

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



de
VAR

Altri corsi di pilotaggio aereo

per 650 allievi ufficiali e per 650 allievi sergenti

Il Ministero dell'Aeronautica ha bandito un concorso per titoli per l'ammissione ad un corso di pilotaggio aereo per:

- n. 650 allievi ufficiali di complemento;
- n. 650 allievi sergenti non di carriera.

Possono partecipare ai corsi allievi ufficiali piloti i giovani che abbiano compiuto il 17° anno di età e non superato il 26°, purché non abbiano ancora prestato servizio militare per averne regolarmente ottenuto il ritardo.

Al corso, invece, allievi sergenti piloti non di carriera possono partecipare i giovani che abbiano compiuto il 17° anno di età e non superato il 20°.



L'eroico generale Guidoni, alla memoria del quale il Duce ha voluto dedicare una città aeronautica, Guidonia, di cui abbiamo parlato nei numeri scorsi.

Il titolo di studio richiesto per gli allievi ufficiali è l'ammissione all'ultimo anno di una R. Scuola media di grado superiore; per gli allievi sergenti il passaggio all'ultimo anno di una R. Scuola media di grado inferiore.

Gli aspiranti poi, oltre a possedere la necessaria idoneità fisica al pilotaggio aereo, debbono avere ineccepibili precedenti politici e morali, debbono essere iscritti alle Organizzazioni Giovanili Fasciste, impegnarsi a compiere la ferma ordinaria di leva di 18 mesi e non debbono avere già conseguito il brevetto di pilota civile di secondo grado.

Le domande in carta da bollo da L. 6 dovranno pervenire al Ministero dell'Aeronautica - Direzione Generale del Personale Militare e delle Scuole - Divisione II - Roma, al più presto possibile (dandosi la precedenza all'ammissione dei corsi nell'ordine di arrivo delle domande), corredate dei seguenti documenti: certificato di cittadinanza italiana; estratto dell'atto di nascita, atto di consenso di chi esercita la patria potestà, foglio di congedo illimitato per gli ammessi al ritardo del servizio, certificato di iscrizione sulle liste di leva per gli aspiranti non ancora visitati dal Consiglio di Leva, stato di famiglia, titolo di studio, certificati penali, di buona condotta e delle organizzazioni fasciste, e delle dichiarazioni di non possedere il brevetto di pilota pre militare o brevetto di pilota civile di secondo grado, di compiere la ferma di 18 mesi e di rinunciare a qualsiasi titolo di ammissione a ferma minore.

I corsi avranno inizio per il primo scaglione il 1° giugno p. v., per il secondo scaglione il 1° ottobre p. v.

Gli allievi, non appena conseguiranno il primo brevetto, saranno nominati primi avieri; all'atto del conseguimento del brevetto di pilota militare, saranno nominati sottotenenti di complemento piloti o sergenti piloti a seconda del titolo di studio posseduto.

Sia i sottotenenti di complemento che i sergenti piloti reclutati in base al presente bando potranno essere prescelti, con le modalità stabilite nell'art. 11, per proseguire nella carriera aeronautica.

Altre modalità e chiarimenti sono indicati nel bando di concorso affisso negli Albi comunali e presso i Comandi di Distretto Militare e di Presidio Aeronautico.

Come avverrà l'arruolamento dei 4650 specializzati di aviazione

Come pubblicammo nel numero precedente de L'Aquilone, il Ministero dell'Aeronautica ha bandito un concorso per 4650 specializzati così distinti:

Motoristi: 400; montatori: 600; radiotelegrafisti: 750; radioaerologi: 500; armieri-artificieri: 1100; elettricisti: 800; fotografi: 200; automobilisti: 200; aiutanti di sanità: 100.

Sono già state rese di dominio pubblico le condizioni per la presentazione delle domande di coloro che aspirano a partecipare ai suddetti corsi specializzati. Diamo ora alcune indicazioni circa il modo e le modalità di arruolamento per gli aspiranti le cui domande saranno accettate dal Ministero.

Gli aspiranti riconosciuti ammissibili al concorso, saranno chiamati a presentarsi ad un Ente Aeronautico vicinissimo alla propria residenza, per essere sottoposti a visita sanitaria.

Il giudizio della Commissione Medica è definitivo e insindacabile.

L'inizio delle chiamate a visita medica avverrà non prima di un mese dalla scadenza del termine utile fissato per la presentazione delle domande; ma può essere anche rinviato, qualora le operazioni preliminari richiedessero un tempo maggiore.

La chiamata sarà effettuata dal Ministero a mezzo di « Lettera foglio di viaggio » alla quale sarà allegato lo scontrino per il viaggio a tariffa militare di terza classe.

Gli aspiranti potranno usufruire esclusivamente di tale riduzione sulle linee ferroviarie, tramviarie o di navigazione che ammettono la tariffa militare, pel viaggio dalla stazione o dal porto più vicini alla loro residenza, alla sede dell'Ente incaricato della visita sanitaria e, per gli idonei a tale visita, a quello di reclutamento, dove, all'atto della presentazione della lettera, sarà effettuato il rimborso delle spese di viaggio e sarà pagata, per ogni giornata di viaggio, l'indennità di trasferta in vigore.

A coloro che non risulteranno idonei alla visita medica saranno forniti, a cura dell'Ente incaricato della visita sanitaria, i mezzi per il viaggio di ritorno alla propria residenza; questi non saranno invece concessi

a coloro che senza plausibile motivo, si asterranno dal sottoporsi alla visita sanitaria. La chiamata a sostenere la visita medica è segno di accettazione della domanda di partecipazione al concorso; pertanto coloro che non fossero chiamati alla visita devono ritenersi esclusi.



Alcuni edifici dell'importante centro aeronautico di Guidonia.

Coloro che saranno stati giudicati fisicamente idonei verranno avviati, per cura dello stesso Ente, presso cui hanno subito la visita sanitaria, ai centri di reclutamento determinati dal Ministero, per essere infine ammessi all'arruolamento nel numero dei posti fissati per ciascuna categoria.

Siccome si prevede, come altre volte è av-

venuto, una grande affluenza di domande, a parità di titoli, sarà data la preferenza nell'ordine appresso indicato:

a) agli aspiranti che abbiano frequentato con successo il corso di specializzazione preaeronautica (già corso pre militare per specializzati d'aviazione), corrispondente alla categoria cui il richiedente aspira; o abbiano conseguito, se aspiranti alle categorie radiotelegrafisti e radioaerologi, il diploma di « Operaio qualificato, radioelettricista » presso le RR. Scuole Industriali;

b) ai militari trattenuti in servizio con vincolo trimestrale rinnovabile; agli orfani di guerra, agli orfani dei caduti per la Causa Fascista, ai figli dei militari e dei funzionari civili di ruolo della R. Aeronautica, ai figli dei militari del R. Esercito, della R. Marina,

della R. Guardia di Finanza, della M.V.S.N., e degli impiegati di ruolo delle altre Amministrazioni dello Stato.

I vincitori del concorso saranno quindi arruolati nella R. Aeronautica in qualità di avieri allievi specializzati con ferma di 30 mesi computabile dal giorno della avvenuta ammissione al corso.

I NOSTRI CONCORSI SCADRANNO IL 31 MAGGIO

Ripubblichiamo per l'ultima volta il bando dei nostri concorsi, che scadranno improvvisamente alla mezzanotte del 31 maggio corrente.

REGOLAMENTO DELLA 1ª 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 31 maggio 1935-XIII.

