

L'AQUILONE

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

quindicinale di aeronautica per i giovani

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



Visita all'idroscalo "Carlo del Prete",

Giornata bella, mite come di primavera, sebbene si sia nel cuor dell'inverno; ma è così questo incantevole Lido di Roma; alla fine di gennaio e in febbraio, tolti i giorni veramente cattivi, sembra di essere in aprile; e con una temperatura così deliziosa e una scolarca che ha l'argento vivo addosso, come si fa a passare quattro ore chiusi in un'aula a spiegare cose mortificanti come, ad esempio, le declinazioni, le coniugazioni o la struttura italiana e latina della proposizione consecutiva?

Meglio andare all'aperto, al sole, all'amantissima cortese che rabbuffa i capelli, rasoda le carni e accelera la circolazione del sangue. Ma bisogna pur conciliare l'utile col dilettevole in omaggio al Venosino che dice: «Omne tulit punctum qui miscuit utile dulci» e c'è modo di non sciupare il tempo anche andando a passeggio. Basta fare poco più di tre chilometri per raggiungere una meta interessante: l'idroscalo che porta il nome d'un valoroso, «Carlo Del Prete», il pilota la cui sagacia prudente e abile rifugge nella gesta atlantica di Ferrarin, nel volo che doveva dargli la morte terrena, ma la vita perenne dell'eroe caduto per la gloria della Patria e dell'aviazione italiana.

In poco più di mezz'ora gli alunni del ginnasio lidense coi loro professori percorrono la bella via asfaltata, piana come un biliardo, e all'idroscalo sono accolti con squisita, cordiale cortesia dai dirigenti che fanno a gara per assolvere i doveri dell'ospitalità.

Il comandante Ceroni, il capiscalo dott. Trombi, Paternoster e Feder, il capomagazziniere Sorrentino son ben lieti di accogliere il gaitto sciamo dei piccoli visitatori, che sono tutt'occhi e tutt'orecchi per vedere e risentire le cose belle che io avevo dette loro dell'idroscalo; ma ci sono parenze di idro che costringono i gentilissimi ospiti a lasciarsi. Mentre guardiamo ammirati i giardini, la mastodontica gru della portata di 15 tonnellate che con delicatezza femminea solleva da terra e depono dolcemente nelle darsene idro di 12 tonnellate; mentre osserviamo l'antenna di segnalazione su cui la sacra bandiera e fiamme garriscono festosamente alla tramontana, un idro della linea Roma-Cagliari-Tunisi è messo in partenza e noi siamo giunti in tempo per vedere la potente aquila metallica spiccare il suo volo di 777 chilometri. Eccone i connotati.

È un magnifico trimotore Savoia-Marchetti S-66, con motori Fiat della forza complessiva di 2100 HP. Ha un'apertura d'ali di 33 metri, può compiere il percorso in tre ore e

mezza ad una velocità di crociera di 210 chilometri e massima di 250 orari, trasportando quattro uomini d'equipaggio, venti passeggeri e il bagaglio.

I viaggiatori hanno già passato la visita scrupolosa della dogana nei begli uffici, sono discesi negli scafi e i marinai dell'Ala Littoria, caricate le merci, a un fischio del nostromo e sotto gli occhi vigili del comandante Ceroni e del capitano Trombi, tolgono i ponticelli. Il personale di volo è al suo posto e l'idro viene agganciato ad un elegante motoscafo che, guizzando snello su l'acqua bionda del fiume sacro dell'Urto, fissa verso la foce. Poi fa un giro per mettere contro corrente e contro vento la prua dell'idro che, sganciato e libero di sé, solca velocissimo le acque con gli scafi che si ricingono di candida spuma e lasciano una scia nivea dietro di loro.

I motori cantano la loro canzone che è un inno fremente all'ingegno e all'ardimento umani e alla potente bellezza del volo data dal Duce all'Italia; e sembra che innalzino un gioioso peana di vittoria al momento in cui la pesante macchina, resa agile e forte dal suo cuore che pulsa rombando, si scolla dal pelo dell'acqua e cabra con la snellezza di una libellula, fa un breve semicerchio nel cielo con elegante virata e poi punta decisa e sicura verso la meta così lontana un tempo, così vicina adesso, perché il viaggio aereo non dura che due ore per andare fino a Cagliari e una ora e mezza da Cagliari a Tunisi.

Gli occhi dei ragazzi seguono l'aquila rombante, — oh, quanti cuoricini volano appesi ad essa palpitanti di desiderio! — Il frastuono del cuore metallico scema di minuto in minuto, si ovatta, svanisce, mentre la grande macchina si fa sempre più piccola: da aquila gigantesca diventa sparviero, poi colomba, rondine, moscone;... poi è un punto nero; poi più nulla: scompare del tutto nella tenue foschia dell'estremo orizzonte e solo allora ci avvediamo che, mentre i dirigenti sono andati a compiere il loro dovere negli uffici, col nostro gruppo è rimasto l'ottimo direttore dell'idroscalo, il solerte tenente Papa, che già conosce molti dei miei alunni, dei quali è amatissimo istruttore nell'Opera Bailla.

Dopo che il professore di religione, don Ranacchini, con abilità di provetto fotografo, ci ha fatto belle fotografie sotto l'ala enorme di un S. 66, che ci fa sembrare pulcini



I più giovani attorno al professor Carlo Vignoli

coperti dalla chiochia, le professoressa Paullucci e Sola salgono su l'idro, vi si siedono e con la festosità di chi conosce il valore del congiuntivo potenziale nei testi latini, scuntolano il fazzoletto e il basco. Viaggiano, fendono l'aria e della prima indovino a colpo sicuro la meta: Alessandria d'Egitto, dove la mamma è andata a rivedere una figlia adorata e a conoscere un batuffolo di carne rosea, un nipotino di pochi mesi; dell'altra non saprei dire la meta, ma dev'essere lontana assai perché non si decide così presto a discendere a terra e a seguire con noi il tenente Papa, che con affabilità buona e paziente ci guida a visitare il luogo.

Nel grande capannone dove gli apparecchi possono essere riparati anche da capo a fondo e rimessi in piena efficienza sotto l'alacre direzione dell'ing. Sacerdote e dei suoi ingegneri, vediamo gli apparecchi Wal coi motori Jupiter che in un angolo aspettano d'esser mandati in colonia, mentre la grande corsia è occupata dai nostri giganteschi Savoia-Marchetti, di produzione interamente nazionale come il loro cuore poderoso.

Di uno di quelli che sono in linea gli alunni in ordine, a turno, vanno a vedere l'interno arrampicandosi per una scaletta: sbirciano curiosi dai finestrini; e le comode poltroncine, l'eleganza della tappezzeria fanno esclamare a chi non ne aveva l'idea: — Bello! — Intanto io chiedo se c'è il comm. Sacerdote per andare a salutarlo, ed egli, sempre gentile, lascia il suo ufficio e personalmente fa gli onori di casa nella visita di tutta l'officina.

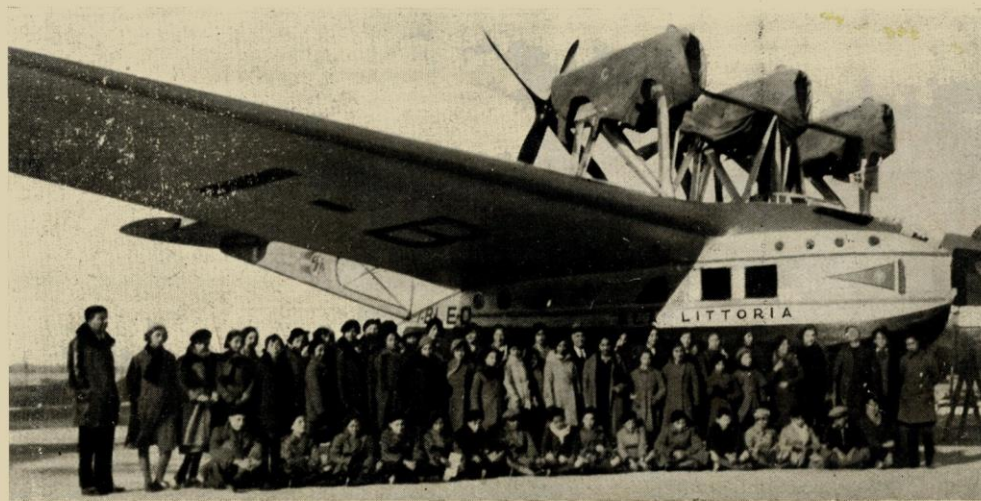
Appartiene, questa, alla «Saiman» (Soc. Anon. Industrie Meccaniche Aeronautiche Navali) che qui attua un programma concordato col Ministero dell'Aeronautica con vasti modernissimi impianti, riccamente attrezzati, di proprietà dell'Amministrazione Aeronautica dopo la concentrazione dei servizi aerei civili. Ne dice l'importanza qualche cifra: l'area totale occupata dallo stabilimento industriale e dagli impianti relativi concessi in uso alla «Saiman», è di circa 25.000 mq., dei quali 3000 sono coperti, e in 2200 di essi sono le officine e i reparti industriali, negli altri 800 sono i magazzini, gli uffici e i locali per servizi accessori: inoltre sono in corso importanti lavori di ampliamento e di integrazione dei capannoni e degli impianti.

Nel laboratorio di precisione l'egregio ing. Sacerdote, che della «Saiman» è vicepresidente, fa mettere in azione un motore e l'ing. Zurini dice l'importanza di quel mirabile congegno che è il cuore degli idro e spiega che le scintille prodotte nei vorticosi giri rispondono al numero dei cilindri. Vediamo poi la cucina, nitida, coi rami lucidanti, da cui emana un odorino che è una provocazione grave per lo stomaco dei ragazzi che, dopo la passeggiata mattutina e con quel freschetto, avevano una fame da lupacchioti, pur avendo già sgranato la colazione portata da casa. Visitiamo il refettorio lindo e ampio del personale: poi ringraziano affettuosamente con un bel saluto romano il tenente Papa e riprendiamo la via del ritorno.

L'allegria c'è ancora nelle file, ma non è più così viva come nell'andata: leggo negli sguardi e nei volti un desiderio inespreso, ma evidente: volare! Come sarebbero felici di librarsi in alto, questi ragazzi, nel cielo azzurro di Roma!... Ma chi sa? Il loro desiderio sarà forse appagato, come l'altro di tornare all'idroscalo civile a vedere qualche arrivo e a visitare i magazzini, vasti e fornitissimi, mirabili per l'ordine rigoroso che vi regna in ogni parte sotto la cura assidua del diligente Sorrentino; e andremo anche a visitare l'aeroporto militare dove l'ottimo capitano Conforti ci attende. Chi sa che proprio lui non ci faccia gustare l'ebbrezza del volo come l'ha fatta gustare alla sua Fiorenza, — sua e un pochino anche mia, perché mia alunna, — che vedo camminare spedita con le compagne alle quali forse parla dei suoi viaggi aerei ad Atene e ad Istanbul.

Anche Isolina è rondine che ha spiegato le ali di qui fino a Genova e vorrebbe spiegarle ancora ad un balzo più lungo; e donnine e ometti con gli occhi lucenti taciti interrogano: — Quando ci farà volare?

... Il giorno dopo, a scuola, riassumiamo



Gli alunni del Ginnasio del Lido di Roma, fotografati sotto la grande ala dell'«S. 66» dal professor Ranacchini

la gita che sarà argomento di un tema, e leggo le belle pagine di B. Brocchieri dove narra il grande viaggio di suor Françoise, che un idro trasporta rapidamente dalle estreme gelate regioni del Canada ad un ospedale; e leggerò loro le pagine di Balbo, di Ferrarin, di Fucini, di Mecozzi... che nelle belle edizioni di Mondadori, di Kempour... narrano le geste atlantiche, gli eroismi guer-

reschi degli assi: pagine splendide nella storia dell'aviazione, e gloria nostra!

Amate l'aviazione, ragazzi! Convincetevi che oggi, più che « navigare », « volare neccesso ». Sia questo il vostro motto, secondo la volontà del vostro grande babbo: il Duce, il creatore dell'ala italiana.

Carlo Vignoli

Due nuovi primati di velocità

Il 16 e 17 febbraio u. s., il pilota Sebastiano Bedendo col passeggero Rinaldo Stenico, su un monoplano da turismo "N. 5 RR", con motore da 75 cavalli, hanno battuto i primati internazionali di velocità su cento e su cinquecento chilometri per aeroplani da turismo della 3ª categoria (multiposti di peso inferiore a 280 chili).

Gli aviatori sono partiti dal campo di Ciampino ed hanno volato sopra un circuito di cento chilometri nei pressi di Littoria. Il giorno 16 hanno stabilito il primato di velocità su

200 chilometri, con un'autonomia di volo di 1.200 chilometri e con un consumo di benzina inferiore a quello di una comune automobile utilitaria. Basta pensare infatti che il percorso Roma-Torino è stato effettuato dall'"N. 5 RR" in sole due ore e 50' con un consumo di soli 50 litri di benzina.

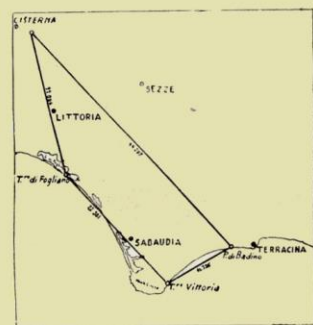
Il pilota che ha portato alla vittoria questo apparecchio è il noto aviatore Sebastiano Bedendo, che già ha conquistato all'Italia importanti primati nella categoria degli apparecchi leggeri.

Il progetto dell'"N. 5 RR" è dell'ing. Prospero Nuvoli, nostra vecchia conoscenza come "ingegnere Castellinaria" che si ricorda dei buoni amici dell'"Aquilone" inviando loro una sua fotografia a fianco del suo ultimo aeroplano.

Il Duce a Montecelio

Il giorno 19 febbraio il Capo del Governo, accompagnato dal generale Valle, si è recato all'aeroporto di Montecelio per visitare una numerosa serie di apparecchi di nuovo tipo, recentemente giunti al Centro Sperimentale.

