Pistoia esistevano fino a poco tempo fa alcuni aeromodellisti, che oggi non lo sono più; mi auguro che tu possa fare buona propaganda al fine di crearne dei nuovi e diffondere il nostro giornale.

GRIFO - Milano. — Le dimensioni dell'aeroveleggiatore che vuoi costruire vanno bene ed anche il profilo alare che

hai scelto è ottimo. L'attacco delle ali puoi farlo come meglio ti parrà più comodo, poiché anche se questo lo farai fisso, il contraggio lo potrai ottenere egualmente bene, alleggerendo o appesantendo la prua della fusoliera.

Si, i modelli tipo « Canard » saranno esclusi dalle gare: si richiede del nuovo; ed era ora.

Per il lancio dei veleggiatori, quel cavo di elastico può essere necessario per ammortizzare gli eventuali strappi nel traino.

Non è necessario correre per tutti i trecento metri per eseguire il lancio; quella è una misura limite di distanza. Certo occorre allenarsi anche nella corsa e ciò non è forse antisportivo.

La tua lettera non mi è giunta in tempo per risponderti prima. Mi ricordo di te e ti ringrazio degli auguri che con cameratismo ti ricambio.

ERMANNO BRUSADELLI - Lecco. — Hai perfettamente ragione: il ferro pesa meno dell'ottone, costa meno dell'ottone ed ha un coefficiente di sicurezza più alto di quello dell'ottone; ma tu non hai considerato che in generale la latta è costituita da materiale scadente e non sempre la sua fibra è compatta e perciò il coefficiente di sicurezza non può essere ovunque uniforme. Il ferro male si salda a stagno e molto presto un serbatoio di tale materiale potrà essere internamente intaccato dall'ossido che non mancherà di produrre dei fori, dai quali sfuggirà l'aria. Dopo aver fatte molte esperienze, do la preferenza all'ottone laminato, saldato a stagno e senza alcuna graffiatura, la quale oltre ad appesantire il serbatoio, se la stagnatura non è ben eseguita, aiuta, invece di evitare, lo strappamento della lamiera soggetta a tendersi per l'azione della pressione.

Lo spessore della lamiera si calcola con una semplice formula che troverai anche su « L'Aquilone ».

Attività aeromodellistica nel mondo

Parecchi modellisti ci domandano informazioni sui progressi e sui risultati conseguiti, nel campo dell'aeromodellismo, nelle diverse nazioni che si interessano a questa appassionante attività. Siamo ora riusciti a procurarci qualche dato sui risultati ottenuti nelle gare svoltesi recentemente in Francia, in Inghilterra, in Germania, in Russia e negli Stati Uniti.

Certamente Russia e Germania sono all'avanguardia nelle costruzioni aeromodellistiche, ed i risultati delle gare lo dimostrano. Ma la differenza tra i tempi stabiliti da noi e quelli ottenuti dai modellisti russi e tedeschi, non rispecchia la distanza che ci separa da loro. I nostri modellisti debbono, anzi, trarre da quei risultati l'incitamento per le prossime competizioni, poiché noi non ci crediamo secondi a nessuno.

Riteniamo utile dare anche i massimi risultati ottenuti nelle nostre gare nazionali, sia nelle prove di durata che in quelle di distanza e di velocità, che denotano l'interessamento e la ricerca di rinnovati esperimenti in ogni campo dell'attività aeromodellistica.

Quest'anno, poi, i nostri giovani aeromodellisti si cimenteranno, oltre che nella tradizionale costruzione del modello a tubo, anche in quella di altri tipi a fusoliera con motore ad elastico e con motore meccanico, e aeroveleggiatori.

Vedremo certamente degli interessantissimi aeromodelli, che dimostreranno le capacità costruttive dei nostri amici. E nel confronto con quelli creati dalle altre nazioni, i nostri, ne siamo sicuri, risulteranno superiori.

Ecco la tabellina dei risultati di durata conseguiti in Italia e all'estero:

	Italia	Francia	Stati Uniti	Germania	Inghilterra	Russia
APPARECCHI A FUSOLIERA						
partenza dal suolo	—	2' 20"	11' 35"	13' 7"	9' 50"	—
lancio a mano	—	5' 59"	—	1 h 8'	23' 10"	27' 27"
APPARECCHI A TUBO						
partenza dal suolo	—	—	—	1' 57"	4' 7"	1 h 40'
lancio a mano	54'	—	20' 54"	4' 56"	2' 25"	—
VELEGGIATORI						
partenza con elastico	—	43'	23' 13"	22'	3' 10"	37'

Nelle gare tenutesi in Italia nel 1931 e 1932 furono effettuate delle prove di distanza e velocità ottenendo, su una base di 150 metri, una velocità di km. ora 56,250 ed una distanza di m. 1.251, con modello a tubo lanciato a mano.