I° PREMIO

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

II° PREMIO

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

III° PREMIO

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

REGOLAMENTO DELLA 2ª 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 dovranno essere in nero, a matita o in inchiostro di China.

Il concorso scade alla mezzanotte del 31 maggio 1935-XIII.

I° PREMIO

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

II° PREMIO

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

III° PREMIO

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

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

La Giuria, nella sua relazione, segnerà i nomi dei signori Insegnanti che reggono le classi frequentate dai vincitori delle suddette gare. Infine, questi Insegnanti verranno premiati con medaglie d'oro e vermeille di benemerenzia.



Il giorno 10 corrente è giunta in volo da Parigi, all'aeroporto di Ciampino a Roma, S. E. il generale Denain, Ministro dell'Aria francese. Ecco l'illustre ospite mentre, assieme a S. E. il generale Valle, passa in rivista a Ciampino un battaglione di avieri.

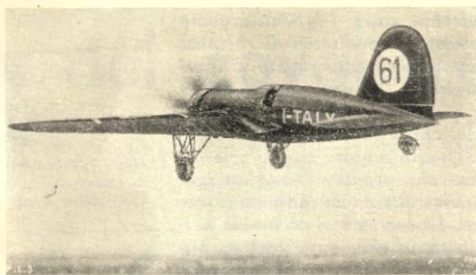
I NOSTRI
APPARECCHIIl veloce
"P. L. 3,"

Il «P. L. 3», appositamente progettato per le gare di velocità a grande autonomia, è un monoplano con ala interamente a sbalzo a profilo semi-speso, costruita su due longheroni e rivestita in compensato e tela. L'ala è in un sol pezzo ed attraversa la parte inferiore della fusoliera. Al ventre dell'ala, tra gli alettoni e la fusoliera, sono applicate le alette di curvatura che hanno il compito di ridurre la velocità di atterraggio che, come in altri apparecchi da alta velocità, nel «P. L. 3» è rilevante. Quando le alette sono chiuse, trovano posto nella cavità dell'ala, senza che il profilo di questa subisca modificazioni.

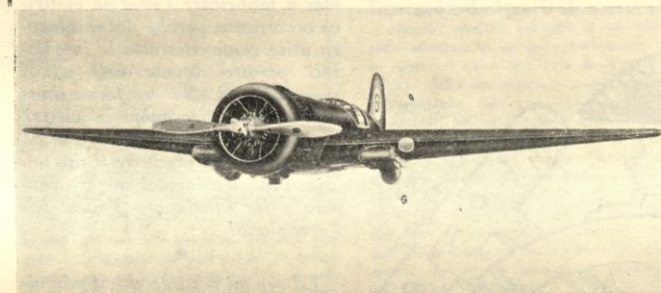
La fusoliera, costruita in tubi di acciaio saldati, ha una sezione ovoidale. Gli impennaggi sono a sbalzo. La struttura dei piani fissi è in legno, i timoni mobili sono in acciaio con rivestimento in duralluminio. Il carrello è formato da due semicarrelli costruiti in acciaio, con ruote munite di pneumatici a bassa pressione e di freni. I due semicarrelli si possono abbassare e rialzare in volo mediante un comando ad olio azionato da una pompa situata nel posto di pilotaggio, tra i due sedili dei piloti. Quando i due semicarrelli sono ripiegati, entrano nelle speciali alloggiature ricavate nello spessore dell'ala, e si fissano automaticamente in due ganci.

Sul «P. L. 3» è montato un motore Fiat A. 59 da 700 cavalli, con quattordici cilindri disposti su doppia stella e raffreddati ad aria, munito di capottatura aerodinamica Naca. Il motore aziona un'elica metallica bipala a passo variabile in volo.

Il posto di pilotaggio, completamente capottato, è a doppio comando con sedili affiancati. Presso i posti dei piloti è sistemata una stazione radio trasmittente e ricevente e il radiogoniometro.



L'ala, la cui estremità è munita di fanali di via, disposti in alloggiamenti ricavati nello spessore, ha anche un potente faro, girevole attorno al suo asse orizzontale e sistemato nell'interno del bordo d'attacco dell'ala, a sinistra della fusoliera, che permette la



illuminazione del terreno in caso di partenze e di atterraggi notturni.

Un grande serbatoio cilindrico, situato al centro della fusoliera, contiene la benzina che assicura all'apparecchio una autonomia di volo di 3500 chilometri.

Il «P. L. 3» sviluppa una velocità massima di 360 chilometri ora.

A. M.



RONDINE AERODINAMICA - Roma. — (Martisti? Fa ridere. Questa volta Avionetta non deve aver fatto un grande sforzo mentale. Te lo dico io!). Ho ricevuto — come vedi — la tua lettera e non so cosa dirti; vorrei dirti tante cose, ma non ho tempo; e poi non voglio compromettermi col gruppo. Mi sta spuntando già la prima ciocca di capelli biondi. Sono rovinato! E tu, se ami che ti risponda sollecitamente e lungamente, non devi scrivermi quando sta per uscire il giornale. Se vuoi, ti saluterò Avionetta a Torino... (Sono maligno, no?).



Una piccola folla prende d'assalto l'apparecchio destinato dal Reale Aero Club d'Italia ai voli di propaganda. Su questo trimotore voleranno fra quindici giorni i nostri amici di Torino.

Il Raduno di Torino è imminente

Cari amici torinesi,

in una lettera del furente aquilotto Enrico Borelli leggiamo che i giorni fissati per il raduno di Torino non sono stati scelti felicemente. Lo sappiamo, cari amici, ma non c'era da scegliere.

Non è stato possibile avere a nostra disposizione l'apparecchio per la domenica, e perciò ci siamo dovuti rassegnare, e dedicare il sabato (1° giugno) ai voli di propaganda. Bisogna, quindi, che i nostri amici si adattino alle circostanze, e non protestino. Avrete forse preferito vedere sfumare il raduno? Non dobbiamo dimenticare che anche a Genova attendono con ansia il giorno del raduno, raduno che non è lontano e che non si può, per molte ragioni, prorogare. In quanto alla tassa di iscrizione di lire cinque, è stata fissata in questa misura per poter sopperire

Chi desidera prendere parte soltanto alla cena del 31 maggio, dovrà versare complessivamente L. 10. La stessa somma dovrà versare chi intende prendere parte soltanto al rancio del 1° giugno. Chi, invece, parteciperà a tutti e due i pasti dovrà versare complessivamente L. 15.

La tassa d'iscrizione di lire cinque dovrà pervenire all'amministrazione de L'Aquilone entro il 25 maggio; le somme relative ai pasti potranno essere versate anche la mattina del 31 maggio. Però si avverte che questa direzione desidera conoscere entro il 25 maggio il numero dei partecipanti alle colazione; perciò è necessario che i nostri amici mandino le loro adesioni, se non le quote stabilite, in tempo utile.



AQUILA NERA - Milano — La tua poesia (!) è finita nel cestino. Io penso che abbia avuto le meritate esequie. Invece il disegno — la didascalia del quale verrà scritta in umile prosa — salirà agli onori della stampa. Il raccontino è in quarantena, come i malati che sbarcano dalle navi. Credo ad ogni modo, che se la caverà con una doccia e una piccola purga. Grazie dei sigli relativi all'eventuale possibilità d'un giornale settimanale. Però devo dirti che con i consigli non si farà niente; occorrono degli abbonati, tanti abbonati nuovi. E' l'unico sistema, il più semplice e il più sicuro per ottenere lo scopo.