Il Capo del Governo ha osservato minuziosamente gli apparecchi, salendo ai posti di pilotaggio ed interessandosi ai dati costruttivi e caratteristici di ciascun tipo, e si è recato al reparto delle prove-motori, dove si è reso personalmente conto delle realizzazioni conseguite negli impianti di nuovo tipo per il funzionamento dei motori. Ha quindi visitato le nuove costruzioni della città Guidonia, sede della Direzione Superiore degli Studi e delle Esperienze, che verrà inaugurata nell'aprile prossimo.



Il Tracciato del circuito.

cinquecento chilometri, volando alla media di km.-ora 213,676 e il giorno seguente hanno stabilito quello su cento chilometri volando alla media di 222,578 km.-ora.

L'apparecchio usato dai valorosi piloti deriva dal noto monoplano da turismo "N. 5 R" che ha già battuto nel 1933 ben cinque primati internazionali. Per ottenere una maggiore velocità è stata ridotta la superficie alare da 12 a 9 metri quadrati e la fusoliera è stata opportunamente sagomata allo scopo di migliorarne la penetrazione. Questo piccolo apparecchio può trasportare due persone alla velocità di crociera di



Ing. Prospero Nuvoli, il nostro "ing. Castellinaria" che voi conoscete.



Gli aquilotti romani hanno conquistato il galoppatoio di Villa Borghese

Gli aeromodellisti del Friuli affilano le armi

L'Aero Club "Giacomo d'Odorico" di Udine affila le armi per il concorso nazionale di modelli di quest'anno. Il 2 marzo prossimo, per iniziativa dell'Aero Club e dell'Opera Nazionale Balilla, cominceranno i corsi teorici e pratici per la costruzione e il lancio degli aeromodelli. I corsi, completamente gratuiti, saranno tenuti nella Casa dei Balilla, per la parte teorica e presso il campo di volo a vela, per la parte pratica.

Allo scopo di constatare i progressi e di premiare i migliori modellisti, l'Aero Club bandisce inoltre un concorso provinciale, del quale riportiamo il regolamento:

Art. I. — L'Aero Club "Giacomo d'Odorico" di Udine, in collaborazione con l'O. N. B., organizza una gara provinciale denominata "Concorso Aeromodellisti Friulani" che avrà luogo domenica 28 aprile XIII, dalle ore 9,30 in poi, sul nuovo campo di volo a vela nei pressi di Udine.

Art. II. — Scopo del concorso è quello di reclutare il maggior numero possibile di aeromodellisti, per una competizione preparata e guidata secondo le norme contenute nel "Regolamento della gara nazionale per aeromodelli", bandito dal Reale Aero Club d'Italia per l'anno XIII e adottato per questo concorso astruendo da quanto è disposto negli articoli 1, 19, 20, 21, 22, 28, 30, 31 e 32.

Art. III. — Al concorso potranno partecipare gli iscritti all'Opera Nazionale Balilla purché siano soci dell'Aero Club Friulano, in regola con la tessera per l'anno XIII, quota annua L. 8, compreso l'abbonamento all'"Aquilone", organo ufficiale degli aeromodellisti italiani.

Questa determinazione intende arginare definitivamente gli incerti e disordinati tentativi giustificati nel passato, ma intollerabili per l'avvenire, e dare ai giovani organicamente inquadrati nelle istituzioni del Regime Fascista, un ottimo periodico illustrato come L'aquilone, dal quale possono attingere quelle nozioni tecniche e pratiche ormai indispensabili sia agli aeromodellisti studiosi e provetti, come ai novellini inesperti e intraprendenti.

PREMI AI CONCORRENTI.

Per ciascuna delle categorie A, B, D:

1° L. 50 e medaglia d'argento grande; 2° L. 25 e medaglia d'argento media; 3° L. 10 e medaglia d'argento piccola; 4° medaglia di bronzo grande; 5° medaglia di bronzo piccola.

Per la categoria C:

1° L. 100 e medaglia d'argento grande; 2° L. 50 e medaglia d'argento media; 3° L. 25 e medaglia d'argento piccola; 4° L. 10 e medaglia di bronzo grande; 5° L. 5 e medaglia di bronzo media.

Art. VIII. — Il regolamento della gara

nazionale è pubblicato integralmente sul N. 24 del 15 dicembre 1934 dell'"Aquilone", copia del quale è stata distribuita ai Comitati O. N. B. di Udine, Pordenone, Cividale, Sacile, Spilimbergo, Meduno e Aiello ove esistono i gruppi isolati dei nostri aeromodellisti.

L A P O S T A

dell'AEROMODELLISTA

CESARE VIGEZI - Luino. — Perdonami se non ti ho risposto prima; ma la colpa è stata della tua lettera che si era nascosta in mezzo ad altre carte. Il veleggiatore che vuoi costruire lo puoi benissimo fare senza preoccuparti della posizione delle ali, le quali potrai senz'altro fissarle ove meglio ti aggrada. Attenti ad un sistema costruttivo leggero e per mettere a posto il baricentro, ti servirai di piccoli pezzetti di piombo che fisserai nelle prove di centratura nella posizione che ti parrà più conveniente.

L'incidenza dei piani di sostentamento si cerca di tenerla a zero gradi in rispetto alla linea normale di volo. Un buon profilo per veleggiatore è l'"S.L.1". Le centine è bene tu le faccia in legno compensato sottile. Anche in legno di Balsa vanno bene, ma lo spessore dovrà tenerlo più grosso. Il legno Balsa lo puoi trovare presso la ditta Aeromodelli di Bologna. Su L'aquilone pubblicherò delle lezioni teoriche sugli aeromodelli e presto verrà anche in proposito pubblicato un interessante volume.

AQUILA ELETTRICA - ?? — Non sono un elettricista e tanto meno un elettrotecnico e non posso comprendere l'importanza del tuo trovato; perciò ti consiglio di rivolgerti a chi è in materia più competente. Mi spiace non poter esserti utile; però egualmente ti auguro che tu possa trovare l'aiuto che desideri.

(Continua a pagina 7).



Ecco, finalmente, una bella fotografia ben riuscita e artistica. L'aeromodello, costruito dal bravo Antonio Sponza di Trieste, riproduce un apparecchio polacco "P. Z. L.".

I nostri apparecchi

Aeroplani tubolari Stipa

A pochi di voi, forse, sarà nota questa buffa sagoma di botte volante o di pesce luna o di altra strana cosa. Eppure esiste un tale tipo



di aeroplano. E, per vincere la vostra incredulità, ve lo mostriamo mentre vola, perché altrimenti voi potreste credere, a prima vista, che questa specie di apparecchio non possa volare.

gli impennaggi di comando sono sistemati all'uscita del tubo.

Veramente, la realizzazione del sistema su un apparecchio monomotore non è la migliore, ma pur riconoscendone lo svantaggio, si è costruito un apparecchio di piccole dimensioni per provare praticamente la bontà del nuovo principio senza incontrare forti spese. La soluzione ideale si avrebbe su apparecchi multimotori. Allora le cabine per l'equipaggio e per il trasporto del carico verrebbero ricavate dagli spazi tra un tubo e l'altro. Questo modellino di quadrimotore progettato è la prova di quello che vi diciamo. E' scomparsa la gobba superiore, necessaria per riparare il pilota, e la cabina di pilotaggio è al centro dell'apparecchio stesso. Con questo tipo di aeroplano si realizzerebbe l'apparecchio tutt'ala con la conseguente riduzione del peso a vuoto a tutto vantaggio del carico utile trasportabile.

La costruzione di quest'apparec-

superficie alare 19 metri quadrati.

Il "tubolare" ha eseguito le prove di volo, riuscite ottimamente, ed ha provato che il sistema merita di essere applicato su tipi di maggiore mole.

E, se son rose, fioriranno.

Raduni a Torino, Genova, Rimini, Bari

La direzione de L'aquilone conferma la bella notizia dei raduni a Torino, Genova, Rimini e Bari. I raduni avranno luogo: a Torino il 21 e il 22 aprile, a Genova in giugno (due giorni da destinarsi), a Rimini durante due giorni di agosto, a Bari in settembre.

E' necessario che i nostri amici si mettano seriamente al lavoro per far conoscere questa nostra iniziativa che ha riscosso tanto favore ed ha suscitato tanti entusiasmi.

Durante i raduni gli abbonati a L'aquilone voleranno gratis.

Aquilotti torinesi: adunata!

Abbiamo promesso di pubblicare in questo numero il programma delle due giornate del raduno torinese. Dobbiamo rimandarne la pubblicazione perché, al momento di andare in macchina, non ci sono ancora giunte istruzioni definitive da parte del nostro organizzatore di Torino.

Ripetiamo, intanto, ai nostri abbonati e lettori torinesi che il raduno avrà luogo intorno al 21 aprile, e che durerà due giorni. Il primo giorno sarà dedicato alla visita dell'aeroporto di Mirafiori, e ai voli di propaganda; il secondo alle visite agli stabilimenti di costruzioni aeronautiche. Voleranno soltanto gli

abbonati a "L'aquilone", ma potranno partecipare al raduno tutti i simpatizzanti di tutte le età.

Annunziamo agli aquilotti e alle rondini della città sabauda che un gruppo di allegri aquilotti e rondini milanesi giungeranno — tempo e danaro permettendo — in aeroplano a Torino per partecipare al raduno.



Su questo apparecchio hanno volato numerosi aquilotti romani durante i raduni del novembre scorso.

RUBRICA
FILATELICA

Molti collezionisti, limitano la propria collezione a pochi Stati. Molti ad uno Stato solo. La «specializzazione» permette, naturalmente, di curare in modo perfetto, o quasi, il gruppo prescelto.

In Italia la maggior parte degli specialisti si occupano della collezione dei francobolli d'Italia. Non mancano, è vero, coloro che si occupano particolarmente, ed unicamente, dell'Inghilterra, della Svizzera o delle Colonie Francesi (per citare gli Stati che maggiormente interessano gli esperti) ma costoro costituiscono un piccolissimo gruppo nella massa.

Cominciamo quindi ora un esame dei francobolli emessi in Italia: quindi quelli della Sardegna, Due Sicilie, Modena, Lombardo-Veneto, Stato della Chiesa, Parma, Toscana, San Marino, Regno d'Italia, Città del Vaticano; i francobolli delle Colonie e Possedimenti; i provvisori, non esclusi quelli che, durante il periodo bellico, furono emessi dall'Austria ed ebbero corso in Italia.

La collezione deve occuparsi anche della varietà e degli errori e, possibilmente, dei falsi dell'epoca.

Per questa collezione esistono albums già preparati, ma noi consiglieremo sempre i collezionisti a prepararsi il proprio album personalmente, su fogli mobili.

Nel prossimo numero cominceremo a passare in rassegna i francobolli di Modena.

NUOVE EMISSIONI.

AUSTRIA.

E' stata messa in circolazione la serie di beneficenza degli «architetti». La serie è composta di 6 valori su carta giapponese spessa e giallognola. I bozzetti sono del pittore Giovanni Ranzoni. Ecco le caratteristiche dei pezzi:

12 + 12 gr. grigio-nero (Antonio Pilgran).
24 + 24 gr. violetto (J. B. Fischer von Erlach).
30 + 30 gr. rosso (Giacobbe Prandtauer).
40 + 40 gr. bruno (A. v. Siccardsburg ed E. van der Nüll).

BELGIO.

Serie di beneficenza per i tubercolotici: 7 valori; la signetta rappresenta un guerriero medievale sullo scudo del quale è riprodotta, in rosso, la doppia croce. Ecco le caratteristiche dei pezzi:

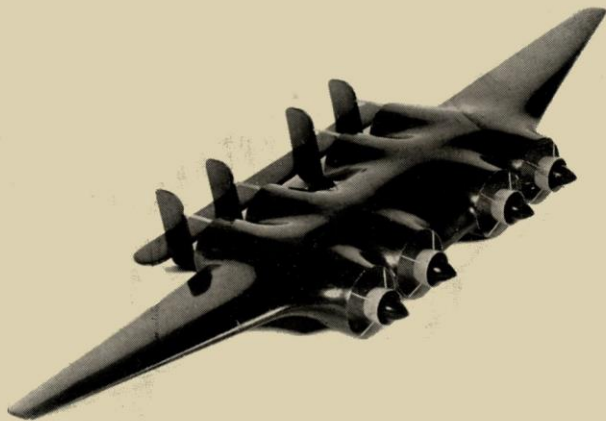
10 c. + 5 c. nero-grigio; 25 c. + 15 c. bruno-rosso; 50 c. + 10 c. verde; 75 c. + 15 c. lilla-nero; 1,— fr. + 25 c. carminio; 1.75 fr. + 25 c. oltre mare; 5,— fr. + 5 fr. lilla-scuro.

FRANCIA.

E' uscito un nuovo valore tipo «seminatrice» su fondo unito:

5 c. — rosa-carminio.

Mauritius Postoffice



Invece, non solo ha volato, ma ha volato bene. Perché quella brutta sagoma? Ve lo spieghiamo subito. Si sa che l'aerodinamica gioca curiosi scherzi; così, per esempio, si verifica che una forma tozza riesce più penetrante di una sottile. Dunque, per un fenomeno aerodinamico un po' complicato a spiegarsi in modo comprensibile, un'elica in moto in un fluido crea dietro di sé una scia d'aria che, lasciata libera (cosa che si verifica in tutti gli apparecchi oggi esistenti), invece di seguire un movimento rettilineo per poi dissolversi, si intorbida, crea dei rigurgiti e quindi diminuisce il proprio rendimento.

Ora l'ing. Stipa, inventore di questo strano apparecchio, chiamato "aeroplano tubolare Stipa" ha pensato di convogliare la scia d'aria provocata dall'elica in un tubo opportunamente sagomato, in modo da ottenere non solo un miglioramento del rendimento, ma anche una maggiore portanza aerodinamica ed una maggiore stabilità dell'intero apparecchio provocata dalla corrente d'aria che si viene a formare nell'interno del tubo.

Altro vantaggio sensibile di questo sistema è l'abolizione della fusoliera o delle travi di coda. Infatti

chio è di legno. Con un motore della potenza di 120 cavalli esso ha sviluppato una velocità di 130 chilometri ora ed una velocità minima di 68 chilometri ora. Le dimensioni sono le seguenti: lunghezza m. 6, larghezza m. 14,30, altezza m. 3,20.



Collaborazione dei giovani

Il mio primo volo a vela

Viene, finalmente il giorno tanto agognato. Svegliatomi all'alba, se così si può dire, che tutta la notte non avevo fatto che sognare e fantasticare, ho inforcata la mia modesta bicicletta e a forte andatura mi sono diretto al campo.