Hai fatto un serbatoio a sezione elittica: nel provarlo non si è deformato? La sezione deve essere circolare se non vuoi avere dei guai.

Prova pure il tuo serbatoio con una pressione maggiore; ma abbi le dovute cautele, tenendo un tubo lungo nella pompa in modo che chi gonfia possa stare lontano, e procura che nessuno stia vicino al serbatoio. Lo spessore della lamiera lo ritengo sufficiente per resistere; ma ciò che può creare dei guai è la forma della sezione. La valvola di riduzione è geniale e non ho alcun dubbio sul suo funzionamento.

Per le ali adopera il profilo n. 946 o il N. 980; l'apertura alare falla come vuoi; è però preferibile farla grande e tenere una superficie proporzionata ad un carico di 30-35 grammi per decimetro quadrato.

Non credo necessario fare un lungherone in quel modo; è preferibile un trave semplice fatto con buon legno compensato.

I galleggianti puoi farli in filo di acciaio o in legno ricoperti di tela battista con



« Brda 27 » di F. Mancini di Milano. Motore ad elastico.

sovrapposizione di carta e verniciatura impermeabile.

La possibilità del decollaggio dipenderà dalle capacità del motore e dell'elica.

Se ti è possibile, mandami illustrazioni e notizie sul tuo motore, che, se non erro, appartiene ad un tipo ancora nuovo; e ciò mi può essere interessante per eventuali pubblicazioni.

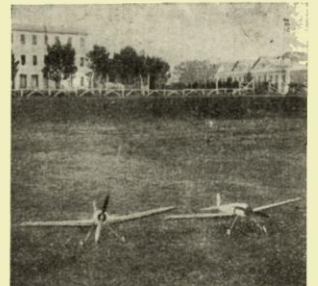
Auguri di riuscita.

LUIGI SERENA - Portoferraio. — Non so se tu sia abbonato o no; ma mi pare più di no che di sì. Perciò ascolta questo mio consiglio: manda lire quattordici, alla nostra amministrazione; sette lire serviranno per l'abbonamento di quest'anno e sette lire per avere tutti i numeri usciti nell'anno 1934 nei quali troverai quanto ti interessa.

Presto uscirà un libro intitolato « Il Costruttore di Aeromodelli », che certamente ti sarà molto utile.

L'UCCELLACCIO - Roma. — Un motore ad aria compressa a tre cilindri a stella può costare poco meno di cento lire. Richiedi con L. 1.50 il catalogo della ditta Aeromodelli di Bologna.

F. MANCINI - Milano. — Le foto non sono ben riuscite, ma pubblichiamo le migliori. È utile collocare all'interno della fusoliera un tubo che sopporti la torsione dell'elastico; in questo modo la fusoliera può essere costruita con strutture meno resistenti e perciò meno pesanti.



Due aeromodelli costruiti da Fragomeno e Bonizi di Roma.

FALIERO GELLI - Pistoia. — I disegni chiesti ti sono stati spediti. Ringraziamenti e auguri per la tua propaganda.

GABBIANO - Trieste. — Non dubitare. Si faranno anche lezioni di aerodinamica. Presto verrà pubblicato un libro interessantissimo (« Il costruttore di aeromodelli » a cura di Gastone Martini e Paolo Nobili). Da questo manuale potrai apprendere tante cose utili. Anche i racconti che si pubblicano, sono necessari e se a te non servono puoi fare a meno di leggerli. Felicitazioni per il gruppo aeromodellistico che auguro sia onorevolmente rappresentato a settembre al Littorio.

PECORARO VINCENZO - Pirano. — Il libro che può interessarti è « Il volo a vela » dell'ing. Bonomi. Un altro libro che pure ti sarà utile sarà presto pubblicato. « Il costruttore di aeromodelli ». Prenotalo presso la nostra amministrazione. Bravo. Seguita a far propaganda. Ci vorrà tempo e pazienza; ma finirai per trovare dei seguaci e degli ottimi amici.

PIPISTRELLO - Venezia. — La tua prima domanda non è molto chiara e perciò non sono in grado di risponderti. La resistenza che una superficie piana incontra se diretta contro vento è di circa 80 grammi per metro quadrato e per metro di velocità al secondo: da ciò si intuisce che non esiste alcuna proporzionalità con il quadrato della velocità.