IL MAGNETE - Padova — No, non pubblico il tuo disegno. La trovata, però, c'è. E' bene che tu sappia che, da oggi in avanti, pubblicheremo pochissime caricature di zio Falcone; pubblicheremo, cioè, soltanto disegni umoristici e originalissimi. Ciao. Scrivi quando vuoi.

FOLGORE - Firenze. — Campa, cavallo. Sta' certo che, se si pesco, una tirata di orecchi

a tutte le spese, non esclusa quella dell'assicurazione obbligatoria. I nostri abbonati che voleranno devono pensare alle enormi spese a cui si deve andare incontro e allora capiranno che la somma di lire cinque rappresenta all'incirca un ventesimo della spesa necessaria per il volo di una sola persona!

Riproduciamo per intero il programma del raduno.

VENERDI' 31 MAGGIO.

Ore 14 — Convegno all'Aero Club e costituzione ufficiale del Nido Torinese;

Ore 14,30 — Conferenza dell'aquilotto Renato Bitelli sul tema «I giovani e l'aviazione»;

Ore 15 — Gita in torpedone al colle di Superga (visita alla Basilica e alle tombe di Casa Savoia);

Ore 17 — Ritorno in città;

Ore 17,30 — Grande spettacolo cinematografico offerto dalla direzione del Cinema Ideal (dopo il normale spettacolo verranno proiettati due corti metraggi d'aviazione);

Ore 20,30 — Cena facoltativa.

SABATO 1° GIUGNO.

Ore 7,30 — Adunata al campo «Gino Lisa»;

Ore 8 — Inizio dei voli gratuiti per gli abbonati a L'Aquilone;

Ore 12 — Colazione collettiva;

Ore 14,30 — Ripresa dei voli di propaganda.

Durante la permanenza sul campo «Gino Lisa» i partecipanti al raduno assisteranno ad interessanti esibizioni di aeromodellisti e di volovelisti della scuola federale di Torino.

Durante la mattinata di domenica 2 giugno gli aquilotti e le rondini si recheranno a visitare la Mostra degli inventori.

NORME E SPESE.

Potranno prendere parte al raduno de L'Aquilone abbonati e simpatizzanti, ma avranno diritto di volare soltanto gli abbonati in regola con l'amministrazione.

Gli aquilotti, i cui abbonamenti sono pervenuti all'amministrazione dopo il 5 maggio, potranno volare limitatamente al numero di voli che sarà possibile effettuare entro la giornata di sabato.

La tassa d'iscrizione al raduno è per tutti (abbonati e non abbonati) di L. 5.



NAPOLI. — Ressa allo sportello della distribuzione dei biglietti per i voli di propaganda.

piuttosto vigorosa non te la risparmia nessuno. Campa, fiorentino, ma ti pescherò, quant'è vero che tu sei un mascalzoncello e ti chiami Campa (perfino una lira di multa, ho dovuto pagare!); ma giuro che ti pesco, Campa pure, o Roberto. (Naturalmente non dico in pubblico le porcherie che hai mandate a me). Io me ne ricorderò, campassi cent'anni!

TOMASSI ALDO. — Non pubblico, ma lodo la tua idea. Evviva l'aviazione.

(Altra posta a pagg. 7, 14 e 15).



la bottega de l'inventore

Del moto perpetuo e di altre cose strabilianti

Questa volta voglio farvi accapponare la pelle con una strabiliante notizia. Pensate! due, dico due, invenzioni sul moto perpetuo sono state sottoposte al mio giudizio ed alla vostra approvazione. Quasi non ho dormito la notte, da quando le ho ricevute.

Considerate: una di queste in-

venzioni realizza il moto perpetuo con sistema meccanico, mentre l'altra si serve, niente di meno, che dell'elettricità. E' dunque sul serio che questi due aquilotti si sono messi in mente di risolvere l'insolubile questione.



Ma andiamo al sodo. Leonello Borsetta di Roma (quello del moto perpetuo meccanico) che, oltre essere un appassionato lettore e propagandista de «L'aquilone», ha il bernoccolo dell'inventore, nei momenti d'ozio, tanto per tenere in allenamento la massa cerebrale, ha pensato genialmente al moto perpetuo realizzabile con le molle. Ed ha detto: «Invece della solita miscela esplosiva che scoppiando nei cilindri fa agire i pistoni di un motore, io provo questo movimento con delle molle a spirale. In testa ad ogni cilindro applico una molla; quando il pistone viene a contatto con questa, panf!, la molla scatta e fa andar più violentemente il pistone. Poichè tutti i cilindri si comportano nella stessa maniera, i pistoni prenderebbero tante e tali spinte da tutte le molle, che si scatenano via via, da rimanerne ubriacati. E in questo modo capirebbero che la loro funzione è quella di far girare l'albero del motore».

Per fortuna che i cilindri non sono esseri animati, perchè altrimenti io ho paura che le spinte, anzichè riceverle, le darebbero all'inventore di questo sistema, il

quale non comprende che per far tornare le molle nella posizione contratta, occorre una forza. E questa chi la fornisce?

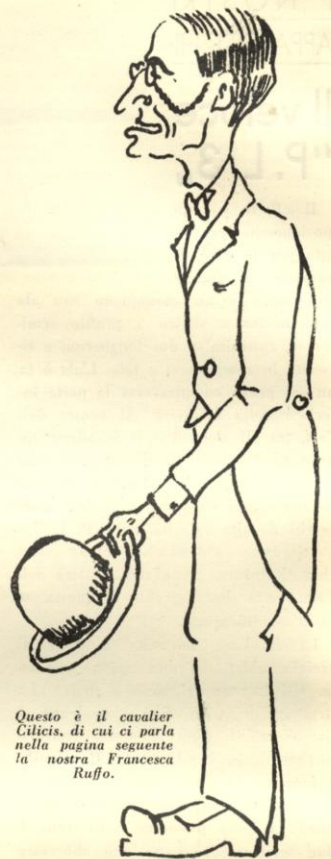
Ahi! caro Borsetta, come sei caduto male. E volevi che questa invenzione ti facesse nominare Accademico d'Italia!

E passiamo al moto perpetuo elettrico. Questo è dovuto alla fervida mente di Giorgio Barbazza, il

Andrebbe così: — (Sentite quale sicurezza e speditezza di ragionamento. Sembra un uomo d'affari americano) — una piccola batteria mette in moto un motore elettrico, che è montato sull'aeroplano. Questo motore muove una dinamo che produce tanta energia elettrica quanta ne consuma il motore. La corrente si accumula nella batteria che serve così ad alimentare il motore. Se si vuole fermare, basta girare la chiavetta dell'interruttore... ».

Semplice, pratico ed economico. Ma, dico io, e l'elica dell'aeroplano, chi la fa girare? Non certo il motore, che deve procurarsi il suo sostentamento. A parte, poi, il fatto che il motore non riuscirebbe mai a fabbricare l'energia elettrica occorrente, perchè dal suo lavoro utile vanno detratte le inevitabili perdite dovute agli attriti meccanici ed alla trasformazione dell'energia meccanica in elettrica. Ed allora, se il motore è già preoccupato di produrre il suo nutrimento, figuriamoci se può pensare a far funzionare l'elica dell'aeroplano!