Nelle capaci tasche della giacca tenevo custodite gelosamente due carte preziose: la domanda d'iscrizione al corso, firmata, dopo lunghe preghiere, da mio padre che non mi riusciva di convincere, ed il certificato medico comprovante la mia idoneità al pilotaggio di apparecchi senza motore.

Dopo mezz'ora di pedali, eccomi finalmente all'ingresso del Campo. Sulla porta della rimessa mi incontrai con un istruttore al quale, come mia prima ammirazione, rivolsi un magnifico e perfetto saluto fascista e consegnai, subito, i due documenti che mi davano il primo collaudo. Egli mi squadrò bene e quasi contento della nuova recluta, mi stese la mano facendomi gli auguri per l'inizio della nuova carriera.

Mi avviai al punto di lancio; tutto era in perfetto ordine, gli altri allievi già tutti al loro posto, alla pistola e al cavo. Immediatamente l'istruttore mi spiegò il funzionamento dei comandi e la breve nomenclatura dell'aliante, mi fece accomodare sul seggiolino e mi raccomandò di essere molto calmo e soprattutto di non avere paura. Io ero, se non altro per l'emozione, tutt'altro che calmo; sentivo in me una grande smania di volare e fui contento appena mi dissero che sarei andato subito solo. In verità, lo dico a voi, piano, in un orecchio, che il mio istruttore non senta, un poco di *fi fa* l'avevo, che aviatori non si diventa così su due piedi come si può diventare ciclisti. Mi legano, mentre il comandante mi fa le ultime raccomandazioni. I comandi impartiti dall'istruttore vengono eseguiti con la massima prontezza. Non sento che la voce che comanda:

— Pronti. — Tirare. — Correre. — Via!

Io sono pronto, ma... è la prima volta che mi trovo sopra un velivolo, sia pure senza motore... Non si sa mai... E al comando "via" mi sento mancare il respiro. Ma mi riprendo subito. Faccio tesoro delle raccomandazioni dell'istruttore, e



L'istruttore della scuola di volo a vela di Monte Sacro (Roma) fa le ultime raccomandazioni ad uno dei suoi allievi pochi istanti prima d'un lancio con verricello.

comincio a correre sul prato e dopo circa una ventina di metri mi fermo.

L'istruttore si rallegra della mia strisciata e pronostica che potrò riuscire nel volo.

Provo ancora, calmissimo, e questa volta compio la strisciata con grande successo.

Altre volte sono tornato al campo e dopo le strisciate sono venuti i voli a quote sempre più alte, con minore agitazione, e con maggiore ardimento.

Dal sogno sono passato alla cara realtà e quanto tempo fa poteva sembrarmi impossibile sta ora, con mio grande orgoglio di fascista, realizzandosi. Volo, dunque, sono qualche cosa di più di quello che ero ieri. E mi canta la speranza in cuore di vedere cieli più alti, mete più lontane per la grandezza dell'Ala Fascista.

Farò ogni sacrificio, se sarà necessario, per ottenere il mio regolare brevetto di volo a vela e un giorno quello di pilota civile al servizio della Patria armata e potente.

Mario Tessarin



A Monte Sacro. — Una bella virata contro vento prima dell'atterraggio.

Un rombo, una breve corsa; nel cielo.

Il cuore gli picchia forte, forte. Ah, no, l'apparecchio nemico non sarebbe arrivato sul paesello X, no! Nel Cimitero del piccolo paese riposa il suo piccolo, il suo Ucio.

E un'ondata di dolore gli gonfiò il cuore al ricordo della casetta ove tanti anni aveva vissuto, felice, con la moglie, con il bimbo: Ucio.

Poi il loro tesoro era morto, portato via dalla difterite, ed essi avevano, più tardi, sopravvenuta la guerra, abbandonato il paese.

Povero caro, Ucio piccino! Un ricciolone biondo, ritto sul capo come la cresta d'un galletto; due occhi neri, profondi, intelligenti. E Nanni lo rivede corrergli incontro agitando verso di lui le manine, lo risente chiamare: "papà, papà! Caro il mio papà!". Lo rivede chinarsi ad accarezzare un fiorellino, a guardare con tenerezza pensosa il lavoro di una formica: "povere formiche, papà, sono tanto piccine!". Come proteggeva, Ucio, le piccole cose!

Ed era anche lui, povero piccoletto, una cosina, una cosina fragile. Tanto fragile che non seppe resistere alla violenza del male che si era impadronito di lui.

E l'avevano portato là, nel Cimitero, l'avevano sepolto in un quadrato di terra: avevano sepolto quel ricciolone biondo, quegli occhi neri e grandi, profondi, intelligenti.

Aveva dovuto abbandonare le piccole creature indifese che tanto amava, aveva dovuto abbandonare il paesino che tanto gli piaceva, il ruscelletto chiaro, il ponticello antico, la chiesina addossata al monte.

Ed ora il nemico minacciava di distruggere tutto ciò che ad Ucio era stato così caro, minacciava di turbare il suo sonno col fragore infernale delle bombe.

No, Ucio, no, il tuo papà corre a difendere il tuo paesetto, a difendere gli alpini saliti lassù per compiere il loro dovere: dormi tranquillo, Ucio!

Nel cielo azzurro si disegnano, lontane, due ali. Due ali nemiche.

E Nanni punta sicuro su di esse, le investe con la raffica della mitragliatrice. Uno scrosciare secco, metallico, di colpi; un fischiare sordo di palle.

L'apparecchio nemico non cede, avanza, è evidente che vuol giungere sul paese di X.

E Nanni, con uno sforzo disperato, gli s'avventa sopra, lo butta giù, giù...

E il velivolo fregiato dall'aquila nera precipita, in fiamme.

Nanni ritorna. Al campo tutti gli si fanno d'attorno, osservano le ali sfioracchiate, i montanti strappati; lo aiutano a scendere.

Una macchia rossa gli dilaga sulla combinazione di volo, in direzione della spalla.

— Ohè, Nanni, sei ferito!

Nemmanco se n'è accorto. E nemmanco gliene importa: Ucio dorme tranquillo.

Armi Dalilla



U c i o

Nanni si voltava e rivoltava nel letto: proprio non gli riusciva di addormentarsi.

Forse era il rumore sordo degli apparecchi che uscivano dagli hangars per le ricognizioni notturne, forse erano le voci dei piloti che gridavano da una parte all'altra del campo; il fatto è che il povero Nanni non era assolutamente capace di prendere sonno.

Periodo di guerra, periodo durante il quale erano concesse ben poche ore di riposo, e ne avevano tanto bisogno, poveri ragazzi!

Nanni, visto e considerato che non c'era verso di addormentarsi, si drizzò a sedere sul letto e principiò a pensare ai casi suoi.

Albeggiava. Dietro le ampie finestre il cielo illividiva e le stelle si spegnevano ad una ad una.

Che nostalgia, sentirsi soli nella notte, pensare alla moglie lontana, ai bimbi!

Ad un tratto risuonò per tutta la camerata un fischio lacerante.

Il segnale d'allarme.

Tutti si destarono, si vestirono in fretta e poi, giù di volata alla direzione ove li attendeva il comandante.

— Ragazzi, mi hanno avvisato adesso che un apparecchio nemico sta per valicare, indisturbato il monte K.. Ragazzi, bisogna impedirgli di proseguire, bisogna impedirgli di gettar bombe sul paesello X ove si trova un distaccamento di alpini. Chi di voi vuol compiere questa missione?

— Io! Io!
Tutti avevano fatto un passo avanti e tanto valeva fossero stati tutti fermi. Nanni si fece innanzi a forza di gomiti:

— Signor comandante! Signor comandante! Mandi me ad ostacolare la marcia di quel "cecchino", le giuro che lo fermerò!

— Allora svelto, svelto, preparati. Lesto, infilata la combinazione di volo, Nanni salì sull'apparecchio.

La Palestra dell'aeromodellista

Un motore ad elastico

Publichiamo la seconda e conclusiva lezione sul motore ad elastico. La prima è stata pubblicata nel numero precedente, nel quale potrete consultare le illustrazioni relative.



La casalinga fotografia di due aeromodelli, di cui uno microscopico, del nostro bravo e attivo Enzo Marotta di Roma.

Non è detto che il quantitativo dei fili sia sempre di numero pari; però, se questi risultassero dispari, l'aggiunta di un filo supplementare non procurerà alcun danno; ma viceversa aiuterà per compiere l'annodatura in un punto unico.

Prima di fare l'annodatura insieme dei due capi, si deve sempre controllare che ogni anello che compone la matassa abbia eguale tensione; perché se così non fosse, si potrebbe correre il rischio di vedersi troncata la matassa anche a pochi giri di torsione.

Come già detto, la matassa prima di montarla per l'uso, deve essere lubrificata ed i ganci che la sopportano non sarà male se verranno rivestiti con un sottile pezzo di tubo di gomma.

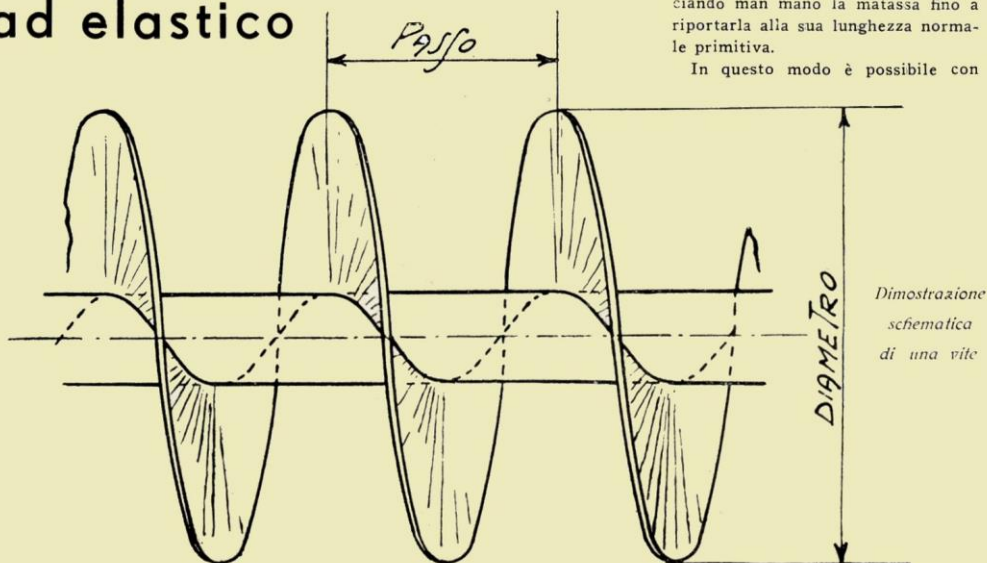
Quando la matassa è montata, si può dire che il modello è provvisto di motore; ma intendiamoci bene, ciò sarà solo per modo di dire, poiché una matassa d'elastico così preparata e d'sposta non potrà da sola generare energia.

L'energia verrà invece prodotta dall'aeromodellista nell'azione che fa per l'attorcigliamento; la forza che egli impiega verrà raccolta ed immagazzinata dalla matassa, la quale, al momento opportuno, la restituirà facendo azionare l'elica imperniata sul gancio mobile.

Per immagazzinare energia nella matassa, si può procedere in due modi differenti che però hanno identico scopo, e cioè quello di attorcigliare la gomma.

L'attorcigliamento dunque può essere fatto a mano o con mezzo meccanico; a mano, facendo girare l'elica in senso inverso al normale di lavoro, ossia inverso al senso in cui l'elica deve girare per avanzare nell'aria; meccanico, invece, con la stessa operazione, ma con l'aiuto di una speciale macchinetta.

Questa macchinetta quasi sempre è costituita da un comune trapano è costituita da un comune trapano a mano con ingranaggi a rapporto moltiplicatore ed in luogo della punta, si fissa al mandrino un piccolo gancio con cui si afferma o dalla parte inferiore o da quella posteriore la matassa da caricare e si gira.



Il numero dei giri che si può dare ad una matassa di elastico varia soprattutto a seconda della lunghezza e della sua sezione totale e varia anche dal modo con cui viene fatto il caricamento.

Anche il caricamento si può fare in due modi e cioè: con la matassa in posizione normale di lavoro o con la matassa allungata.

L'aeromodellista dovrà sempre preferire il caricamento fatto meccanicamente e con la matassa allungata e servirsi dell'altro sistema solo

per le piccole prove di centraggio del modello.

Il caricamento con sistema meccanico ed allungamento si eseguisce tenendo tesa la matassa in modo che la sua lunghezza diventi due o tre volte quella normale, (tanto maggior numero di giri di carica si possono dare) e l'attorcigliamento si fa così fin tanto che sulla matassa stessa non si saranno formati tanti nodi da ricoprirla tutta.

Quando la fila di nodi sarà completa, si seguirà a caricare accor-

ciando man mano la matassa fino a riportarla alla sua lunghezza normale primitiva.

In questo modo è possibile con

luon elastico, se prima convenientemente snervato, raggiungere un numero di giri di carica elevatissimo; sempre tenendo calcolo della proporzionalità in ragione della lunghezza della matassa e della sua sezione.

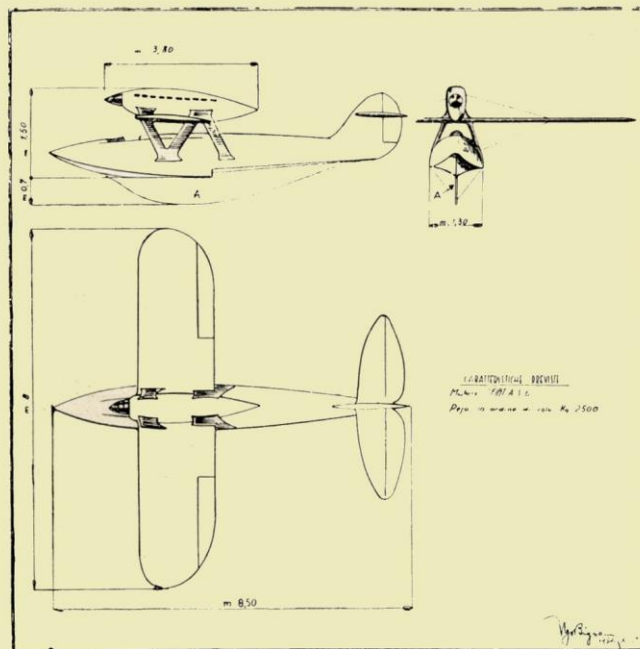
Lo snervamento dell'elastico deve essere fatto per gradini e cioè: preparata una matassa la si sottopone prima ad uno sforzo piccolo, che poi man mano s' aumenta fin che si riterrà raggiunto un limite massimo.