ALESSANDRO VINCENZONI - Venezia. — Quel tuo allievo è un artista e ti prego di trasmettergli il mio elogio. La fotografia è giunta un po' scupata a causa del fermaglio. Quando ne avrai, mandamene che se interessanti e belle verranno pubblicate. I dati che mi chiedi te li ho spediti privatamente. Cordiali saluti.

giar.



GAETANO SALERNO - Bari. — Alle tue numerose domande di carattere speciale risponderemo quando ti sarai abbonato a L'Aquilone. E ciò ti consigliamo nel tuo interesse, perchè a Bari si sta preparando il raduno ed in tale occasione potrai anche volare. Saluti cari.

CARLO POLI - Verona. — Con questo numero si inizia la rubrica *Bussola*, nella quale saranno segnalati i più importanti articoli di altri giornali riguardanti avvenimenti notevoli di aeronautica. Vi apparirà anche la segnalazione che ci hai fatto e ti invitiamo a mandarci altri scritti quando l'occasione si presenterà. Tutta la redazione de L'Aquilone ti ricambia i saluti cordiali.

GINO PICCOLI - Rovereto. — Ti presento a tutte le rondini e gli aquilotti come uno dei più simpatici e attivi propagandisti de L'Aquilone, al quale hai già procurato un buon numero di abbonati. E alla domanda che mi fai rispondo che l'abbonamento al nostro periodico può decorre anche dal 1° gennaio, ed in tal caso si ha diritto ai numeri già usciti. Ti faccio spedire l'apparecchio che richiedi, e farò pubblicare la tua fotografia. Sei contento? Ricambio i saluti azzurri.

FRANCESCO PIA - Castiglione d'Asti. — Per correggere il tuo indirizzo bisogna che tu ci spedisca la targhetta con la quale ricevi il giornale. Saluti.

AZZURRO E AZZURRA - Verona. — Sono commosso. Vi seguo attentamente e m'aspetto da voi dei veri miracoli. Spediamo ad Azzurro le copie per la propaganda. Avanti, e coraggio. Fate leggere ai vostri amici i programmi per i prossimi raduni di Torino, Genova, Rimini e Bari. E fate anche leggere il bando di concorso fra gli alunni delle Scuole Medie ed Elementari.

(Altra posta nelle pagg. 2-14-15)



Scene dell'attività della Scuola di Volo a Vela di Ravenna. Negli ultimi due corsi tenuti in questa scuola, hanno partecipato 55 allievi e sono stati effettuati circa 800 lanci.

Ecco la commissione esaminatrice mentre assiste ai voli mediante i quali gli allievi conseguono l'attestato A. Sopra: una partenza ed un volo di libratori.



RUBRICA FILATELICA

Esito del "Secondo Concorso filatelico".

Le risposte ai quesiti proposti dovevano essere le seguenti:

1. - 1840.
2. - Inghilterra.
3. - La Regina Vittoria.

Abbiamo proceduto — con le solite regole — all'estrazione fra i solutori, e sono risultati vincitori:

1. - Zarini Ferruccio - Corso Vittorio Emanuele 21 - Brescia;
2. - Zecchinelli Angelo - Via Fiori Oscuri 3 - Milano;
3. - Dolazza Mario - Via Ampère 46 - Milano;
4. - Polacco Deumo - Palazzo Scardia - Lecce.

Ai fortunati inviamo oggi stesso i doni promessi.

Terzo Concorso Filatelico.

Ecco i quesiti proposti per il III Concorso Filatelico:

1. - Quando è stato emesso in Italia il primo francobollo di posta aerea?
2. - Che tipo di francobollo era?
3. - Quale era la sovrastampa?

Le risposte — con le solite modalità — devono pervenire alla Direzione de L'Aquilone entro il 28 febbraio.

Fra i solutori estrarremo a sorte i seguenti premi:

1. - N. 150 francobolli differenti d'Italia;
2. - N. 500 francobolli differenti del mondo;

3. - N. 300 francobolli differenti del mondo.

Consigli ai filatelici.

Per mancanza di spazio rimando al prossimo numero questa rubrica. Inizierò con la prossima puntata un esame dei francobolli d'Italia, partendo dalle prime emissioni.

NUOVE EMISSIONI:

Città del Vaticano.

Dal 1° febbraio hanno corso i nuovi francobolli commemorativi del congresso giuridico internazionale.

La serie è composta da sei valori: centesimi 5, 10, 25, 75, 80 e lire 1,25.