Ed ora mi accorgo che il mio allarme era ingiustificato. Per far tornare in pace gli spiriti, tanto per finire, come negli spettacoli nematografici si chiude con «Topolino», vi divertirò con un'altra geniale trovata. Quella dovuta ad un certo Dedalo moderno (non ha il coraggio di farsi conoscere!). Costui ha inventato una cosa da niente: l'aeroplano-sottomarino! Basta il titolo per far pensare che non si tratta di cosa seria. Infatti come può un aeroplano mutarsi in un sommergibile? Ma il Dedalo moderno, non altrettanto ingegnoso come quello antico, spiega che l'aeroplano, una volta posatosi in acqua, a mezzo di reazioni chimiche (!?!), può rendersi pesante ed affondare. Una volta sotto l'acqua per muoversi mette in azione le stesse eliche necessarie per sostenersi nell'aria. Per salire, le solite reazioni chimiche (chissà poi quali?), lo fanno ridi-



Questo è il cavalier Cilicis, di cui si parla nella pagina seguente la nostra Francesca Ruffo.

L'amico aviatore

Pubblichiamo l'elaborato del ragazzo Luigi Peritore di anni 9, della classe quinta elementare scuola «XXXI ottobre 1922», di Roma. Il racconto del Peritore è stato classificato nono nel concorso bandito lo scorso anno fra gli alunni delle Elementari.

Conobbi nei cinque anni che rimasi al Cairo città Egiziana, un ragazzo di anni quattordici di nazionalità greca; si chiamava Costa. Egli mi era grande amico ed io l'amavo come un fratello; uno dei suoi desideri era quello di... volare, io risposi che ciò era impossibile. I suoi compagni lo deridevano avendo egli manifestato anche a loro il desiderio di volare. Manifestai il desiderio del mio compagno a mio padre ed egli mi rispose che ciò era impossibile. Ma invece... ecco la cosa andò così:

La sera stessa in cui dissi a mio padre che Costa voleva volare il mio genitore ebbe un biglietto per andata e ritorno dal Cairo a Mansourah, lo pregai e ripregai di regalarlo a Costa ed egli acconsentì...

Andai col viso raggiante dal mio compagno e gli spiegai com'era andata ed egli in un impeto di gioia mi abbracciò.

I suoi genitori acconsentirono pure ed io gli feci compagnia nel riatto aereo.

Dall'alto si vedeva uno stupendo panorama ed io e Costa che non avevamo mai volato non sapevamo frenare la nostra gioia; ammiravamo quelle case, quelle moschee e poi il deserto sparso di oasi. Come si respirava bene lassù a pieni polmoni l'aria pura!

Al ritorno in Cairo gli amici di Costa rimasero con un palmo di naso... ora Costa può dire fieramente: «Ho volato».

Una grandissima gioia gli inondava l'animo, e non vedeva l'ora di essere grande per diventare pilota.

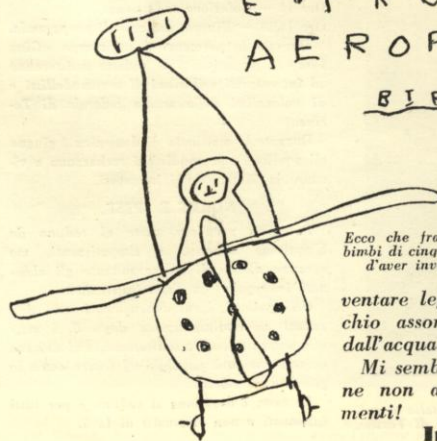
Due anni dopo, Costa, era riuscito nel suo intento, cioè studiava per pilota.

Ora il mio grande amico è aviatore perfetto, ha compiuto tre voli, io sono contento di avere un amico pilota, i suoi genitori pure sono orgogliosi di avere un figlio aviatore che forse un giorno sarà ufficiale.

E • P R O P R I • U N
A E R O P I L N O

B I B I E M M A

S • A N N I



Ecco che fra gli inventori capitano anche bimbi di cinque anni. Bibi Jemma ci assicura d'aver inventato proprio un aeroplano

ventare leggero, e così l'apparecchio assomma e riparte in volo dall'acqua.

Mi sembra che questa invenzione non abbia bisogno di commenti!

Ingegnere sofisticato

Collaborazione dei giovani

Il volo del cavaliere de Cilicis

Quel mattino il Cav. Archimede aprì gli sportelli in ritardo, ed ai clienti quasi abituarli che lo interrogarono sulla origine dei numerosi cerotti che gli crociavano la faccia, rispose con tono basso e sibillino: « Incidente aviatorio! ».

Il « Cav. Archimede De Cilicis, pubblico funzionario » è un uomo... e che come!

Eccovi il suo ritratto: nè alto nè basso; magrolino e rinsecchito con due mani essute che arraffano tutto febbrilmente e pur tuttavia sanno scrivere in calligrafia minuta e ornata di svolazzi; piedi... rispettabilissimi in scarpe « all'americana » (perchè « un pubblico funzionario non deve seguire le frivolezze della moda »); pantaloni rigati e giacca alla finanziaria (il tutto voltato e rivoltato Dio sa quante volte); polsini ricambiabili; cravatta bianca a farfallina; sul panciotto, una catena massiccia d'oro giallo alla quale è appeso un monumentale « London » (ricordo del bisnonno « che fu il primo ad avere orologi in paese »); occhietti vivi e severi incorniciati da lenti spesse e cilestrine (gli occhiali assicurati ad un cordoncino nero); naso camuso, lungo, e di colore piuttosto vivo; bocca ampia e sempre in movimento (con tutto il rispetto per l'età e il funzionario, molto simile ad una ciabatta rotta e vecchia); mento appuntito e maligno; capelli... (i pochi rimasti sono « richiamati » al nobile compito del « mascheramento »).

Per terminare il ritratto, aggiungeremo che il Cav. De Cilicis è veneto, discendente (dice lui) da nobile famiglia patavina, ed è il direttore del botteghino del Lotto nella borgata X, presso Padova.

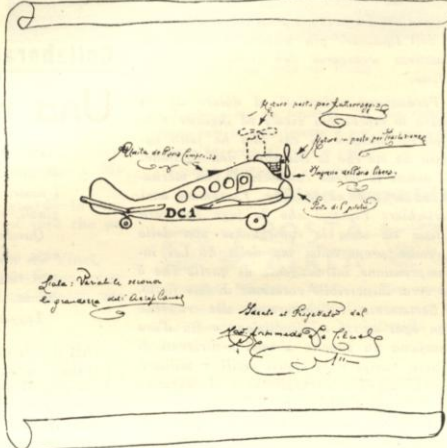
Ora si deve sapere che il Cav. De Cilicis ha un debole per l'aviazione, ed è convinto che se le cure della sua professione non l'assorbissero tanto, potrebbe diventare il più perfetto ed entusiasta aviatore.

Al cliente nuovo che si presenta allo sportello (dopo averlo ben squadrate per vedere se meriti la sua confidenza) mormora con circospezione e soddisfazione che egli ha studiato i piani di un nuovo aeroplano che « sconvolgerà le basi della tecnica aviatoria ». A me, che gli sono simpatica e che conosce per entusiasta rondine, ha perfino mostrato i misteriosi disegni della sua strabiliante invenzione.

L'apparecchio « D. C. I. » è provvisto di motori ad aria compressa con eliche che si possono far ruotare in qualsiasi posizione

in modo da « garantire ascensione e traslazione al massimo rendimento e atterraggio in un vaso di fiori ». Parole testuali!