Sarà solo con matasse accuratamente preparate e coscienziosamente snervate che si potranno raggiungere lontani limiti ed i risultati più ottimi.

Concludendo, è da escludersi che il motore ad elastico restituisca l'energia immagazzinata in modo irregolare, come da moltissimi è stato fino ad ora creduto.

Se la matassa è stata accuratamente preparata, come più sopra ho accennato, lo sviluppo del diagramma dell'energia resa sarà in un primo tempo in salita, per divenire quasi rettilineo per lunghissimo tratto e per poi in fine leggermente calare verso l'esaurimento della carica; dopo di che l'apparecchio si dovrà affidare alle proprie qualità aerodinamiche per la discesa in volo planato con l'elica pressoché immobile.

Formule per poter misurare e calcolare l'ener-



Ugo Bignami ha progettato, e illustrato con questi nitidi schemi, un nuovo tipo di idrocorso, munito di un peso in fondo allo scafo per l'equilibrio su acqua



In questa piccola e bellissima fotografia si vede Enzo Marotta di Roma il quale esamina con molta attenzione i pezzi di un motorino a scoppio di sua invenzione.

gia immagazzinata e resa non ne esistono; e, sebbene queste formule si possano facilmente comporre, ritengo utile farne maggior cenno,

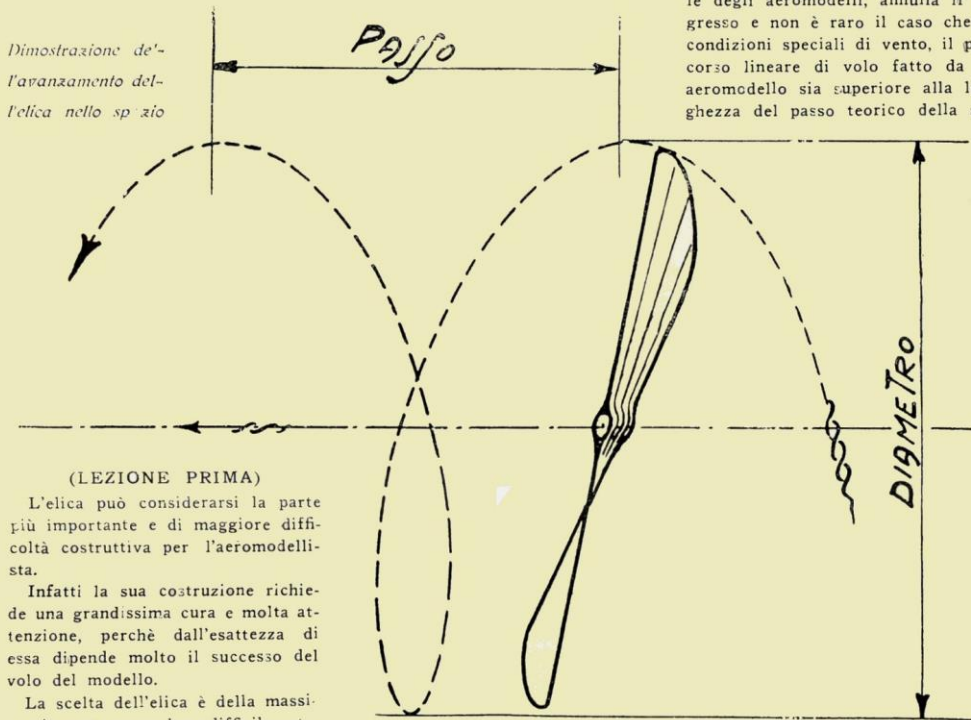
perchè, lavorando l'elastico in condizioni continuamente incostanti, ben difficilmente si possono ottenere risultati esatti e basilari.

La differenza fra il passo geometrico e l'avanzamento ad ogni giro si chiama *regresso dell'elica*.

Però, nel caso degli aeromodelli, tale regresso può essere trascurato perchè sempre, o quasi sempre, i modelli volano a favore di vento, il quale, data la leggerezza normale degli aeromodelli, annulla il regresso e non è raro il caso che in condizioni speciali di vento, il percorso lineare di volo fatto da un aeromodello sia superiore alla lunghezza del passo teorico della sua

L'elica di propulsione

Dimostrazione dell'avanzamento dell'elica nello spazio



(LEZIONE PRIMA)

L'elica può considerarsi la parte più importante e di maggiore difficoltà costruttiva per l'aeromodellista.

Infatti la sua costruzione richiede una grandissima cura e molta attenzione, perchè dall'esattezza di essa dipende molto il successo del volo del modello.

La scelta dell'elica è della massima importanza e ben difficilmente, salvo per chi ha grandissima pratica e cognizioni di studio speciali, si riesce con una prima costruzione ad ottenere un risultato rispondente al bisogno.

Troppe volte un buon aeromodello vola male a causa delle deficienze e delle imperfezioni dell'elica: spesso il diametro errato, il passo non appropriato alla velocità dell'apparecchio sono cause che gli impediscono di volare o lo fanno volare male, con voli a stento, o con dondolio o con false inclinazioni, che nella maggioranza dei casi sono la ragione di improvvise picchiate con inevitabile caduta, le cui conseguenze non sempre sono felici per le deboli strutture del modello.

Spesso in pratica, in un aeromodello, il rendimento più o meno buono dell'elica dipende dalla velocità con cui si fa roteare l'elica stessa, e per esperienza si può affermare che l'elica che gira lentamente rende di più dell'elica che gira veloce: e ciò è a tutto vantaggio del co-

struttore, il quale dovrà per questo aver cura di mettere il minimo necessario di gomma motore per ottenere contemporaneamente anche la riduzione al minimo dell'effetto dannoso della coppia di torsione formantesi dalla reazione dell'elastico attorcigliato.

L'elica di propulsione è l'organo fino ad oggi impiegato per ottenere la traslazione nell'aria.

Un'elica di propulsione funziona roteando nell'aria come una vite entro la propria madre vite o come un cavatappi entro ad un sughero: perciò l'elica può essere considerata come una porzione di una grande vite o di un gran cavatappi, che roteando nell'aria si avvita in questa che le fa da madre vite.

Una vite girando entro la propria madre vite immaginando questa fissa, avanza ad ogni suo giro di un certo spazio lineare chiamato *passo della vite*: perciò un'elica di propulsione, roteando libera nell'aria che le fa da madre vite, avanza in questa ad ogni suo giro di una quantità lineare chiamata *passo dell'elica*.

Questo nell'elica aerea è chiamato *passo reale*, poichè l'aria atmosferica non è rigida, anzi fornisce un punto di appoggio mobile e fugente, per cui l'elica ad ogni suo giro avanza di una quantità che è solo una parte del suo *passo geometrico o teorico*.

elica moltiplicato per il numero dei giri fatti dall'elica stessa per effettuare il volo.

Glarella

(Il seguito al prossimo numero).



GIUSO VISCONTI - Torino. — Perchè vuoi complicare il funzionamento del modello con la doppia elica? Capirei se ci fosse un doppio elastico. Non hai però portato una novità in questo campo, poichè fin dal 1932 furono presentati al Concorso Nazionale dei modelli ad elica coassiale. Il raduno torinese è deciso. Dipende da voi, ora, che la partecipazione sia numerosa.

CESARE ZORDAN - Mestre. — Non sono in grado di risponderti, perchè non capisco dalle tue richieste cosa tu voglia costruire. Se intendi fare un modello aeroveleggiatore, ti consiglio di rivedere i numeri arretrati de «L'Aquilone» o procurarti qualche disegno da una ditta costruttrice: le dimensioni e le forme le farai poi a tuo piacimento. Se vuoi invece costruire un vero alante, questo non te lo consiglio, a meno che tu possieda mezzi di studio o d'esperienza e doti costruttive tali da garan-



«Texaco 13» in legno di balsa di F. Mancini di Milano.

tere il successo. In un aeromodello gli alettini mobili non sono necessari.

ALA ERRANTE - Crema. — Quei profili vanno bene; però per l'ala sarebbe stato meglio aversi adoperato l'«S.L.I.» La riparazione al longarone rotti non deve essere difficile: basta sostituire la parte rotta e attaccarsi alla parte sana. Il peso va bene.

USCIRÀ 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.

Attendo il tuo abbonamento e ti consiglio quando hai molte cose da chiedere e schizzi da inviare di scrivere su una lettera e non su cartolina.

PIETRO GILESOTTI - Padova. — Fatti la vernice da te non credo ti sia utile e facile: ti consiglio perciò acquistarla già pronta per l'uso.

A suo tempo tratterò anche della costruzione dei modelli con fusoliera.

Per partecipare ad un corso di volo a vela, basta essere iscritti alle organizzazioni giovanili fasciste; ed informazioni sul riguardo potrai ottenerle rivolgendoti al locale Aero Club.

GIULIO GAMBA - Genova. — Nella tua lettera non è specificato chiaramente ciò che desideri. Mi pare però che tu intenda voler costruire un aeromodello: se è così, ti consiglio di seguire le mie lezioni sulla «Palestra» e di farti mandare i cataloghi dalle ditte che si occupano di aeromodelli.

COSMOR - Reggio Emilia. — Come si riproduce il disegno delle centine in diverse grandezze, è chiaramente spiegato nei N. 13 e 14 dell'annata 1934. Procurati questi numeri e leggi attentamente le lezioni apposite e vedrai che non sarà necessario saper usare il pantografo.

glar.



Quando il nostro allegro «Pulcino» era aviatore in servizio.

IL GATTO ASTRONOMO

Personaggi:

LA GATTA SIGNORA.
LA GATTA MASSAIA
IL GATTO ASTRONOMO.
IL GATTO CAVALIERE.

Un tetto di un edificio alto. Sfondo di cielo stellato. La gatta massaia va incontro alla gatta signora che giunge accompagnata dal gatto cavaliere.

LA GATTA MASSAIA.

Siete giunta puntuale al vostro appuntamento...

LA GATTA SIGNORA.

Non riuscivo a trovare... Amica, vi presento il gatto cavaliere.

IL GATTO CAVALIERE.

(inchinandosi) Ben felice!

LA GATTA MASSAIA.

Onorata.

Perdonate il disturbo? Ah, foglie d'insalata, vecchie scarpe, che orrore!... ed ho pulito adesso! Passiamo sul comignolo...

LA GATTA SIGNORA.

Oh, madama, è lo stesso;

LA GATTA MASSAIA.

E' un sito assai modesto!

LA GATTA SIGNORA.

Ma quassù si respira meglio...

IL GATTO CAVALIERE.

E il vostro scenziato?

LA GATTA MASSAIA.

Lo vedrete. Lo attira la sera qui sul tetto la sua nuova scoperta.

LA GATTA SIGNORA.

Egli la illustrerà per noi?

LA GATTA MASSAIA.

Siatene certa.

IL GATTO CAVALIERE.

Io mi fido ben poco di quei gatti vaganti nella notte pei tetti... Son degli stravaganti, dei poeti, dei pazzi, dei gatti da soffitte, discacciati dai cuochi, non sognan che marmitte tutto il giorno... E la sera, con gran filosofia, studiano il cielo, i mondi, la notte e la poesia...

LA GATTA SIGNORA.

Oh, gatto maldicente!

IL GATTO CAVALIERE.

No, conosco la vita e la psicologia dei gatti ho sulle cinque dita.

LA GATTA MASSAIA.

(vedendo arrivare il gatto astronomo)

Ma eccolo, guardate. Venite, per di qua. Vi presento due gatti dell'alta società.

IL GATTO ASTRONOMO.

Ben felice, signori.

LA GATTA SIGNORA.

La più felice io sono.

IL GATTO ASTRONOMO.

Se il luogo non è degno di voi, chiedo perdono. A che devo l'onore di questa conoscenza?

LA GATTA SIGNORA.

Al pazzo amor ch'io porto, mie signore, alla [scienza.

IL GATTO CAVALIERE.

Ci dicono che voi fate delle scoperte sensazionali...

IL GATTO ASTRONOMO.

E' vero. Il mondo vive inerte senza chiedersi mai il perchè delle cose. E l'universo è pieno di realtà misteriose.

LA GATTA MASSAIA.

Via, spiegate ai signori ciò che avete veduto l'altra notte nell'alto...

IL GATTO ASTRONOMO.

(indicando il cielo) Voi lo credete muto e fermo quel gran cielo con le sue stelle fisse e le costellazioni che ci sembrano infisse come chiodi lucenti sui poetici sfondi di velluto... Ma invece si muovono, quei mondi!

IL GATTO CAVALIERE.

Eh, la grande notizia! Che forse il movimento degli astri vi credete di aver scoperto? Il lento muoversi di ogni stella che immobile ci appare?

IL GATTO ASTRONOMO.

Immobile, signore?... Le ho viste camminare, correre per il cielo.

IL GATTO CAVALIERE.

Via!

LA GATTA SIGNORA.

E' facile sbagliarsi.

LA GATTA MASSAIA.

Ma se studia da anni...

IL GATTO ASTRONOMO.

Le ho vedute spostarsi da un punto all'altro come delle fiamme vaganti, delle gemme in cascate, delle lucciole erranti!

IL GATTO CAVALIERE.

Poesia!

IL GATTO ASTRONOMO.

Poesia voi dite?... Ebbene le vedrete questa sera... Si staccan dal fondo dell'Ariete, passano nei Gemelli e si inseguono in corsa, ed esitano dopo sulle soglie dell'Orsa Minore si disperdono...

IL GATTO CAVALIERE.

Sono allucinazioni.

IL GATTO ASTRONOMO.

No, si scambian le stelle le costellazioni!... Io le vedo e le sento muover da tante sere.

LA GATTA SIGNORA.

Ma che cosa sentite?

IL GATTO ASTRONOMO.

L'armonia delle sfere di cui parla Pitagora.

IL GATTO CAVALIERE.

Pazzo al cento per cento!





IL GATTO ASTRONOMO.