I francobolli sono stampati in rotocalco ed hanno le seguenti caratteristiche:

1) I valori da 5, 10, 25 cent. hanno le dimensioni di mm. 37½ x 21 esclusi i margini: rappresentano l'imperatore Giustiniano che consegna il Codice. La vignetta reca in alto, a destra, su tre righe, la iscrizione « XIV Saec. a Codice Iustiniano promulgato. Nella parte superiore dei francobolli, sopra una fascia, si legge: « Congressus Iuridicus Internationalis Romae 1934 »: nella parte inferiore, a sinistra, la dicitura « Poste Vaticane » e a destra il valore del francobollo. I tre valori hanno i seguenti colori: cent. 5 arancio; cent. 10, lilla; cent. 25, verde.

2) I valori da cent. 75, 80 e lire 1,25 hanno le stesse dimensioni dei precedenti: rappresentano il sommo Pontefice Gregorio IX, assiso in Trono, che consegna le Decretali. La vignetta reca in alto, a destra, su due righe, la iscrizione « VII Saec. a Decretalibus Gregorii IX promulgatis ». Nella parte inferiore le diciture e le disposizioni sono uguali a quelle al 1° paragrafo. I tre valori hanno i seguenti colori: cent. 75, rosso; cent. 80, bruno; Lire 1,25, bleu.

Russia.

E' stata emessa una serie di 10 valori dedicata alla spedizione del Celiuskin. Tutti i valori (1, 3, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 40 e 50 Kopechi) hanno doppia vignetta: un paesaggio e il ritratto di uno dei membri della spedizione. Fa eccezione il solo 50 Kop. che non porta il ritratto.

Mauritius Postoffice

G. DELLA NOCE

L'INVASORE DEI CIELI

(FIABE AVIATORIE)

Volume riccamente illustrato a colori - Adatto per strenna

Prezzo Lire 15

Si cede ai nostri abbonati per sole LIRE 10.—

Indirizzare richieste e vaglia all'Amministrazione de
« L'AQUILONE »
ROMA, Viale dell'Università, ROMA

Aeromodelli e Accessori

Via Riva Reno, 118 - Bologna

Motorini ad aria compressa -
Elastico - Eliche - Legno di Balsa -
Vernice Cellon - ecc. ecc.

**TUTTO PER IL COSTRUTTORE
DI AEROMODELLI**

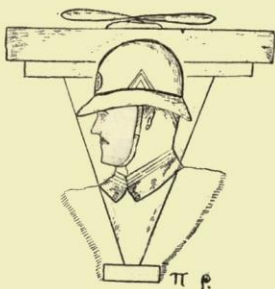
Chiedete Catalogo M. V. 1935
inviando Lire 1,50



PROF. GINO GUERRINI - *Piacenza*. — Per venne regolarmente il suo vaglia e fu disposto per l'invio del giornale alla sua Scuola e ai due alunni di cui ci fornì l'indirizzo. Vivamente la ringraziamo e pergiamo i nostri ossequi.

FRANCESCO CONTE - *Pegli*. — L'abbonamento a *Le Vie dell'Aria* costa L. 12,50, ma per gli abbonati a *L'Aquilone* è ridotto a Lire 10. Salve.

ALA INFRANTA (Perchè infranta?) - *Genova*. — Ricevuto il vaglia ed attendo che tu mandi altri abbonati, come mi prometti. Presto sarà presa una decisione per il distintivo. Alati saluti.



Zio Falcone di Pietro Restaino di Roma

ANTONIO CAMINITI - *Tunisi*. — Spiegato l'arcano. Nelle tue frequenti corrispondenze hai dimenticato di mandarci il tuo preciso indirizzo che finalmente abbiamo rilevato dall'ultima lettera del 3 corrente. Così ti spediamo di nuovo — e non per colpa nostra — i numeri che non ti sono arrivati. In compenso attendiamo che tu faccia qualche nuovo abbonato fra i tuoi amici. Desideriamo che molti aquilotti di Tunisi diventino nostri amici. Saluti volanti.

DIRETTORE SCUOLA AVVIAMENTO - *Nola*. — Ben volentieri spediamo copie del giornale in saggio e del modello S. 55-X in previsione gradita di nuovi abbonati tra i suoi alunni. Ossequi.

ZAPPA TRENTO - *Romano di Lombardia*. — Abbiamo modificato il tuo indirizzo. Quando spedirai il vaglia per il rinnovo dell'abbonamento, ricordati che devi aggiungere lire 4 per completare la quota dell'anno 1934 per la quale ci spedisti soltanto lire 3 in luogo di lire 7. Saluti cordiali.

VEZIO VECCHI - *Grosseto*. — I numeri arretrati costano cent. 60 ciascuno. Prendine nota per quando manderai la quota dell'abbonamento per l'anno corrente e diventare aquilotto. Saluti cari.