Il sabato pomeriggio, dopo la chiusura dei conti settimanali, è dedicato sistematicamente



te dal cavaliere alla revisione dei suoi progetti e all'apporto di nuove idee in campo tecnico, mentre la domenica mattina si vede immancabilmente il « Direttore del Banco Lotto » gironzolare circospetto attorno al vicino campo d'aviazione, sbirciando al di là della griglia l'uscita di qualche apparecchio in manovra, o seguire con vivo interesse le evoluzioni dei piloti in arrivo. Amico del capoposto — in attesa di esserlo del comandante — non gli risparmia le sue lunghe dissertazioni, dissertazioni bene accette dal caporale perchè corroborate da ottime sigarette.

Così Archimede sa a memoria gli orari di manovra e quelli del traffico commerciale e conosce le caratteristiche di ogni apparecchio ricoverato nei capannoni. Parla di aerei, timone di profondità, sestante, come un fruttivendolo parlerebbe di carciofi, patate e pomodori.

Però il suo sogno più grande — quello di volare — non si è ancora realizzato. Nonostante le economie più strette, fatte all'insaputa della consorte — Trebisonda, per la storia — la somma che gli permetterebbe di « librarsi sul mondo come un pennuto » non è ancora raggiunta, ed egli si strugge e sogna, pensando al momento in cui un rombo possente e dolce farà di lui il più felice dei mortali.

La giornata non era di quelle che si dicono radiose; il vento tirava anzi a raffiche violente. Sul vasto piazzale dell'aeroporto uscivano di quando in quando il pilota e il meccanico di un grande trimotore che avrebbe dovuto partire fra poco con un pesante carico di mercanzia.

A prova della grande amicizia e vinto da un intero pacchetto di sigarette, il capoposto aveva acconsentito a lasciare entrare De Cilicis, confidando anche nel fatto che il maltempo avrebbe trattenuti racchiusi nei caldi uffici i superiori e la presenza del visitatore clandestino sarebbe quindi passata inosservata.

Da un pezzo il Cavaliere si godeva la vista del possente trimotore, quando, non vedendo intorno anima viva e vinto dalla accesa passione, si avvicinò a passi trepidi al mostro assopito con l'intenzione di studiarne i particolari costruttivi. Avvicinatosi alla carlinga, volle dare un'occhiata al posto del pilota e guardando vide i sei seggiolini allineati e più in fondo la fusoliera ingombra di pacchi, sacchi e cassette. Perse il

cavaliere ogni senso delle civili e sociali responsabilità? O non piuttosto fu il demone della tentazione ad avere ragione della sua innata saggezza? Chi lo potrebbe dire? Il fatto è che dopo pochi istanti di esitazione, egli si trova assiso in uno di quei seggiolini con la perfetta illusione di sentirsi trasportato attraverso gli spazi celesti.

All'improvviso alcune voci lo distolsero dalle sue beate contemplazioni. Fece appena in tempo a cacciarsi fra due pacchi, che il pilota andò a sedersi al suo posto di comando. Un brivido lo corse quando il pilota si abbassò a guardare se tutto era a posto. Dopo un momento di silenzio pieno di spasmante attesa, si udirono secchi i comandi:

« Pronti! ».
« Contatto! ».

Un rombo dapprima lacerante, poi sordo e ritmico; qualche sobbalzo e un tremore nella struttura e un lieve ondeggiare fecero capire al Cav. De Cilicis che l'avventura azzurra della sua vita era incominciata.

L'aeroplano fece un largo giro sopra i capannoni, poi prese quota e puntò diritto verso la meta lontana.

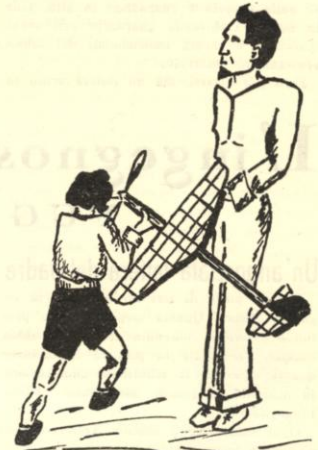
Ad un tratto De Cilicis « sentì » qualche cosa che si muoveva vicino a sé e un nuovo brivido lo percorse tutto. Da due sacchi più avanti vide emergere due orridi ceffi, che si diressero risolutamente verso una pila quadrangolare. « Bada al pilota mentre assicuro le cassette al paracadute, poi lanciati da destra ».

De Cilicis vide le « cassette »; portavano la destinazione di una banca e capi che dovevano contenere un tesoro. Tutto il suo spirito eroico, la coscienza di cittadino e per di più di pubblico funzionario, si destarono in lui. Trasformatosi in paladino della proprietà altrui e delle leggi sociali, senti dentro sé ribollire la violenza atavica; gli passarono davanti agli occhi i titoli dei resoconti dei giornali:

« Pubblico funzionario che sventa un drammatico tentativo di brigantaggio ».

« De Cilicis, tempra romana, esempio alla gioventù ».

Vide musiche, bandiere, discorsi, onori,



Ecco una vecchia cartolina spedita da Enzo Pandolfi, disegnatore improvvisato.

banchetti e... si lanciò nella lotta. Fu lotta sorda e drammatica, accanita e feroce, mentre fuori il rombo dei motori soffocava ogni rumore e il rollio dell'apparecchio mandava i combattenti a sbattere e ruzzolare da una parete all'altra della angusta cabina. Archimede fu grande e tenne testa validamente agli agguerriti avversari: tuttavia non poté a lungo reggere l'impari confronto e stretto fra due braccia ferree, fu ben presto ridotto alla impotenza. Vide con raccapriccio aprirsi uno sportello, si sentì sollevato e lanciato nel vuoto...

Con un urlo di dolore il cavaliere Archimede De Cilicis si svegliò. Fuori albeggiava. Si trovò a terra con le gambe impigliate



Zio Falcone di Nicola Luciano.



Quel maligno di Recif Ottolina ha detto che Zio Falcone non ha mai volato. Ha aggiunto che Zio Falcone, per vedere le cose dall'alto sale su un tavolo e guarda in giù col binocolo alla rovescia.

te nelle coperte e guardando in alto, vide la buona Trebisonda guardarlo con occhi spaventati e ancora imbambolati dal sonno bruscamente interrotto.

Fece per alzarsi, ma un dolore acuto lo

punse alle reni; poi senti qualcosa di viscido e tepido scorrergli sulle guancie colando dalla fronte e dal naso. Si portò le mani alla faccia e le ritrasse chiazze di sangue.

L'ingegnoso Ulisse scomparso

FUGA O RAPIMENTO?

Un'angosciata lettera del padre

Con la posta di ieri mi è giunta la seguente lettera. Quanta sorpresa e che profondo dolore il contenuto di essa mi abbia causato, facilmente lo possono immaginare quanti sapevano la sconfinata ammirazione io nutrissi pel grande, inimitabile «Ulisse l'ingegnoso».

Ogni commento è inutile. Trascrivo senz'altro la lettera integralmente:

«Al distintissimo e colendissimo Signore, Castellano dell'Aria»

presso il quindicinal periodico «L'Aquilone»
Roma

E' con l'animo esulcerato e straziato, o signore, che mi rivolgo alla S. V. Ill.ma affinché contribuisca a rimediare a un male che involontariamente, forse, la S. V. Ill.ma in oggetto ha arrecato a un padre laborioso e integro il quale si vede orbato oggi dall'unica prole maschile e minorene. Intendo nella fattispecie alludere all'infrascritto mio rampollo Ulisse Vigorelli di anni 12 circa, come risulta dall'atto di nascita dell'Ufficio Anagrafe locale, alla lettera V del Casellario Municipale.