(esaltato)

Ecco lassù, guardate, si muove il firmamento!
(Egli non mente. C'è movimento nel cielo.
Alcune stelle sembrano veramente staccarsi dall'orizzonte e si mettono a vagare nel cielo).

LA GATTA SIGNORA.

Oh, stupendo!

IL GATTO CAVALIERE.

Ma strana questa corsa di stelle...

LA GATTA SIGNORA.

Convenite che siano enormemente belle,
 superiori alle corse dei cavalli e dei cani...
 Qual'è il traguardo?

IL GATTO ASTRONOMO.

Forse i cieli più lontani!...

IL GATTO CAVALIERE.

Ah, l'universo a un tratto è preso da follia
 le figure del cielo mutan fisionomia...
 Che stranezza indicibile...

IL GATTO ASTRONOMO.

Guardate verso Orione:

si è mossa a un tratto intera una costellazione!

LA GATTA SIGNORA.

E' vero!

LA GATTA MASSAIA.

E' vero!

LA GATTA SIGNORA.

Tutto l'universo si muove;
 della vostra scoperta, lassù, ecco le prove...

IL GATTO CAVALIERE.

Ma già!... Guardate meglio...

LA GATTA SIGNORA.

Via, scettico che siete,
 arrendetevi. E' bello! E' vero! E poi potrete
 domani dir che avete qui tra i primi ammirato
 una corsa di stelle!

IL GATTO CAVALIERE.

(gridando) Ahi pazzo che son stato
 a credermi!

LA GATTA SIGNORA.

Che accade?

IL GATTO CAVALIERE.

Ne inventate di belle!
 Oh, amici visionari, non si muovon le stelle!

IL GATTO ASTRONOMO.

E quegli astri che corrono?

LA GATTA SIGNORA.

Quei rumori lontani?

IL GATTO ASTRONOMO.

Quel giuoco di pianeti?

IL GATTO CAVALIERE.

Ma sono gli aeroplani!
 Le macchine di volo degli uomini che in alto
 volan la notte, splendide, pei cieli di cobalto!
 Guardate s'avvicinano, ci passano d'accanto:

GLI ALTRI.

E' vero!

IL GATTO CAVALIERE.

Ed i motori c'invidiano quel loro canto
 monotono e solenne...

LA GATTA SIGNORA.

Quale stranezza è stata
 la nostra!

IL GATTO ASTRONOMO.

Una stranezza? No: la notte è animata
 egualmente di stelle... Se non sono i pianeti
 che corrono, che importa? A noi basta... Ai poeti
 che sono sempre in cerca di piaceri profondi,
 che sognavan dianzi quella corsa di mondi,
 bella appare la volta del cielo trapuntata
 di queste nuove stelle, che in lucida adunata,
 si muovon nelle altezze con grazia e leggiadria,
 portando ai cieli e al mondo una nuova poesia!

Guglielmo Della Noce

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 di un foglio in formato protocollo.

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

I^o PREMIO

Lire 75 e l'abbonamento gratuito 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 Cina.

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 benemerita.

* * *

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.

EGITTO PER IL SAHARA

Grande romanzo aviatorio-coloniale di Ulisse Perso

(Continuazione dal num. precedente)

Nefér, rinvenuto, li guida al piano di sotto per una scaletta diagonale e raggiungono la porta mentre il sacerdote sta uscendo.

Or svelto lo afferra per la barba, Tor vigoroso lo stringe ai polsi e gli torce le braccia.

Urla stridulò il vecchietto, riconoscendo i due iddii alla luce viva delle torce; poi si inginocchia, grottesco, tenuto su per la barba, con gli occhi stravolti tra le frange della mitra.

— Lascialo, Tor.

Il poverino, genuflesso, si prosterna con le braccia distese al suolo.

— Liberi deorum, parcite!

— Macaco — ride Or.

— Macachetto! Non vedi come è minuscolo?

Or e Tor si insediano da Sovrani nella sala tutta luccicante d'oro gemmato e comandano a Nefér di dire al sacerdote che chiami i suoi tre servi magri.

— Svelto, Macachetto!

E Macachetto esce barcollando, poi, fermo a due passi dalla soglia, grida una parola incomprensibile. Dopo un po' arriva zoppicando quello che era stato colpito al ginocchio: gli altri due non vengono.

Il sacerdote lo accompagna mortificato al cospetto di Or e Tor.

Allora Nefér si inginocchia, fa inginocchiare ai suoi fianchi gli altri due, e prega:

— Or e Tor, figli di Ra, coi questi miei sudditi mi inchino alla vostra potenza. Vi prego: perdonate al sacerdote Mentir che la vostra potenza ha voluto salvo: egli mi fu sempre fedele e, pure inchinandosi all'usurpatore, si studiava di salvarmi dalla schiavitù.

Or disse:

— Bravo Mentir: ti faremo primo ministro di Nefér.

E disse Tor:

— Bravo Macachetto; ti nominio mio cuoco: portami da mangiare. Ma ricordati che, quando noi scendiamo in terra e vi facciamo la grazia di essere visibili, a voi meschine creature... continua tu, Or, io non so più andare avanti... ho la tosse.

Or seguitò:

— Noi non solo prendiamo l'aspetto di uomini, *sed etiam* tutti i loro appetiti. Quindi, vogliamo mangiare come mangi tu...

Tor rinforzò:

— Come mangi tu quando hai molta fame.

E concluse Or, imperativo:

— Affrettati, Mentir.

Premurosi, riverenti, con sorrisi pudibondi i tre uomini servivano i due figli di Ra.

Mentir spalancò una credenza mascherata nella parete da uno specchio d'argento incorniciato d'ebano istoriato, e la sala fu inondata dalla fragranza appetitosa della frutta matura. Tor guardava cupidamente trattenuto dagli sguardi di Or, che gli impedì di avventarsi e agguantare.

— Ma io ho fame!

— Vergognati, un dio come te... Aspetta che ti servano.

Nefér comandava come già fosse proclamato re e Mentir, obbediente, trasmetteva ordini al negro zoppo.

Finalmente Or e Tor si videro ai piedi un vassoio d'oro ricolmo di banane vere adagate pigramente su un letto di manghi contornati di fragole; poi un cestello d'argento filato con panini bruni, lucidi che parevano sformati allora, e in un vaso di porfido ondeggiava una crema caffè-latte, che Tor, all'odore, giudicò molto buona.

E mangiarono, dopo aver comandato ai tre mortali di rimpattarsi in un angolo con il viso alla parete.

— I profani non possono vedere le divinità, quando esse mangiano — sentenziò Tor sbucando diligentemente una banana.

Così nel silenzio arrivò dal basso il grido dei nuovi prigionieri di Ra.

— Mangiamo tranquillamente, poi penseremo alla politica — consigliò Or.

— Strano davvero questo nutrimento a base di frutta. Per questa volta ci si adatta. Però non rifiuterei qualche volatile arrostito.

— Uno struzzo? Oppure ti piacerebbe una bistecca di coda di coccodrillo?

— A sua maestà Rham daremo la bistecca di coccodrillo.

— Oh no; — disse Or — a quei mascalzoni faremo presente di frutti di oro.

— Benissimo. Chissà come gongoleranno a vedersi trattati come divinità.

L'urlo dei prigionieri si faceva più forte e più insistente.

— Nefér — comandò Or — vieni al nostro cospetto.

Nefér s'inginocchiò ai loro piedi, mentre gli altri due stavano sempre fermi con il viso nascosto.

— Tu resterai qui a sorvegliare che nessuno entri nel tempio e che nessuno esca. Rham e gli altri sette devono restare prigionieri di Ra. C'è altra via d'usciti oltre quella che conosciamo?

— Nessuna, o grande Or.

— Resterà con te il negro. Saprà niente degli altri due che erano con lui a guardia della manovra?

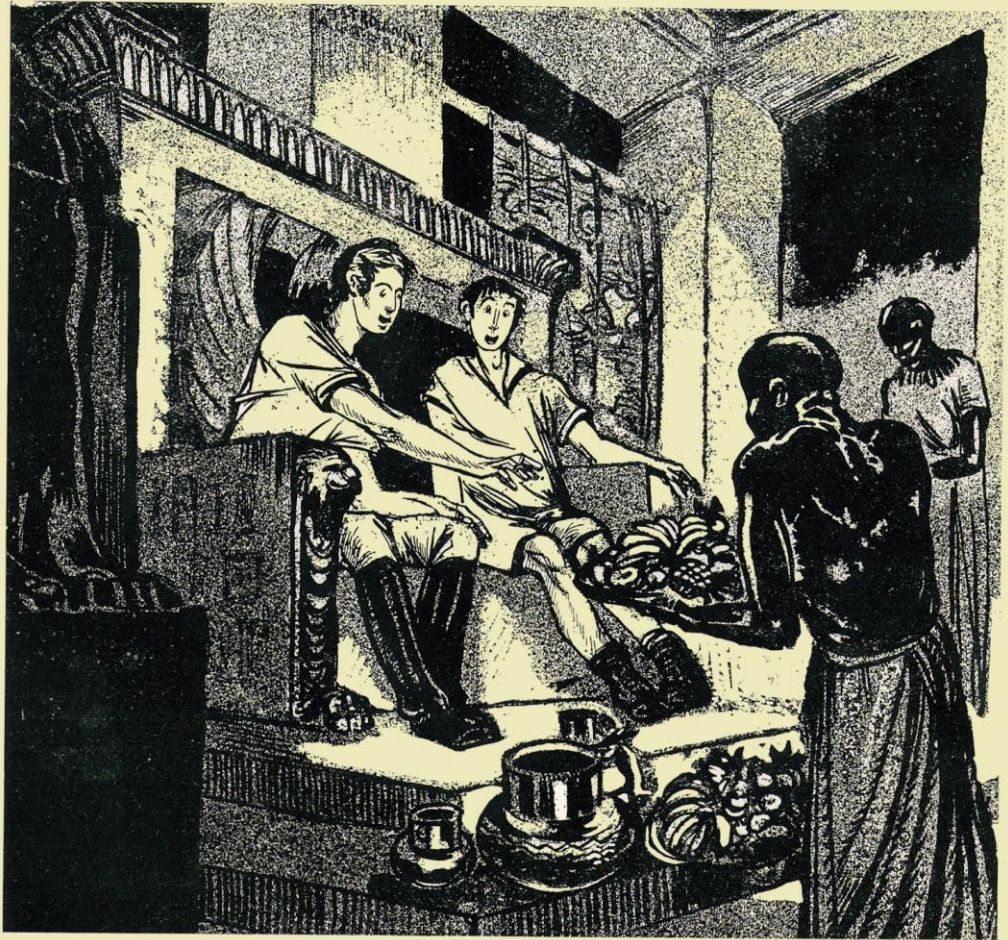
Nefér chiamò il negro e parlò sottovoce alcuni minuti.

— O divino Or, i compagni del guardiano sono qui fuori e non osano presentarsi a te.

— Chiamali!

Tor, stizzito, diede un pizzicotto a Or, brontolando:

— Quell'animale di Nefér si rivolge sempre a te, come se io non esistessi. Gli farò sentire chi sono io. Voglio che si rivolga



Finalmente Or e Tor si videro ai piedi un vassoio d'oro ricolmo di banane...

a me, questa volta. Voglio.

— Fa' pure.

Due negri ercuiei, al richiamo di Nefér, entrarono con le palme sul viso, curvi, barcollando.

— Voi, come vi chiamate?

— Triginta e Quadriginta.

— E l'altro guardiano?

— Quinquaginta.

Nefér intervenne:

— Gli schiavi nostri si chiamano con un numero. Io, da schiavo, mi chiamo Quindicimo.

— Triginta, Quadraginta, Quinquaginta — tuonò Tor con un calcio squillante sul vassoio ormai vuoto — voi resterete qui agli ordini del principe Nefér, che noi vogliamo far re del vostro mondo cane. Voi siete schiavi numerati e io sono un dio e voglio così: se no... — E sparò un colpo che fece cadere dal soffitto un sottile fregio di gemma.

* * *

I negri, Nefér e Mentir si gettano con il viso a terra.

Tor, soddisfatto, esclamò:

— Così fa il dio della forza.

— Bravo Tor. Adesso, se permetti, parlo io. O Nefér, da' ordine a Mentir di accompagnarci a vedere la nostra volante casa celeste. Dov'è?

— Nessuno l'ha toccata, o divino Or.

— Bene! Domani, quando il sole sarà alto, raduneremo il tuo popolo e tu sarai re. Ma prima studieremo qui la cerimonia. Poi torneremo in cielo.

L'urlo dei sacerdoti e del re imprigionati era così lacerante, che Or domandò pietosamente a Mentir:

— Perché gridano?

— Hanno paura di essere puniti.

— Per quale colpa?

— Per aver usurpato il trono a Nefér. Noi sapevamo che voi sareste venuti prima del quarto Sirio e vi chiudemmo nel tempio... — E non osa proseguire.

— Perché? Parla, se no... — domandò Tor spianando la pistola.

— ... per comando di Rham. Egli disse che, tenendovi chiusi per sempre nel tempio, voi sareste divenuti buoni come vostro padre Ra e non ci avreste puniti.

— Canaglia! — osservò Or — scommetto che ha capito che siamo di carne e d'ossa e voleva trasformarci in cadaveri.

— La pagherà — minacciò Tor. — Nefér aprì lo sportello della botola.

Nel pavimento si aperse un foro tondo: più acute si udivano le grida dei rinchiusi nel fondo buio della piramide.

Tor vi sparò dentro un colpo mirando di sbieco per non ferire. Le voci tacquero.

— Andiamo! — comandò Or.

Preceduti dal sacerdote Men-



Una spaventosa testa di coccodrillo, vasta come la caverna da cui è sbucata, punta il muso verso di lui...

tir, s'incamminavano lasciando nella sala Nefér e i tre negri. Sulla porta d'argento, Or solennemente proclamò:

— Domani, allo spuntar del sole, calerete giù dalla botola una cesta ricolma di frutti d'oro. Mi raccomando che sieno belli e massicci. Guai a te, se quei prigionieri mangeranno; guai a te, se risaliranno.

Prima di scendere dalla Piramide, Tor corse sulla piattaforma della Sfinge e, chiuso lo sportello della camera di manovra, se ne portò via la chiave.

La luna si appoggiava alla montagna più bassa presso la gola dell'occidente, quando Or e Tor scesero dalla piramide. Giù, nel porticciolo di marmo, il loro aeroplano gondolava candido sull'acciaio dell'acqua.