CONDOR - *Reggio Emilia*. — Grazie degli indirizzi che hai fornito ed ai quali sono stati spediti saggi del giornale. Speriamo che si trasformino tutti in abbonamenti. Giarella ti risponderà per quanto lo riguarda. Avrai l'S. 55-X. Ricambio i tuoi saluti alati.

PRESIDE ISTITUTO TECNICO - *Ravenna*. — E' stato disposto l'invio del giornale agli alunni di cotesto Istituto che si sono abbonati. La ringraziamo del suo efficace interessamento a favore della diffusione de *L'Aquilone*. Ossequi.

GRILLO SALVATORE - *Parma*. — Veramente la caricatura non mi rassomiglia, e per la sua bruttezza dovrei avermene a male, ma sono un zio buono e ti perdono. Però non la pubblico. Eccoti le risposte: per volare ad alta velocità si preferiscono gli idrovolanti, poiché gli apparecchi ultraveloci hanno bisogno di grandi superfici per l'ammarraggio e per la partenza e, in caso di arresto improvviso del motore, gli idro possono sempre ammarare, il che

non si può fare con gli aeroplani. Però la ragione essenziale dello sviluppo degli idrocorsa, va ricercata nel grande impulso avuto dalla gara per la Coppa Schneider, che era riservata ai soli idrovolanti.

Gli aeroplani per l'acrobazia debbono essere agili, muoversi svelatamente senza inerzie; facendoli monoplani la superficie alare, disposta su un piano vasto, impedirebbe le loro manovre improvvise. Ecco perchè gli apparecchi per l'acrobazia sono quasi tutti biplani, risultando anche più compatti e più robusti, e quindi resistono meglio alle fortissime sollecitazioni di carico che derivano dalle manovre acrobatiche. Anch'io credo che quel modello americano abbia volato... 70 metri, e quel tale brianzolo di nostra conoscenza, si contenterà di fare dei piccoli striscioni sul terreno... Visconti e Loris hanno costruito una serie impressionante di modelli con estetica di veri aeroplani: ma... non volano! E tu che fai? Perchè non ti provi nella costruzione di aeromodelli? Ricambio i saluti per la famiglia alata.

RICCARDO CODELUPPI - *Lido di Roma*. — Il tuo abbonamento si inizia col numero di questo anno. Gli arretrati potrai averli inviando tanti 60 centesimi quanti sono i numeri che desideri. Il Regolamento per il Concorso di aeromodelli per l'anno XIII leggilo nel numero 24 dell'anno scorso. Saluti cordiali.

MARIO TESSARIN - *Brescia*. — Le tue impressioni del primo volo saranno pubblicate, se non hai fretta. L'opuscolo dell'Accademia per l'anno 1935 è in corso di stampa: te lo spediremo appena pronto. Ti è stato spedito l'S. 55-X. Hai fatto benone a darmi del tu. Ricambio i saluti aeronautici.

PRESIDE ISTITUTO TECNICO «L. PILLA» - *Campobasso*. — Vivi ringraziamenti per gli abbonamenti concessi a cotesti studenti, ai quali abbiamo dato regolare corso. Ossequi.

PRESIDE ISTITUTO «VITT. EM. LE II» - *Genova*. — Vivamente ringraziamo Lei e il Consiglio dei Professori di aver voluto concedere il nostro periodico in premio ai migliori alunni di cotesto Istituto. Ossequi.

GABBIANO BIONDO - *Villafranca*. — Elogio molto la tua feconda attività propagandistica. Cito ad esempio questa bella iniziativa: «Abbiamo costruito l'S. 55-X e l'abbiamo esposto nella vetrina di un negozio, attorniato da parecchie copie de *L'Aquilone* che colpivano per le loro smaglianti copertine e che poi sono state distribuite a parecchie persone». Bene per la squadra di aeromodellisti. Approvo anche l'idea di applicare sui modelli volanti delle strisce col nome del giornale, ma non approvo quella dei berretti con la scritta de *L'Aquilone*. Si potrebbero scambiare gli aquilotti per dei commessi di magazzino! Il tuo racconto è nella cartella in attesa del... giudizio universale. Rivolgiti a Giarella per i consigli sul blocco di legno. Prosegui instancabilmente nella buona propaganda. Ciao.

ASPIRANTE AVIATRICE N. 1. - *Bergamo*. — La tua fede sarà premiata ed anche la mamma si persuaderà. Ne sono sicuro. Ti abbiamo spedite le copie per la propaganda, di cui ti siamo gratissimi. Saluto i passerotti che ti sono affidati ben certo che di molti di loro farai dei bravi aquilotti. E' verissimo che, con la buona volontà, si riesce a tutto. Ricambio i saluti alati e fascisti.