Signore! Quando stamane, giorno nefasto, mi sono recato nella li camera da letto allo scopo precipuo di incitarlo a sollecitamente ravviarsi per recarsi all'espletamento delle sue scolastiche mansioni, ahimè egli risultava mancante. Un'accurata inchiesta immediatamente condotta dal sottoscritto genitore, dalla genitrice Cleofe e dai coinquilini degli appartamenti soprastanti, adiacenti e sottostanti, non ha portato a conclusione veruna. Ulisse è scomparso. Lei, o signore, con gli sconsigliati dirigenti del quindicinal periodico «L'Aquilone» chiamo responsabile dinanzi a Dio e dinanzi agli uomini in opportuna sede di dibattimento, di tutti i danni maggiori che possano accadere al figlio mio, senza pregiudizio di quelli minori. E perchè mai?

Per l'istigatrice propaganda che dalle rispettabili colonne de L'Aquilone si va svolgendo in favore dell'aviazione, propaganda a istigazione nefasta, oserei dire, e perniciose alla quiete pubblica e privata delle civiche famiglie legalmente costituite; per gli effetti di grave sovvertimento mentale di cui la prefata propaganda è cagione prima e concausa.

Perchè mio figlio Ulisse, o signore, è fuggito di casa! Il suo letto intonso, la valigetta assente e una fune pendula dalla finestra, stanno lì ad attestarlo.

E vorrete, o signor Castellano dell'Aria, negare l'iniqua impudenza di avere incoraggiato le stravaganti e illegali tentenze del mio Ulisse che io destinavo alla proficua e gloriosa nonché intemerata carriera dell'Ufficiale Giudiziario, qual'io mi sono e quale fu il mio integerrimo genitore e il di lui padre?

Credete che non abbia, sia pure con raccapriccio e disdegno, lette le forsennate elucubrazioni del mio Ulisse sul quindicinal pe-

riodico L'Aquilone alle quali voi davate alimento e guiderdone?

E' chiaro dunque, è pa'mare e le prove sono schiaccianti che Ulisse è fuggito per farsi aviatore, per seguire quella sua frenetica e riprovevole mania di dedicarsi alla più campata in aria delle carriere, da me doverosamente inibitagli con tutti i mezzi che l'autorità paterna mi conferisca; dalla ammonizione semplice alle percosse di primo e secondo grado.

Or dunque, signore, pur ammettendo, per pura ipotesi e senza pregiudizio di eventuale azione legale nei Suoi confronti, la preterintenzionalità dei Suoi incitamenti, faccio appello e calda istanza alla S. V.



Il bacino di Vigo a Chioggia. Un'altra fotografia aerea da L'Aquilone, con scatto automatico, ottenuta dall'aeromodellista chioggiotto Angelo Voltolina

Ill.ma perchè si compiacia di contribuire coi mezzi di sua pertinenza e giurisdizione alle ricerche e ritrovamento inclusivo del su più volte citato Ulisse Vigorelli, figlio del sottoscritto Domiziano Vigorelli e di Cleofe Brandinucci.

In attesa di pronto e favorevole riscontro nel termine di giorni cinque dalla data della presente, mi professo della S.V. Ill.ma Domiziano Vigorelli
Ufficiale Giudiziario presso la R. Pretura di Borgovalsorda

E questa è la mia risposta:

All'Egregio signor Domiziano Vigorelli, Ufficiale Giudiziario presso la R. Pretura di Borgovalsorda.

Il cavaliere rotolando dal letto aveva battuto la testa contro uno di quei recipienti che Parini chiamò «spregiate crete».

Franca Ruffo

Signore,

Gradisca, La prego, i sensi del nostro (mio e dell'Aquilone) più schietto orgoglio per l'insana scomparsa del geniale e bravo Ulisse.

Perdoniamo volentieri al dolore di un padre le espressioni vivaci ed ingiuste e le esplicite minecce di cui Ella ha fatto oggetto sia me che la Direzione dell'Aquilone. Ci assiste la serena coscienza di non meritare nè le une nè le altre. Vorremmo anzi arrischiare l'ipotesi che la fuga del caro Ulisse sia stata la conseguenza non della sfrenata propaganda, ma della di Lei incomprensione intransigente di quella che è la vera, incoercibile vocazione di Suo figlio.

Certamente collaboreremo alle ricerche con ogni mezzo a disposizione e fin d'ora lanciamo un appello a tutti i dirigenti di scuole, campi e aeroporti civili e militari, perchè vigilino attentamente e ci segnalino le eventuali novità.

Anche le molte migliaia di lettori de L'Aquilone ci aiuteranno nelle ricerche, ne siamo sicuri, perchè tutti stimano ed amano il bravo Ulisse.

La preghiamo, signor Vigorelli, di volerci spedire una chiara e recente fotografia del Suo ragazzo, che riprodurremo e diffonderemo a decine di migliaia di copie.

In attesa di quelle buone notizie che non potranno mancare. Voglia, egregio signore, gradire i sensi della nostra stima.

Il Castellano dell'Aria

Ed ora, cari amici de L'Aquilone, tenete bene gli occhi aperti su tutti i ragazzi che non conoscete e che abbiano le seguenti caratteristiche:

Fronte alta e pensosa.
Sguardo penetrante e geniale.
Passione ardentissima per l'aviazione.

Appello a «Ulisse l'ingegnoso»

Caro Ulisse,

Se, dovunque ti trovi, ti capiterà sott'occhi questo nostro appello, torna fra noi; non farci stare in angustie!

Intercederemo presso tuo padre perchè non contrasti più la tua vocazione.

Se poi, invece che fuggire di tua volontà, fossi stato rapito da tenebrosi agenti di qualche potenza straniera gelosa, sii forte; sapremo liberarti. Se puoi, dacci qualche segno, forniscici una traccia qualsiasi. Sapremo interpretare e agire.

Ti stringe la virile mano

Il Castellano dell'aria



Pulcino. Icaro in cerca d'ali ed altri aquilotti roveretani in visita all'idroscalo di Desenzano

Collaborazione dei giovani

Una apparizione

Pubblichiamo volentieri gli scritti dei giovani. Desidereremmo, però, che i nostri amici avessero delle idee originali, e allegre.

Questa di Recij Ottolina è una trovata, anzi una trovatina; ma la forma non riesce a mettere in risalto la sostanza.

Leggete, e giudicate.

All'aerodromo di Taliedo quella sera i piloti si erano soffermati accanto ai loro grandi uccelli d'acciaio, a fare due chiacchiere. Commenti ai voli, barzellette, battute si incrociavano nell'aria frammisti a risate.

Solo un giovane aviatore si era fermato accanto al proprio apparecchio guardandolo attentamente in ogni parte.

«Ho sentito certi scricchiolii — disse fra sé —, bisognerà domattina vedere meglio... Non vorrei che mi capitasse qualche brutto scherzo...».

Rialzato il capo vide davanti a sé un uomo stranamente vestito; aveva un lungo abito oscuro e in capo un largo berretto raffaellesco di velluto nero dal quale sfuggivano lunghi capelli lisci; i baffi spioventi e una lunga barba nera discendeva sul petto. Il viso era nobile aperto, gli occhi veloci e profondi. Teneva le braccia conserte e lo sguardo fisso all'apparecchio immobile.

— Desiderate qualcosa? — chiese gentilmente il giovane aviatore.

— In compiacenza vorreste mostrarmi la vostra macchina?

La voce un poco fievole era armoniosa come una musica lontana.

— Volentieri — rispose il pilota.

Eppure quel viso egli l'aveva visto altre volte. Ma dove?

— Scusi... lei s'intende di apparecchi?