Or si fermò afferrando Tor per una manica.

— Che c'è?

— Ho capito! Ho capito!

— Cosa?

— L'alimentatore era chiuso.

— Non ti capisco.

— L'alimentatore della benzina. Per questo il nostro aeroplano non si muoveva.

Cap. XIV.

Il grande coccodrillo

Ai piedi della Piramide, il sacerdote, così bardato di piviale pesante e di mitra, era sfinito per la discesa lungo quelle scalee interminabili; Or e Tor l'avevano fatto correre, nella loro impazienza, ed egli si appoggiò a una colonnetta di marmo nera, all'imbocco del viale.

— Parcite mihi, divi!

Tor, guardando la loro macchina, che ormai sapevano di poter mettere in marcia, sentì acuto il desiderio del ritorno.

— Or, — gridò concitato — Or, fuggiamo subito: fra poco albeggia: se non fossero questi monti tutti in giro, sarebbe giorno. Fuggiamo subito, Or.

— Sì — confermò l'altro con fervore. — Sento che i nostri, di là, ci staranno cercando, forse già senza speranza.

— Che ore sono?

— Non ho dato la carica al mio orologio. A bordo lo sapremo. Ma suppongo che sieno le tre.

— Lasciamo qui Macachetto in adorazione. Si monta in macchina, si fanno le prove di mar-

cia e di direzione e, appena giorno, prendiamo il volo.

— E Nefér?

— Abbiamo fatto abbastanza per lui. Al resto provvederà il nostro padre Ra.

— Forse hai ragione. L'avventura sarebbe interessante, ma se ascolto quello che mi dice il cuore in questo momento...

— Fuggiamo subito, Or.

— Subito, sì.

— Di... cor-sa!

Le mani sulle anche, come in una pista, si lanciano a passi lunghi giù per il vialetto delle àgavi, verso il porticciolo, dove erano sbarcati.

L'idroplano era discosto dalla banchina un venti passi. Tor, senza riflettere, stava per gettarsi a nuoto, quando Or, atterrito, lo trattenne, additando il muso di un coccodrillo su una sporgenza di marmo a livello dell'acqua.

— Questo lago ne è pieno. Corri da Macachetto che ti dica dove c'è una barca. Ce n'erano tante ieri.

Tor s'allontana di corsa e scompare fra le àgavi.

Or atende. Rivolto alla luna

Gli idrovolanti piramidati

L'ingegnoso Ulisse scrive:

Caro Castellano dell'Aria,

Scommetto che tu e tutti i cari amici lettori vi sarete guardati in faccia per molto tempo e domandati esterrefatti: ma che ne è stato di Ulisse? Ma dov'è Ulisse e che starà facendo?

Ve lo dirò subito, e non pensate a male, che sono stato fuori d'Italia in un paese che si chiama Irlanda perchè tutti parlano l'inglese. Mi sono fermato in casa di una mia zia molto vecchia qualche settimana, che a me non mi piace per niente che è noiosa e pure sorda ma papà dice che ha tante "stelline" che se non lo sapete sono i soldi inglesi d'Irlanda, e allora bisogna che la tenga da conto se no non mi lascia niente quando muore, ma non muore mai.

Dunque in quella sua casa c'erano molte riviste inglesi con tante belle figure che non ci capivo niente perchè anche se le fotografie erano in italiano la spiegazione era inglese; ma guarda che stranezza! Il "mangiodormo" che sarebbe poi il capitano di tutte le cameriere di mia zia e parla bene l'italiano, mi spiega quello che vuol dire e specialmente mi è piaciuta la figura di un grosso idrovolante chiamato Mayo, che sta nell'acqua e porta addosso un altro idrovolante più piccolo. Il "mangiodormo" dice che si tratta di un progetto per un servizio passeggeri attraverso l'Oceano Atlantico; che per dare la spinta all'idrovolante più piccolo che deve andare in America si mette sopra quello più grande e allora questo si mette a correre sull'acqua e quando la velocità è grande allora quello piccolo si stacca e va per conto suo.

Ma, domanderai tu, non sarebbe meglio che funzionasse un idrovolante



Un fervente italiano di Gorizia redenta è un appassionato ammiratore dell'aviazione e dei suoi eroi. Egli si chiama Isidoro Cherpan ed ha due figli: una rondinella di cinque anni, la quale si entusiasma davanti ad un modello volante, e un narnocchione nato nel marzo del 1934, mese in cui cade l'anniversario della morte dei valorosi Umberto Maddalena, Fausto Cecconi e Giuseppe Du Monte. Per onorare la memoria di questi eroici scomparsi il nostro bravo Isidoro Cherpan ha imposto i nomi di Umberto, Fausto, Giuseppe al suo figliuolo, il quale — come assicura il padre — quando sarà grande entrerà a far parte dell'Arma Aeronautica italiana. Eccovi qui la fotografia del futuro pilota.

che declina alla sua destra, la vede improvvisamente impallidire, mentre la sua ombra è nitidamente proiettata lunga sul molo, poi rapida accorcchia.

“Che è questa luce rossa dietro di me?”

Si volta e rimane irrigidito.

Una spaventosa testa di coccodrillo, vasta come la caverna da cui è sbucata, punta il muso verso lui, crudelmente; gli occhi lampeggiano di vivissimi bagliori sanguigni; crocchiando sbattendo le mandibole feroci. Poi tutto il corpo incombe cupido sul lago e percorre il breve passo d'acqua fino all'isola; e già il muso tocca la banchina del porto, che la coda ancora s'appiatta nelle viscere della montagna, dall'altra sponda.

Un boato fa tremare tutta la conca: la testa sovrasta come una casa il piccolo Or, mentre due zampe d'acciaio lo afferrano fra gli artigli, e muto, esterefatto, lo sollevano e gettano nelle fauci.

Tor, richiamato dalla luce e dal frastuono, vede il povero amico suo sparire dentro quel mostro, e il mostro indietreggiare, spegnere le pupille e sprofondarsi ritroso nella caverna buia.

— Or! Or! Or! Mio Dio! Or! Or!

Il sacerdote accorre e vede il piccolo dio Tor gettarsi a terra con i pugni sulle tempie urlando la sua disperazione.

Ulisse Perso

(Il seguito al prossimo numero).



te solo sull'acqua? No, mi ha spiegato il "mangiodormo" perchè quando un idrovolante è molto carico si stacca male dall'acqua o non si stacca per niente e allora ci vuole qualcosa che lo scaraventi via, magari una catapulte, ma i passeggeri sono brontoloni e non gli piace di sbattere il capo nel soffitto; oppure un altro idrovolante più grosso che se lo porta in groppa e gli fa pigliare la rincorsa. Ma allora mi è venuta un'idea che poi sono due.

Dico io: perchè non si fanno gli idrovolanti piramidati? Ti spiego subito di che si tratta e vedrai che bellezza, che traversare l'oceano diventa una cosa da niente.

Tu prendi il Do X, per esempio, con benzina per 400 chilometri soltanto, e sopra ci carichi un aeroplano un po' (ma poco eh!) più piccolo con benzina per altri 400 chilometri, e sopra un altro ancora più piccolo con altrettanta benzina e così via, uno sopra l'altro tanti aeroplani quanti bastano e l'ultimo che ha anche i passeggeri.

Capisci che succede? Per una traversata di 4000 chilometri, per esempio, basta che partano dieci aeroplani uno sopra all'altro, come avrai visto che fanno certi acrobati al circo che la chiamano la piramide umana e questa sarebbe la piramide di idrovolanti, ma mi pare assai più scientifico chiamarli idrovolanti piramidati.

Che cosa succede in viaggio? Tu te lo immagini è vero? Si parte ed è l'aeroplano più basso, quello che sostiene tutti gli altri, il solo che ha il motore acceso. Finiti i primi 400 chilometri ecco che quello che sta subito sopra accende il suo motore, mentre l'altro che ha lavorato fino a quel momento, si stacca e a volo librato ammara. Restano così nove idrovolanti uno sopra l'altro

che portati da quello più basso fanno altri 400 chilometri e allora si stacca un altro e rimangono in otto e così via fino a che, a quattrocento chilometri dalla destinazione rimane un idrovolante solo, quello più piccolo, che arriva fresco fresco con tutti i passeggeri.

Che ne dici? Se poi si fanno delle scalette, magari coperte, da un idrovolante all'altro, i viaggiatori, fino alla penultima parte del viaggio, possono benissimo passeggiare su e giù e tutto il sacrificio di star stretti sarà l'ultima ora e mezza di traversata.

Non ti pare magnifica questa mia idea?

Beh, dici tu, sempre diffidente, e che succede dei nove idrovolanti che hai seminati per la strada? Mi meraviglio che mi si possa fare una domanda simile!

Quando i miei idrovolanti piramidati partono dall'Europa, dall'America salpa un rimorchiatore che passando, li prende a rimorchio.

Ecco fatto! E' strano che ai "grandi", che guardano con tanta sciocca superiorità noi ragazzi, non saltino in mente subito queste soluzioni così semplici di problemi che loro credono difficili e che fanno a gara per imbrogliare sempre di più.

Ciao caro Castellano dell'Aria e fammi sapere qualcosa perchè voglio fondare una Compagnia Aeroatlantica.

Tuo ULISSE VIGORELLI.

Caro Ulisse,

Ho passato il tuo progetto a una Commissione di 40 ingegneri aeronautici. Ti sarà risposto presto.

Ti saluta

Il Castellano delParla



Il "cicloplano"

Udite udite! La nostra Avionetta è venuta ad invadere un campo che proprio non le si adatta. Immaginatevi un po': lei che è così lirica, così innamorata della poesia del volo, scende dal suo piedistallo dorato per realizzare praticamente un tipo di apparecchio, e confondersi così cogli svariati barbosi tecnici, per i quali il volo non rappresenta che una serie di geroglifici matematici. Ed era logico che Avionetta non potesse imbroccarla.

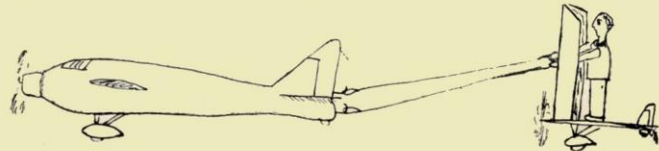
Dunque Avionetta, che è forse entusiasta dell'acquaplano, ha ideato un sistema analogo, denominandolo «cicloplano»! In che cosa consiste? Subito spiegato: un apparecchio, in funzione di rimorchiatore, si trascina dietro una specie di piccolo aeroplano sul quale, in piedi, prende posto l'appassionato «cicloplanista», che, protetto da un

della velocità è ovvio che aumentano anche le reazioni brusche dell'apparecchio rimorchiato. Il cicloplano farebbe perciò tali capriole che il povero occupante verrebbe sbalzato in aria senza avere neanche il tempo di benedire l'inventore.

E poi vi immaginate che razza di resistenza all'avanzamento esercita quel monumentale paravento? Se l'apparecchio rimorchiatore non è più che robusto, gli salta via la coda.

Il cicloplano avrebbe poi il non invidiabile vantaggio di essere particolarmente «ammazzagente». Perché se è vero che in una caduta provocata dall'acquaplano l'occupante se la cava con un gioioso bagno, è altrettanto vero, che in circostanza analoga, quello del cicloplano va a finir molto male.

E allora, cara Avionetta, per questa volta non ce l'hai fatta. Ma non per questo ti devi perdere d'animo. Ne inventano di peggio. Ne conosco di quelli che si danno arie di sac-



grande tagliavento, manovra nel cielo questo pauroso aggeggio.

Vedete un po' voi se la cosa è possibile... Il «cicloplano» manca di fondamento pratico per molteplici motivi. Anzitutto come si sostiene? E' vero che Avionetta l'ha provvisto di un'elica azionata da un motore (ed allora tanto valeva fare un piccolo aeroplano vero e proprio), ma si è dimenticata delle ali. Secondo: i timoni che ci stanno a fare? Come sono azionati e che effetto avrebbero sul cicloplano quando questo è trainato in velocità dal velivolo? Terzo (e più importante): i velivoli per sostenersi in aria si debbono muovere a velocità di molto superiori a quelle dei motoscafi; con l'aumento

centoni e che poi ti sballano certi progetti da far accapponare la pelle.

E, se hai amor proprio, per puntiglio, dovresti pensare a qualche cosa praticamente realizzabile. L'aspetto.

Il solito... freno

Un problema che è stato affrontato da molti è quello di trovare un mezzo adatto a frenare, entro un breve spazio, gli aeroplani che atterrano. E' noto che, per ragioni di sostentamento aerodinamico, un aeroplano in atterraggio deve volare ad una velocità che viene assorbita, con un percorso



Avionetto, Tosaroni e compagni hanno pescato dei nuovi lettori de L'aquilone

più o meno breve, a mezzo dell'attrito opposto dagli organi d'atterraggio contro la superficie solida sulla quale l'aeroplano atterra.

Uno dei ritrovati più pratici è quello del freno alle ruote. Ma questo sistema va usato con una certa abilità e da piloti provetti, che «sentano» bene l'apparecchio in atterraggio, poiché altrimenti si verifica la probabilità di fare una improvvisa capriola.

Sulle navi portaerei è inoltre usato un sistema di frenaggio a mezzo di cavi elastici. Questi sono posti a breve distanza l'uno dall'altro, e attraversano la pista di atterraggio in modo da non intralciare le ruote; un gancio speciale, fissato al disotto della coda dell'aeroplano, al contatto contro la superficie d'atterramento, fa presa in uno dei cavi. L'apparecchio così imbrigliato, viene frenato progressivamente, entro uno spazio relativamente breve.

Questa è la necessaria premessa alla illustrazione d'una specie di invenzione che mi ha mandata un allievo pilota di Milano. Questo nostro amico, assistendo alla proiezione di un film, ha appreso il funzionamento del sistema d'atterraggio sulle navi e quindi, illuminato, ha pensato ad un sistema per frenare gli aeroplani in atterraggio su terreno.

Vi dirò perché gli è venuta questa idea. Lo confessa candidamente egli stesso. Durante il corso di pilotaggio, atterrando lungo, cioè percorrendo uno spazio maggiore del previsto, è finito fuori dal terreno spianato scussando il carrello contro dei sassi. Da quel giorno meditò una vendetta.