RONDINE - *Roma*. — La tua sfuriata non mi riguarda. Io rispondo a tutte le lettere et *similia* che trovo nella mia cartella. Figurati se avrei trascurato proprio te. Ora tu vorresti una colonna di risposte... Per dirti che cosa? Che mi sei cara? Lo sai.

Che ho accolto con piacere il tuo ingresso nella nostra aereofamiglia? Lo sai. Che non è affatto vero che ti ho trascurata? E' ovvio. Allora? Allora: ecco i tuoi saluti per Aviatrice ed Avionetta, eccone altri per te e Maria Cristina (il tuo silenzioso e disciplinato Angelo custode!) e... calma i tuoi bollenti spiriti!

AQUILA AZZURRA - *Milano*. — Stai tranquillo: manterrò il segreto! Il giornale ti viene spedito regolarmente. La celebre triade (Zio Falcone, Teofilo, Archimede) ricambia i saluti.

AVIATICK - *Bergamo*. — Lo studio, il progetto e la costruzione dell'apparecchio e del motore usati da Agello hanno richiesto una fortissima spesa che non è valutabile. Però gli studi e le esperienze fatte servono poi nell'applicazione pratica all'aviazione normale. Per calcolare il tempo impiegato dall'aereo a percorrere la base di tre chilometri, stabilita in precedenza, i cronometristi si servono di apparecchi cinematografici che riprendono contemporaneamente il passaggio dell'apparecchio e l'ora segnata da un orologio elettrico. A Bergamo esiste la scuola provinciale di volo a vela, per giovani fascisti e avanguardisti.

AVIS - *Roma*. — Siamo tutti molto lieti di averti donato tanta felicità, con la quale hai apportato all'aereo-famiglia nuove rondini ed altre ne stai catechizzando. Brava! Anche per il tuo ingresso nella radio-nipoteria di nonno Radio mi compiacio di cuore. Affettuosamente.

BLITZ - *Milano*. — Come possiamo mandarti noi i disegni di un modello di tua invenzione? Ma che tifo! Molti aquilotti milanesi li puoi trovare presso la sede dell'«Aero Club» di Milano. Ricambio i rombanti saluti.

ANTONIO COLMAYER - *Messina*. — Ci siamo rivolti, come tuo desiderio, ai competenti organi del Ministero e ci è stata data assicurazione che le squadriglie dove vengono istruiti gli allievi piloti; dei corsi premilari accolgono sempre i desiderata degli allievi che per ragioni di studio o di lavoro richiedono speciali fa-

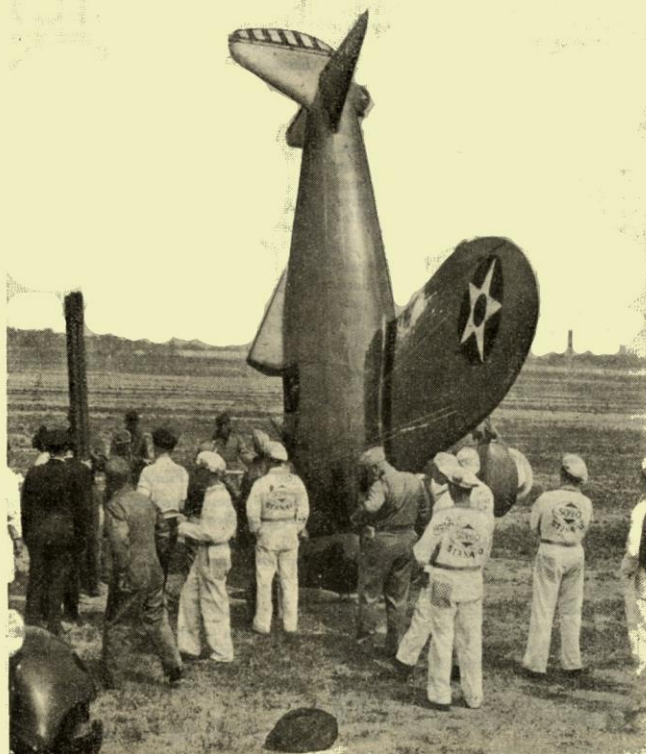


..... e quello di Antonio Mazzitelli di Nicotera

cilitazioni nello svolgimento del corso d'istruzione. Perciò nessuna scusa e finisci gli studi a giugno. Fai la domanda e diventa aquilotto, così seguirai il comandamento del Duce. Saluti cordiali.