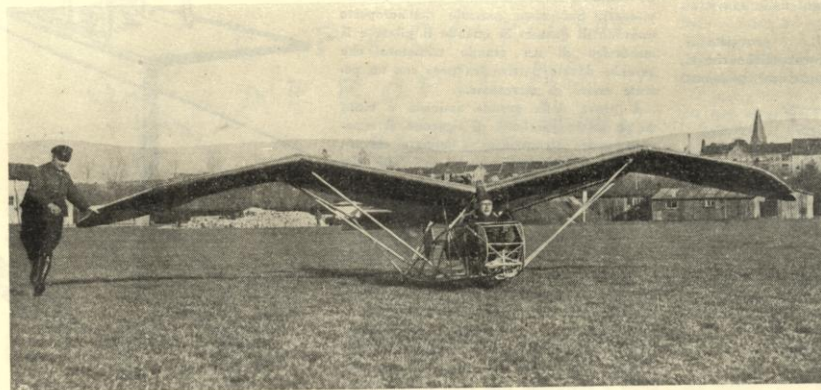
— Sì, anch'io lungamente li ho studiati. Molte delle mie ore ho dedicato agli ordigni per alzare l'uomo nell'aria allorché pochi vi ponevano mente, quando la speranza di riuscire solo era considerata follia.

Molte volte, assorto, e mille e mille uccelli osservando, tentai di strappare loro il segreto del volo. Ma ali diverse io pensai. Ali diverse pure come queste dovevano poggiare sulla resistenza dell'aria, al modo stesso dell'aquilone con cui diletta i giovani bimbi.

L'aviatore ascoltava meravigliato quello strano sapiente della voce armoniosa.

— E questi grovigli di ferro, di strame leve, di molle?

— E' il motore: 200 cavalli di forza, 1700 giri dell'elica.



Questa non è un'americanata, ma un originale apparecchio a vela, che ha dato ottimi risultati. Naturalmente in... America

— Motore... elica... che mai favellate? Quale molta forza si asconde entro questo meccanismo? Non sono dunque le molle, non è dunque la vostra forza... ma le ali?...

Sotto l'incalzare delle domande il giovane pilota quasi balbettava.

— No, è il motore a scoppio da cui deriva la forza propulsiva.

— Ah! Questo mi mancava e questo voi avete trovato. La scienza vi ha dato tutto, io non potevo... allora.

— Allora!? Ma quando studiava lei?

— Cinquecento anni or sono a Milano.

Il giovane trasecolato guardò lo strano visitatore. E questi con voce che pareva ancora più debole.

— Sì, io sono Leonardo da Vinci.

Il pilota si soffiò gli occhi ma quando tolse le mani dal viso l'uomo era scomparso.

Egli era tornato non visto sul suo marmoreo piedistallo in Piazza della Scala.

Antonio Recif Ottolina

Storia di un insuccesso

Gino Baraldi di Bologna ci racconta la storia d'un insuccesso. Non sempre, in aviazione come in qualsiasi altra attività umana, le cose vanno lisce come l'olio. Perciò, chi ha costanza e buona volontà non si scoraggia, e, ben presto, riesce a vincere. Il Baraldi, anzi, è uno dei migliori piloti.

Il giorno che ricevetti l'ordine di partire per la scuola di pilotaggio aeromobili senza motore, la mia gioia raggiunse il suo apice.

Da tempo vagheggiavo l'idea di divenire pilota di volo a vela, ma l'età e il parere quasi contrario dei miei avevano impedito che quel desiderio si traducesse in realtà.

Dunque, arcifelice partii per l'agognata scuola. Dal treno che mi conduceva a Vigna di Valle osservavo le ubertose colline laziali e già pregustavo la gioia dei voli silenziosi.

Giunsi! Zona magnifica, ma il campo è un poco lontano dalla stazioncina. Detta distanza la superai non senza difficoltà, per via delle valigie e di un'acquazzone che mi inzuppò sino alle ossa.

Ricevuto cordialmente dai camerati, già tutti piloti a vela o a motore, fui presentato al capitano che mi squadrò dal basso all'alto alla vista del mio libretto dei voli dal quale mancavano solo otto lanci; infine mi accettò come novellino. (Premetto che con me eravi pure un altro allievo, tale Malagoli, mio indivisibile compagno; quando egli volava male ne approfittavo per investirlo con termini che mi facevano passare, agli occhi dello spettatore, per un pilotone; talvolta volavo male io, ed allora... Insomma, vivemmo un periodo in circostanze che saldarono la nostra amicizia, resa così perenne).

Iniziamo i voli. Prime disillusioni, noie per il lancio; troppo vento, indisposizione, ecc., tutte cose atte a mascherare la fisa; e giacché ci sono, non nascondo che ai primi lanci potevo osservare il tremolio dei miei piedi sulla pedaliera. Il terzo volo fu semplicemente disastroso, ma non fu colpa mia; perdita di velocità...

Fui retrocesso alla mezza collina, dalla quale potevo osservare i miei compagni esibirsi in magnifici lanci; qui spari la fisa e con passione e disciplina imparai a volare diritto e ad eseguire regolari atterraggi, cioè non dimenare la coda come un cane; e finalmente fui riammesso alla collina e passai su altri apparecchi. Fui lanciato col vericello e imparai a virare a sinistra, ma non ottenni il brevetto « B » per insufficienza di tempo.



Novè babilla dopo un volo su Roma

Tuttavia me ne ritorni a mia cara Bologna con le ossa intatte e per di più con il primo brevetto di volo a vela. Eccomi pronto a ricominciare.

Gino Baraldi



VITTORIO MOSCATI - Roma. — Non sono offeso. Sono, invece, stupito. Un mese per fare una poesia simile? Te la spiatello tutta quanta, qui, guarda:

Nun ho diciassett'anni; so' fanello, però c'è granne er core e er sentimento, studio di morto, e nun vedo er momento che presto venga er giorno tanto bello che me potrò arrollà nell'Avviazione e diventà un pilota d'eccezzione.

Doppo poche lezioni, ce scommetto, che spiccherò un ber volo, e piano piano, salirò in arto, po' annerò lontano, e come atterrerò, ecco er brevetto: certo diventerò n'asso mondiale: un Agello o un Donati: tale e quale.

Sorvolerò li mari e i continenti, annerò in Cina, passerò ar Giappone, nun perdendo de certo l'occasione de visità li gran possedimenti che c'avemo ne l'Affrica orientale. (Che dite de sto viaggio? Mica male!).

Annerò in India, in Merica, in Egitto, passerò er Polo e pure l'Equatore, e doppo avè sostato a Singapore ritornerò in Itaja dritto, dritto, ma si c'avrò, e nun dubbitò, fortuna annerò a fa' na visita a la Luna.

Ce porterò con me la fidanzata pe' fajela provà tutta l'ebbrezza, pe' fajela vedè la mia prodezza, chè questa vita quanno mai azzardata vita è de gioia, vita è de sorpresa.. (la fo contenta, allegra... e senza spesa).

E segueno con fede er mi destino darò der lustro a quest'Itaja bella, e sempre viva splennerà la stella che m'illuminerà sur mi cammino. Farò carriera: sarò colonnello, poi colonnello, e doppo... generale.

Ed ora, se ti arresteranno, io dirò che non ti conosco, caro Vittorio Moscati. Il tuo abbonamento è in ritardo e il mio affetto e la mia amicizia non ti abbandoneranno mai. Saluti fulminanti, Vittorio Moscati.