Ed ecco la sua trovata. Egli vorrebbe applicare sotto la coda dell'apparecchio un aggeggio che, munito di un cono a becco d'aquila, facesse presa sul terreno quando ne viene a contatto. Voi direte: ma allora gli si spezza la coda! No, perché egli ammortizzerebbe l'inevitabile strappo con una serie di tre cilindri e con un pistone centrale, riempiti di glicerina e d'olio, come un qualsiasi sistema d'ammortizzamento per i carrelli d'atterraggio.

Ma, mio caro amico, ti pare proprio che basti quella breve corsa dei tre cilindri ad ammortizzare e a smaltire una velocità di 70-80 chilometri ora, riducendola a zero in un percorso brevissimo? Pensa un po' a quali sollecitazioni sottoporresti quella povera coda e quale inevitabile scompiglio porteresti nell'equilibrio degli impennaggi, i quali, come saprai, sono essenziali per una buona navigazione. E questo senza pensare che l'arpione non farebbe la dovuta presa, poiché, non pesando sul terreno, slitterebbe come una comune grucciona. Inoltre non farebbe presa perché, allungandosi il braccio di leva per lo sfilamento dei cilindri e del pistone, l'arpione non farebbe nessuna pressione sul terreno. L'unica soluzione, dunque, per coloro che atterrano lungo è quella di imparare ad atterrare corto, cioè giusto. Scherzi a parte: oggi, con il progresso dell'aerodinamica e della meccanica, gli apparecchi possono atterrare entro limiti di spazio ragione-

voli. Perciò si dimostra inutile la complicazione di nuovi aggeggi e di nuovi gravami all'apparecchio.

E' bene anche ricordare che sulle navi portaerei il sistema complicato di cavi elastici è cagione di non pochi guai.

Ingegnere sofisticato

Cronache Milanesi

(TOMO QUARTO)

Torino, Roma, Napoli, Bari. Accipicchia come vola il nostro caro Aquilone! Però però, eh, cari amici napoletani, è proprio inutile che strilliate: «Dobbiamo emulare e superare i milanesi». Belle pretese! Vada per l'emulare, ma superare, oh, superare poi no! Noi siamo i più lontani dalla sede e, nonostante questo, abbiamo per i primi voluto il raduno e messo assieme il gruppo. Vi sembra poco?

E poi, la riconoscenza de L'aquilone per noi, dove la mettete?

Sì, dico riconoscenza. Certo, perché con la fondazione del nostro gruppo, con le nostre chiacchiere, con la nostra vivacità, abbiamo molto contribuito a togliere a L'aquilone quella monotonia solita alla carta stampata, dandogli proprio l'aspetto d'una gaia famiglia.

Dico bene, o dico male? Le nostre lezioni di aeromodellismo procedono a meraviglia. Il signor Clerici (e anche il signor Vitali) unisce, alla parola facile e piana, una notevole dose di pazienza. Sembrerà inverosimile, ma, durante le lezioni, nessuno parla: tutti attenti.

E le rondini, poi! Modestia a parte: un modello di bontà!

Santo cielo, quante cose abbiamo da raccontare! Io credo che se ci lasciassero insieme anche tutti i giorni, avremmo sempre qualcosa di nuovo da dirci.

Immaginate, quindi, di settimana in settimana! Il bello è che parlano tutti assieme (ognuno vuol dir la sua) e, capirete, l'ascoltarli tutti è un affar serio. Oggi (domenica 10) terza lezione di aeromodellismo.

E a casa, al lavoro: tagliare le centine.

Amici torinesi, abbiamo appreso che è imminente il vostro raduno. Bene.

Organizzatevi, che noi siamo impazienti di venirci a trovare e di far visita alla vostra città.

Mi pare che le cronache siano già abbastanza lunghe: su L'aquilone lo spazio è tiranno. E per ciò la pianto.

Abbiatemi, Rondini ed Aquilotti di tutt'Italia, l'azzurramente affettuoso saluto della vostra

Avionetta



L'esempio di un nostro grande amico.

Ci sono ancora in Italia alcuni giovani che dell'aviazione ignorano tutto: ignorano perfino che esistono degli apparecchi senza motore, apparecchi che volano col favor del vento e si chiamano veleggiatori.

Alla deplorabile e vergognosa ignoranza di questi pochi si contrappone, per fortuna, la passione e la competenza di molti altri: soldati, professionisti, mercanti, operai e perfino alcuni ecclesiastici. Ecco vi qui la fotografia di uno fra i più appassionati e profondi conoscitori dell'aeronautica. Egli è Fratèl Dionisio un ecclesiastico insegnante presso un istituto di cultura milanese. Fratèl Dionisio, che quasi tutti i nostri lettori conoscono, ha indossato, per un'oretta, la tenuta di volo. Egli è felice.



ENEA TORIELLI - Milano. — Il tuo indirizzo è giusto e se i numeri non ti sono stati consegnati, la colpa è da attribuirsi al servizio postale. In ogni modo ti ho fatto nuovamente spedire i primi tre, nella speranza che questa nostra cortesia sia da te ricambiata in altrettanta propaganda per *L'Aquilone* tra i tuoi amici. Saluti cari.

MOSCATI - Roma. — Non mi offendo, ma non pubblico la tua caricatura per il semplice fatto che non è un capolavoro di originalità. Ah, ah, ah! (Ucciso con le tue stesse armi ih, ih, ih!).

ASPIRANTE AVIATRICE N. 1 - Bergamo. — «Ma una nevata — in quelle corse strambe — a mezza strada — le gelò le gambe!». Sei stata più fortunata il mercoledì successivo? Forse no... Primavera però è alle porte, c'è ronzio e sarà bello, allora, andare ad incontrare per i cieli le sorelline bianche e nere che vengono da lontano. Per la tua attività propagandistica e per la tua bella fede tutto il mio grato ed affettuoso compiacimento.

NICOLA LUCIANO - Biella. — Credo che, spazio permettendo, verranno pubblicati i tuoi disegni ispirati dal misterioso personaggio che io sono. Ti spediamo i numeri arretrati richiesti. Sappi che a Biella gli abbonati a *L'Aquilone* sono pochini. Sarà bene che tu, carissimo balilla, ti metta al lavoro. Voglio dire che dovresti mostrare il tuo giornale a molti tuoi compagni. Ripeto con te: W il Duce, W *L'Aquilone*.

AVIERE AZZURRO - Torino. — Mio caro amico, ti ringrazio dell'interessamento che dimostri per il tuo giornale e per il prossimo raduno che *L'Aquilone* sta organizzando nella tua magnifica città. Sono con te — come sai — per ciò che riguarda la speculazione di certi signori. E' comodo fare gli amici di chi ti offre dei doni. Ma è disonesto essere amici solo per questo. Basta. Spero, anzi credo che a Torino non vi sarà di questa gente. Volentieri faccio sapere ai tuoi concittadini che desideri conoscere qualcuno. Ecco qui: «*Aviere Azzurro* (Gaetano Gigala Fulgosi, via Romani, 23) desidera incontrarsi con qualche aquilotto torinese di buona volontà per parlare del prossimo raduno e di un eventuale gruppo da costituire in Torino». Va bene?

Il tuo scritto tratta un tema già svolto da centinaia di tuoi compagni di tutta Italia. Se dovessimo pubblicarlo, dovresti attendere qualche... anno. Saluti alati.

DANTE CRABASSI - Grassetto. — Prima di tutto ti prego di scrivere chiaro. Quindi ti avverto che il tuo disegno riprodotto nel busto del Duce fra gli aeroplani tricolori mi è piaciuto molto. Soltanto non possiamo pubblicarlo per il semplice fatto che è a colori. Devi sapere che per riprodurre un disegno a colori, occorrono tre o quattro lastre zincografiche, le quali costano da tre a quattrocento lire. Tu dovresti sapere che noi non navighiamo nell'oro. Mandaci, dunque, dei disegni in nero, e possibilmente eseguiti a

penna. Ciao, mio caro; e ricordati che *L'Aquilone* è, sì, il tuo giornale, ma deve essere anche il giornale di tanti tuoi amici. Hai capito la morale?

AVIATRICE - Roma. — (Tu che conosci personalmente zio Falcone, sappi che questa risposta telegrafica non è sua). Riparo all'errore correggendo il tuo indirizzo, il quale è (lo sappiamo da un pezzo) in via Fi-



Un vecchio lupo di mare, ossia Zio Falcone nella fantasia (malata) di Valentino Martinelli di Roma.

renze, numero 43. Vedrai la fotografia che ti interessa, però sappi che noi non siamo mercanti. Permettimi di non parlare, per oggi, del Gruppo Romano. Te ne parlerò un'altra volta; e sarà la volta in cui ne dirò di grosse, all'indirizzo di molti. Povera Roma, in che mani sei!

GOFFREDO VERDIERI - Roma. — Aviatrice (via Firenze, 43) desidera che tu le scriva al più presto. Credo che voglia chiederti la collaborazione per... collaborare alla creazione dell'omerico gruppo romano.

AVIONETTA - Milano. — A Torino noi ci andremo. Vedremo se quei milanesi che hanno promesso sapranno tener fede ai loro impegni. Di solito, dei milanesi ci si può fidare...

AQUILA AZZURRA - Milano. — Bisognerà invitare i nuovi aquilotti che debbono scegliersi uno pseudonimo a voler consultare la collezione del giornale per evitare omonimie. Del resto non trovo nulla di anormale nel fatto che vi sia un'Aquila Azzurra a Milano e ce ne sia un'altra in Ancona. Comunque giro la tua proposta, nonché i tuoi saluti per *Mauritius Postoffice, Giarella, Teofilo ed Archimede*.

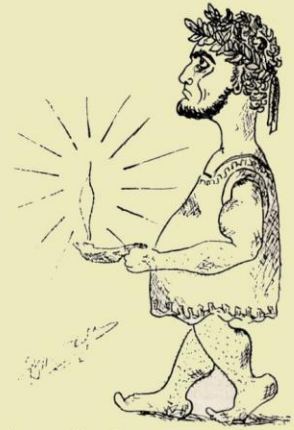
GIOVANNI FERLINI - Foligno. — Avrai ricevuto i numeri richiesti. Il cambio del «Capronico 100» col «Caproni 101» è dovuto ad una svista e la fotografia non è andata perché poco chiara. In quanto poi alla collaborazione: ben venga. Tutti possono essere collaboratori finché mandino roba passabile. Nei nostri inviti c'è il desiderio di accontentare, ma non c'è naturalmente nessun impegno. Gli abbonati perugini sono pochini... E' ancora presto parlare di gruppo: è necessario prima che gli isolati intensifichino la propria attività propagandistica. Una così bella e viva passione come la tua, deve assolutamente dare buoni frutti. Alà.

AQUILOTTO - Milano. — Recati alla sede dell'*Aero Club* in via Ugo Foscolo, 3 e se per caso ci capiti quando quelli e quelle del gruppo ci sono, sarai catechizzato a dovere! In quanto al famoso S 55 X leggi l'avviso pubblicato per calmare tante impazienti attese. Ricambio i saluti fascisti.

IL SOGNATORE - Monza. — E' bello, sognare alla tua età! Saluto il nuovo aquilotto che hai accompagnato al nido ed elogio la tua feconda attività propagandistica. Buona attesa e saluti alà.

STRINGARI GIUSEPPE - Lucca. — Hai visto? Prima la bufera, poi il sereno e il consenso desiderato. Ne sono lieto per te; e prego la tua mamma di non tenerci il broncio per glioli! Saluta il camerata aquilotto (come si dice, dopo tutto, io e te, siamo dei buoni figliuoli!) della tua classe e mettetevi d'accademia, chiacchiosa, convincente (e chi più cordo per della buona, fattiva, persuasiva, ne ha, più ne metta!) propaganda.

CAVALLINI RUDI - Trieste. — Un libro economico e utilissimo per l'aeromodellista principiante e anziano, è attualmente in preparazione. Quando sarà pronto lo saprai dal giornale. L'S 55 X viene inviato ai soli abbonati nuovi. Per esempio, il tuo amico *Brusato Rolando di Vicenza* (Via S. Francesco, 31) l'ha già ricevuto. Ti attendiamo assieme ai due camerati aquilotti.



Gaetano Montalbano di Palermo pretende che Zio Falcone giri per Roma con la lanterna (come Diogene) per cercare le... idee.

RONDINE AERODINAMICA - Roma. — Temo molto che tu abbia mancato di tatto a trattare così male il signor Portiere. Un'altra volta ti toccherà nominare una Commissione di inquilini per avere il giornale entro le 48 ore dal suo arrivo. Cerca di rimediare, promettendogli che pubblicheremo una sua artistica caricatura. A proposito: ti annuncio che il caricaturista Bacchelli, oltraggiatore di trece e di ben altro... è stato deferito all'autorità giudiziaria. Tu ed Aviatrice siete diventate grandi amiche? Avete progettato grandi cose? Abisso! S.O.S.! S.O.S.! S.O.S.!

AQUILA FIORENTINA - Firenze. — Tu sei una buona rondine; la tua professoressa di latino è un tesoro e il tuo papà è un papà intelligentissimo. Adesso che lo conosci, questo bel giornale, non hai che da mostrarlo nel cerchio delle tue conoscenze (a scuola specialmente) per... avvicinare la possibilità di un raduno fiorentino. Siamo ancora indietro, ma io so bene che voi di Firenze se vi ci mettete... Mentre scrivo, il tuo abbonamento non è ancora arrivato, ma se papà ha voluto premiare così il tuo buon profitto di scolaria, l'attesa non sarà lunga.

GIUSEPPE TRIOLI - Palermo. — Ricevute le fotografie del tuo apparecchio che pubblicheremo. Attendo però le foto dell'apparecchio stesso quando sarà costruito definitivamente con i dati relativi alle sue caratteristiche. Sarà anche interessante conoscere il motorino di tua invenzione. Attendo pure la lettera che mi hai promesso e ti faccio i migliori auguri per la tua alacre attività di aeromodellista. Ricambio aerei saluti.

GINO BARALDI - Lagosanto. — Ho letto la tua lettera, scritta con una discreta disinvoltura. Soprattutto è interessante che, malgrado le peripezie da te superate alla scuola di volo a vela, tu sia disposto a ricominciare. Il che significa che non ti manca il... bernoccolo dell'aviatore, che si manifesta appunto di fronte alle difficoltà. Pubblicherò la tua fotografia. Saluton.