VERA DI MARCANTONIO. — *Monte Capri*. — Ho molto gradito la tua lettera, ma ti prego di dare a Cesare quello che è di Cesare e quindi a nonno Radio quello che gli compete! Scrivendo a me, qui a *L'Aquilone*, attenderei invano una radio-risposta. Se quindi vuoi scrivere a Nonno Radio e vuoi una sua risposta per radio, indirizza al suo nome in via Montello. Sono lieto delle tue migliorate condizioni di salute: Iddio accoglierà le tue preghiere e premierà la tua fede. Noi ti ricordiamo, sempre, con affetto e con il più fervido augurio.

PROF. RINALDO PESCE - *Napoli*. — Abbiamo passato il tuo reclamo all'Amministrazione dell'Ala d'Italia, che provvederà senz'altro. Grazie dell'opera di propaganda che effettua tra i suoi alunni. Ne attendiamo un felice risultato e ricambiamo i saluti.



Un bel tuffo d'un velivolo americano. Nessuna vittima.

MILA ISAIA - Pisa. — Prima di tutto feravidissimi auguri per la salute della tua Mamma e... bentornata. Sentivo la tua assenza! No, non mi offendo dei tuoi punti interrogativi sul mio viaggio d'Africa... Non ci faccio più caso. L'Amministratore ha preso nota del rinnovo del tuo abbonamento e di quello di *Liliana*



Zio Falcone nell'interpretazione del nostro Cicaglionne

Del Guerra che saluto. L'Aquilotto pisano che vuoi scovare è Aldo Pratelli (R. Scuola normale superiore). Mettetevi d'accordo, ricostituite il nido e trasformatelo in un regolare «gruppo» in pieno accordo con i dirigenti di codesto Aero Club che saranno, senza dubbio, ben lieti di aiutarvi. Attendo, in questo senso, buone notizie. Ciao, Mila!

CARLO CHINI - Roma. — La tua *leggittima* richiesta è tale anche con un g solo, e tu rimarrai di stucco quando ti avrà detto che il pacchetto contenente i numeri del giornale è tornato all'Amministrazione con tanto di sconosciuto scritto a lapis sul tuo indirizzo: Viale Carnaro, 26. Vuoi spiegarci questo mistero? Saluti... indirizzati bene.

MOTORINO - Roma. — Mi dispiace per l'influenza, ma non dare colpa alle tredici quercie perché, quel giorno, voi le vedeste appena... da lontano! Comunque non è affatto vero che sono in collera: ci vuole ben altro! Nemmeno «Motorino e Soci» ci riescono con le loro offese alle mie povere e bistrattate sembianze. Ti ringrazio però della difesa: meno male che c'è qualche rondine propensa a ritenersi meno brutto di... quello che sono. Ti è concesso l'S. 55. Ricambio affettuosità.

BALESTRUCCIO - Torino. — Gli abbonati e... — sia ben chiaro — soltanto gli abbonati — voleranno. Puoi quindi condurre a fondo e con tutta sicurezza la propaganda iniziata. Comunque, per quanto concerne la propaganda e l'organizzazione del raduno, per assumere informazioni, ricevere disposizioni, offrire la tua collaborazione, rivolgiti al cav. Dianati presso l'Aero Club. Salutissimi.

AQUILOTTO SPERDUTO - Palermo. — Saluto il nuovo aquilotto Salvatore Pizzuto, in compagnia del quale non ti sentirai più sperduto... Batti e ribatti tu hai donato al nido un aquilotto-vero! Ora siete in due che, a forza di continuare a battere e ribattere, conquisterete altri due aquilotti. E' chiaro che i quattro non tarderanno a diventare otto, gli otto sedici e così via. Si capisce che il più faticoso è sempre l'inizio: per questo la parola «pioniere» ha un così alto ed onorifico significato. Dunque: gli abbonati palermitani de *L'aquilone* non sono molti. Bisogna con il sistema suddetto moltiplicarli almeno per dieci. Allora si potrà organizzare qualche cosa di serio. Ottimo il disegno che hai mandato: hai delle buone disposizioni e ti faccio i miei complimenti. Manda ancora: questo sarà certamente pubblicato. Le informazioni che desideri circa i corsi di voli a vela e pilotaggio aereo e sulla carriera aeronautica puoi assumerle presso l'Aero Club di Palermo. Ricambio gli affettuosi saluti.

GIOVANNI TUCCIMEI - Roma. — Sono contento che ti sia liberato dagli incubi, ma osservo che ci voleva la febbre e ci volevano le squadriglie dei mostri col potentissimo rombo a deciderci di scriverti! Mi compiacco di saperti all'inizio di una carriera aeromodellistica che la tua buona volontà e il tuo entusiasmo per la bella e avvincente arte del volo, condurranno a lieti successi. E ringrazio anch'io l'aquilotto Bonifazi, amico di Tosaroni (tanto nomini!) che ti fa da maestro. La catechizzazione di tua sorella... l'«*aerodinamica rondine*» del gruppo romano, la segno fra le tue benemerite. Ricambio la squadriglia di alati saluti.