AVIACIGI - Bergamo. — Bravo. Il nuovo aquilotto bergamasco ha avuto un'ottima accoglienza nell'aerofamiglia de *L'Aquilone* e spero che altri ne procurerai tra i tuoi amici.



Un giovanotto degli Stati Uniti ha costruito un perfetto modello (che vola) del glorioso «S. 55».

AEROMODELLISTI

è pronto per voi il piano di costruzione del

MODELLO VOLANTE "M T₁"

(apertura alare m. 1,30)

preparato per i partecipanti alla 1ª categoria del prossimo Concorso Nazionale dalla

MOVO

Via Carlo Raulizza, 16 - Milano

Listino prezzi dettagliato inviando Lire una in francobolli

Ti ho fatto spedire un discreto numero di copie del giornale che ti aiuteranno nella tua opera di propaganda. Quando saranno arrivati i rinnovi da tutti gli abbonati di questa città, te ne manderò l'elenco; così potrete conoscermi ed affiatarvi meglio. Riguardo a quella personalità cui alludi, ritengo non sia il caso di chiederle una collaborazione che sarebbe troppo modesta per lui. Bisogna che vi mettiate d'accordo voi giovinetti per quanto vi interessa direttamente. Saluti aerei.



Zio Falcone nell'interpretazione di Mario Rosario di Palermo.

DIRETTORE R. SCUOLA AVVIAMENTO - Tortona. — Abbiamo provveduto per l'invio regolare de L'Aquilone ai nuovi abbonati che dobbiamo al suo cortese interessamento. Vivamente la ringraziamo ossequiandola.

PROF. GUIDO MARFILLERO - Milano. — Graditissimo ci è giunto l'elenco degli abbonamenti che sono stati ottenuti, mediante il suo valido intervento, tra i professori e gli studenti del suo Istituto, i quali riceveranno regolarmente L'Aquilone dal 1° gennaio scorso. Le porgiamo, con i nostri ossequi, i più vivi ringraziamenti.

DIRETTORE R. SCUOLA AVVIAMENTO - Novi Ligure. — Vivissime grazie per l'elenco degli abbonamenti inviati. Siamo certi che i suoi alunni leggeranno con utile diletto L'Aquilone. Ossequi.

VITTORIO SALVIA GALLOZZI e FRANCO SALERNO - Napoli. — Ottimamente. Ambidue avete procurato un nuovo aquilotto alla schiera napoletana, che presto sarà in grado di convocare il famoso raduno. Sempre avanti e saluti aerei.

LUIGI REMIER - Ferrara. — Grazie del nuovo aquilotto da te procurato. Passiamo il tuo nome nell'elenco dei benemeriti de L'Aquilone. Saluti cari.

UGO NATY - Napoli. — Grazie anche a te per la propaganda che espliciti a favore del giornale. E' stato provveduto per l'invio del giornale al tuo amico. Cordiali saluti.

FRADEL DIONISIO - Milano. — La tua opera di diffusione a favore de L'Aquilone è simpatica e preziosissima.

Ti avverto che Baseggio si è abbonato già direttamente. In sostituzione mandaci un altro nome. L'intera Redazione del giornale ti ringrazia e ricambia i tuoi graditi saluti.



Carlo Visconti di Trivino ha immaginato Zio Falcone con relativa carota. Ammirare i dettagli della composizione.

TINA CERRINI - Napoli. — Benissimo. Mi ha fatto molto piacere il vaglia che hai mandato a favore della nuova rondine da te procurata. Speriamo che anche gli altri amici napoletani vogliano imitarci in vista di un non lontano raduno in costosa incantevole città. Ti abbiamo spedito un discreto numero di copie del giornale, per facilitarli la propaganda. Affettuosamente.

ARVE MOZZARINI - Milano. — Finalmente sei stato contentato e della tua felicità sono... felice anch'io, e lo sarò maggiormente se d'ora innanzi abolirai l'antipatico lei. Quando avrai costruito il nuovo modello, mandamene la fotografia che pubblicheremo su L'Aquilone. Ti ho fatto spedire il numero mancante. Quello che hai ricevuto in più regalalo a qualche tuo amico che ancora non conosce il nostro periodico. Ricambio gli aereo rombanti e azzurri saluti.

PASTA ADRIANO - Roma. — Ti manderemo i numeri arretrati de L'Aquilone da distribuire a scopo di propaganda, in premio della quale riceverai gli schemi del C. R. 30. Va bene così? In quanto al gruppo romano, prendiamo nota del tuo desiderio. Sarai convocato a domicilio, come gli altri, prossimamente.

GASTONE PONS - Milano. — Pubblicheremo la mia caricatura quantunque tu mi abbia abbondantemente diffamato. Attendo la copertina che mi auguro sia degna del... Guercino! Ricambio i saluti.

RECIF AQUILA NERA - Milano. — Il voluminoso incartamento che racchiude le tue lettere si trova presso il Direttore che ti risponderà in uno dei prossimi giorni. L'S. 55 X lo riceveremo tutti i nuovi abbonati e quindi anche tu. Bisogna avere però pazienza, perché le spedizioni sono numerose e richiedono molto tempo, come già è stato detto nell'avviso pubblicato e ripubblicato nell'Aquilone. Ricambio l'alto saluto.

OIA! INTENDIAMOCI BENE! — Tutti i lettori de L'Aquilone (anche i portoghesi — quelli cioè che lo leggono a sbafò!) possono scrivermi, sicuri di ricevere sempre una cortese risposta. Però i titoli di Aquilote e di Rondine spettano « soltanto a coloro che sono abbonati al giornale ». Questi nostri veri e fedeli amici faranno quindi bene ad aggiungere sempre al nome la qualifica di « abbonato » che è un titolo che li onora e li rende particolarmente cari ai loro affezionatissimi.

Zio Falcone

Appello agli aeromodellisti del Friuli

Aeromodellisti, aquilotti e rondini friulani!

In tutti i maggiori centri d'Italia si sono formati Gruppi d'aquilotti e di rondini sotto l'egida de « L'Aquilone ».

Nessuno deve dimenticare le tradizioni aviatorie e aeromodellistiche di questo nostro Friuli.

Non ci manca la passione, non ci manca l'ambiente, non ci mancano i proventi ed i simpatizzanti. Dunque, cosa ci ferma? cosa attendiamo?

Giovani speranze aviatorie del Friuli, alziamoli!

Anche noi vogliamo volare, anche noi vogliamo organizzarci, stringerci intorno al nostro ideale.

A Udine, in questa nostra capitale della guerra, ci raduneremo la prossima primavera e dall'Alpi al mare, dall'Isone al Livenza, squillerà il segnale di richiamo.

Dalla Carnia scenderanno i nostri montanari, dalle spiagge dell'Adriatico, dalle sponde dei torrenti impetuosi, dalle pianure immense converranno quel giorno a Udine le fragili ali dei nostri modelli che si fonderanno con le ali dei nostri cuori, con le ali dei nostri apparecchi che ci condurranno per il cielo.

Sarà una mobilitazione regionale, la nostra. L'Aquilone ci aiuterà, ma intanto dovremo iniziare un lavoro di organizzazione e di propaganda intensa.

L'esito dovrà essere secondo il nostro stile. All'adunata dovremo essere almeno un centinaio.

Coraggio, allora. Centuplicare gli appassionati, moltiplicare i lettori de L'Aquilone, divulgare questo nostro giornale che infiamma l'animo e incoraggia e sprona il nostro pensiero: ecco il nostro compito.

Aquilotti, rondini, aeromodellisti friulani! Vi mando pubblicamente un invito: servitemi, esprimetemi le vostre passioni, le vostre idee e con ciò date l'adesione alla formazione di questo Gruppo Friulano.

IL SIDEREO.
(Scrivere a Libero Biasia - Pordenone).

Sportivi!!

L'APEROL

AUMENTA LA TONICITA' MUSCOLARE E MANTIENE LA FORMA

L'APEROL è un Aperitivo poco alcoolico, dissetante, regolatore della digestione; a base di speciali erbe aromatiche

Chiedete Opuscolo N. 2 gratis allo Stabilimento:
S. A. F.lli BARBIERI - Padova

enigmistica

AEROCRUCIVERBA N. 2

1. Volata - 2. Gettar - 3. Carburante - 4. Promuove, riconosco, concedo.

5	6	7	8
1			
2			
3			
4			

5. Spinge verticalmente - 6. Nel cambio di velocità - 7. Vanno colte sole ali - 8. Senza meta.

Soluzione del giuoco del num. precedente:

D	E	C	O	L	L	A
E	E	O	L			
V	A	L	V	O	L	E
I	L	P	R			
A	B	U	S	I	V	O
R	L	N	N			
E	N	E	R	G	I	E

Errarono sorteggiati fra i solutori premi in libri d'aeronautica.

CHIEDETE
per la lavorazione del legno alle
OFF. MECCANICHE GREGORI
di SCHIO
Ultima stampa descrittiva dell'
"UNIVERSALE GREGORI", Mod. 1935
combinata per le 8 principali lavorazioni Legno
La più semplice, completa, economia
DELLE COMBinate

L' "S. 55 - X,"

Questo apparecchio, che ha suscitato una vastissima simpatia tra i nostri vecchi amici, 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.

Non si procede al cambiamento di indirizzo, se la richiesta non è accompagnata da un francobollo da 50 centesimi e dalla fascetta con la quale si riceve il giornale

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

ENZO JEMMA

Storia di due ragazzi che inventarono il volo

Elegante vol. in 16° riccamente illustrato
Prezzo L. 8, —

Indirizzare vaglia all'Amministrazione de L'Aquilone Roma - Viale 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

L'istruttore Granchiolini

GIORNI or sono dovetti recarmi, per alcuni documenti, al Campo d'aviazione e chiesi del capitano B. Essendo il sergente d'ispezione momentaneamente assente, domandai ad un allievo pilota:

— Per favore, sa dov'è il capitano B., l'istruttore del campo?
— Chi? Granchiolini?

Ad onor del vero, debbo confessare che rimasi un po' meravigliato, poichè non credevo che un soprannome appioppato scherzosamente quattr'anni prima durasse ancora.

Le circostanze che diedero origine a questo soprannome valgono la pena di essere raccontate.

Bisogna premettere che il capitano B., istruttore del corso di pilotaggio aereo, era piccolo, grassotto, con una discreta pancetta che petulantemente cercava ad ogni costo di rompere i bottoni della giacca troppo stretta. Egli — non so perchè — credeva di avere uno speciale ascendente sul sesso debole, quantunque non si potesse proprio dire un Adone.

Bisogna ancora premettere che la figlia di un altro capitano veniva sempre a vedere i neo-piloti volare, e l'istruttore ne era molto contento, tanto più che riteneva di essere oggetto di speciale attenzione da parte della signorina. Invece ella andava più d'accordo con un allievo pilota. Gianni N. Da ciò derivava che il Gianni era l'allievo maggiormente preso di mira dall'istruttore.

Un giorno avvenne che questi, mentre mostrava alla figlia del capitano alcuni apparecchi da turismo, spiegandole un mucchio di cose, nel voltarsi indietro vide che, invece di seguire le sue erudite parole, ella si era allontanata e andava chiacchierando con Gianni.

La sua sorpresa si mutò ben presto in ira. Fermò un aviere che passava e gli disse:

— Va' a dire a quel giovanotto (e indicò Gianni) che non faccia tanto il "gagà" con quella signorina; e digli anche che è ora di finirla e che è il suo turno di volo.

L'aviere corse a riferire il "cicchetto" e l'istruttore, con aria mefistofelica, si sedette, sod-

disfatto, su una poltrona. Dopo pochi minuti, dall'hangar situato all'altro lato del campo uscì un A. S. 1 che, messo sulla linea di partenza, ben presto decollò.

Dal modo di decollare, l'istruttore capì che il pilota era Gianni. Un "ben servito" gli affiorò sulle labbra malgrado il crocchio di allievi che gli erano intorno.

L'apparecchio descrisse un ampio giro sopra l'istruttore e, per caso, una sciarpa sventolò fuori dal posto dell'osservatore.

Una sciarpa azzurra!!!!

Colpito da un terribile presentimento, guardò la persona che occupava il posto dell'osservatore, e siccome l'apparecchio non era che a cento metri d'altezza, gli sembrò di vedere un cappellino bleu da donna.

Certo Gianni volava con la figlia del capitano!!

Giove, Saturno, Vulcano!!! Onnipossenti dei dell'Olimpo!!!

La faccia dell'istruttore pareva un arcobaleno. In un attimo cambiò colore sette volte. Con voce che pareva il ruggito di un

leone, gridò che con segnali si ordinasse all'apparecchio d'atterrare. Indi corse là dove l'apparecchio doveva fermarsi.

Gli allievi, desiderosi di assistere alla tragedia che sarebbe scoppiata, raggiunsero l'istruttore.

Gianni aprì lo sportello e discese. Il capitano B. aggrottò la fronte e disse:

— Bella roba mi combina, animale! Portare una signorina in aeroplano, cretino! Belle prodezze! E poi...

L'istruttore rimase a bocca aperta.

La signorina che occupava il posto dell'osservatore non era altri che Saverio, un altro pilota, col cappello e la sciarpa della figlia del capitano. (Si seppe poi che avevano voluto fare uno scherzo). La sua faccia paffuta somigliante ad una luna piena fece scoppiare quelli che erano intorno all'aeroplano in un'omericata risata.

L'istruttore, senza parlare, volse intorno uno sguardo feroce.

Tutti tremarono all'occhiata di quell'uom dal fiero aspetto.

Indi dignitosamente

volse il suo cammin...

verso gli edifici dell'aeroporto.

Appena si fu allontanato, uno scoppio di risate, di frizzi al suo indirizzo.

Una voce disse:

— Che granchio!

— Che granchio — ripeterono tutti.

— Viva l'istruttore Granchiolini — aggiunse un'altra voce.

— Viva Granchiolini! — ripeterono tutti.

E così

ab illo die soprannomen fuit "Granchiolini".

D'Hyalma D'Accordi

Fondo Gaby Angelini

Avv. Giuseppe Pontecorvo, Roma L. 7 — Aldo Branchini, Roma L. 7 — Vittorio Tesoro, Roma L. 7 — Dott. Giuseppe Mohrhoff, Roma L. 14 — Riccardo Broglia, Roma L. 7 — Adele Marconi, Roma L. 7.