ENRICO BORELLI - Torino. — Hai fatto benissimo a seguire l'esempio del tuo amico Franco Fraschini di Vercelli ed a rompere il ghiaccio. Il raduno di Torino è stato proprio deciso e si effettuerà, esattamente come tu desideri, durante le vacanze di Pasqua. La data quindi si avvicina rapidamente e gli aquilotti torinesi debbono prepararsi avendo per motto: «essere in molti!». Ottima l'idea dei manifestini: li manderemo noi però, tempestivamente e quanti ne occorreranno per una completa ed efficace distribuzione nelle scuole. Anche tu vai ad offrire la tua collaborazione al cav. Dianati dell'Aero Club. Ti mandiamo i disegni del C. R. 30 in premio della tua cooperazione attiva e fattiva. Non dimenticare di precisare che al raduno potranno partecipare anche i simpatizzanti, ma che *volaranno esclusivamente gli abbonati*. Un altro consiglio: esci di casa sempre con una copia de *L'aquilone* in tasca! Così quando ti capiterà di doverne vantare i meriti, lo spiegherai sotto il naso degli increduli. Sprecherai meno fiato ed otterrai migliori risultati. Infine ecco il tuo «AVVISO: L'aquilotto Enrico Borelli (via Gioberti 40) desidera mettersi in relazione con tutti i camerati aquilotti torinesi di buona volontà e di sicura fede aquilonesca, per la preparazione del raduno e per gettare le basi del gruppo degli aquilotti e delle rondini torinesi. Alalà!».

MAROTTA ENZO - Roma. — Alle tue domande di carattere tecnico risponderò Giarella nella «Posta dell'aeromodellismo» del prossimo numero. Ti ringrazio frettando delle lodi al giornale e della propaganda che prometti di fare tra i tuoi amici. Pubblicheremo le tue fotografie, ma in avvenire procura che siano più chiare. Saluti cordiali.



Come Sergio Lucrelli immagina Zio Falcone

sta» del prossimo numero. Ti ringrazio frettando delle lodi al giornale e della propaganda che prometti di fare tra i tuoi amici. Pubblicheremo le tue fotografie, ma in avvenire procura che siano più chiare. Saluti cordiali.

INSISTIAMO. — Desideriamo che tutti gli aquilotti e tutte le rondini della *Posta aerea* ci mandino la *photobiografia*. Fino ad oggi ci sono pervenute le *photobiografie* di: *Rombo Azzurro* - Milano; *Atlantista azzurro* - Milano; *Il Veneto Volante* - Milano. Gli altri sono tanto brutti, che si vergognano di mostrare i loro musi?

Zio Falcone

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.

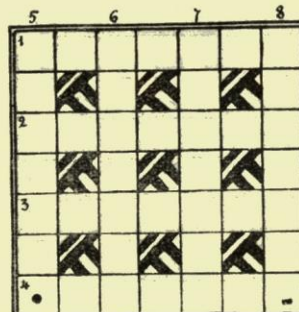


Con questo numero iniziamo la pubblicazione di nuovo tipo di cruciverba che, siamo certi, incontrerà il favore dei nostri lettori. Esso è composto di parole che dovranno essere scelte nella terminologia aeronautica, e darà modo di provare nella soluzione, la capacità dei giovani appassionati dell'aviazione.

Sarà questo un primo esperimento di utilizzazione pratica di un gioco — che minacciava di diventare barroso — ai fini di una vera cultura? Ad ogni modo ci teniamo alla priorità nel lancio di un gioco che divertendo istruisce nello stesso tempo.

Veranno sorteggiati fra i lettori, che invieranno la soluzione esatta, i consueti premi. Le cartoline postali contenenti la soluzione dovranno pervenire — col talloncino incollato a cui si riferisce il cruciverba — non più tardi del giorno 28 febbraio corrente.

Aerocruciverba N 1.



1. Parte. - 2. Fanno parte dei cilindri.
3. Volo vietato. - 4. Forze agenti.
5. Scostarsi. - 6. Superfici portanti. - 7. Volo a nastro verticale. - 8. Parte dell'ala.

Se vogliono ricevere i premi vinti, i seguenti nostri amici ci mandino il loro indirizzo: Tasselli Theo, Genovesi Arnoldo, Mincato Giampietro, Cerri Giuseppe, Cortini Cesare, Sartori Pierino e Cardine Luigi.

R. Sag

LANE MARZOTTO

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

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

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



“voio antola....”

**PURGANTE AQUILA,
AL CIOCCOLATO**