ROBY IL RADIOTELEGRAFISTA - Parma. — Le informazioni relative a Silvio Favretto e a Franco Carvi te le darò nel prossimo numero. Adesso non ho tempo di fare delle ricerche. Cercherò di accontentare il piccolo Renato; tu sai che io ho una predilezione per i più piccoli. (Naturalmente, voglio bene anche ai grandi, tu lo sai). Ti manderò i disegni e le fotografie. L'opuscolo è in ristampa. Non sono del tuo parere circa la copertina. Io amo le cose allegre ed odio i musoni. E' inutile dire che si può essere persone serie... allegramente. Non ti pare? La bottega dell'inventore è la rubrica che ha più successo: tutti la lodano e vi collaborano ragazzi a centinaia, anche con delle... sciocezzuole, si intende. Ti sono grato della fiducia che hai in me e ti ringrazio, anche, delle laudi tributate a L'aquilone. Spero che la tua sete di azzurro potrà presto estinguersi con l'aiuto del famigerato « autobus ». Ti prego di svegliare i tuoi compagni che dormono: non conoscere L'aquilone è una vergogna; in tutti i casi è uno stato di inferiorità. Saluti planati.

KETTY - Roma. — Dov'è questa lunga lettera? Quanti sono questi giorni fa? Mi dispiace, ma il tuo disegno non mi ha entu-

siasmato. Perché non inventi qualche cosa di più umoristico? Ricambio i saluti e ti prego di far sapere a molte tue amiche che L'aquilone è il più bel giornale d'aviazione del mondo. (Ecco, adesso tu dici che io mi dè delle arie; e invece ti posso assicurare che queste idee non sono mie. Pensa che proprio ieri ho ricevuto una lettera dall'Inghilterra. Mi scrive un giovanotto allievo pilota, il quale, dopo aver messo in fila cento elogi, chiede d'essere accolto nell'aeronautica. Un'altra volta, spazio permettendo, ti racconterò cosa è successo ad una rendine greca che voleva abbonarsi a L'aquilone con una lira...).

BEL BIONDO AVIATOR. — Prima di tutto, vuoi dirmi di che paese sei? E poi, mi vuoi spiegare perché ci tieni tanto ad essere biondo? Io non posso dire d'avere una spiccate simpatia per i biondi, per esempio. Che poi tu creda d'essere bello, è il colmo! Se sei aviatore (e anche se aviatore vuoi diventare) scaccia da te le nefaste idee vanitose. Essere aviatore vuol dire essere un uomo forte, coraggioso, modesto. Tutti gli uomini grandi, veramente grandi, ch'io conosco sono modesti.

Ed ora che ti ho dato una lezioneina possiamo anche stringerci le mani e giurarci amicizia eterna. Tu mi chiedi se L'aquilone diverrà presto settimanale, ed io ti rispondo con un bel sì, al quale faccio seguire un cauto ma... Cioè: ma a condizione che fra un anno tutti gli abbonati riescano a trovare un nuovo amico al giornale. Come vedi, noi chiediamo poco. Non credo che sia difficile trovare dei nuovi lettori. Tu stesso lo ammetti. Ed ora ti saluto, perché ho tanto lavoro da sbrigare. Scrivimi ancora.

(Altra posta a pagg. 3, 14 e 15).

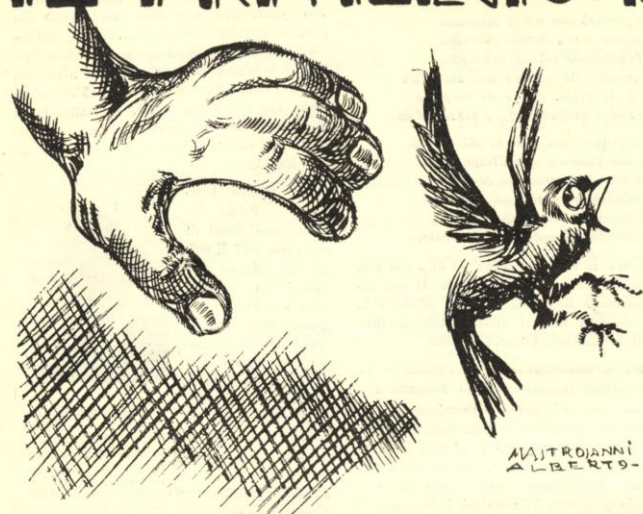


Chi è costui? Eh bene, se lo riconoscete non stupitevi e, sopra tutto, non protestate perchè troppo spesso si parla di questo tipo. Costui lavora, e lavora sul serio. Quanti aeromodellisti italiani producono come questo giovine romano?



Un ufficiale di marina giapponese ha inventato questo modello di ornittottero che vola con le ali battenti come gli uccelli. Costruito in legno leggerissimo e con le ali in seta, l'apparecchio è azionato da un elastico attorcigliato. Giarella! Al lavoro!

IL PRIVILEGIO DELLE ALI



Da quasi un anno il prigioniero stava lì, sospeso tra cielo e terra.

Simile a quello di Tamerlano, il suo carcere consisteva in una stretta gabbia di ferro, dove tuttavia egli poteva rigirarsi con un certo agio. Oltre le sbarre, un breve ciglione di pietra.

L'infelice pensava ai suoi antenati che erano nati liberi nella foresta, e in piena indipendenza avevano vissuto e lottato ed erano morti liberi, onorati dalla loro tribù e rispettati persino da quelle avversarie.

Ma un giorno era giunto l'uomo bianco, aveva sterminato o disperso la sua tribù a fucilate e si era impadronito di lui e dei fratelli che, piccolini e deboli, erano stati raggiunti, catturati e condotti in schiavitù. Nonostante gli appelli e le proteste strazianti, lo avevano separato quasi subito dai fratelli che altri bianchi, avevano reclamato per sé. « Che ne era di loro? Li avrebbe riveduti? » si chiedeva il prigioniero, immobile e taciturno mentre intorno, sul pavimento, erano sparpagliati avanzi di pasti e detriti.

Una volta al giorno i suoi carcerieri gli rinnovavano l'acqua in una grossa conca e gli gettavano un po' di cibo, poi gli rivolgevano parole in un linguaggio per lui incomprendibile e ridevano e se lo additavano l'un l'altro per crudele scherno.

Allora lui gridava tutta la sua pena, gemeva, singhiozzava, inveiva, malediva... Inutilmente! Pareva che quei mostri dei suoi padroni appunto dai suoi lamenti e dalle sue invocazioni traessero il maggior diletto. La libertà era a un passo. Di fronte, la campagna verde e indulgente lo chiamava con irresistibile appello.

Era ad un passo la libertà, ma fra essa e il prigioniero c'erano le inesorabili sbarre di ferro grosse come le sue caviglie.

Quante volte, nelle prime settimane di cattività, vi aveva picchiato il capo, le aveva strette e squassate in un inutile tentativo di svellerle!

I giorni erano passati e con essi erano dileguate le illusioni... Doveva morire lì, in quello spaventoso carcere che, per raffinatezza spietata di tortura, gli consentiva la libera vista della pianura, dei monti lontani e del mare azzurro...

Balzò in piedi, in preda ad un repentino accesso di furore irragionevole e si dette a saltare e a correre qua e là con frenesia, in una specie di delirio, urtando le sbarre, cercando disperatamente di forzarle e di scuoterle.

Improvvisamente ristette, tremando tutto e si accacciò come spaventato, guardandosi attorno... Silenzio profondo e solitudine.

Allora, esitante, col cuore in tumulto, tornò a spingere una certa sbarra che gli era sembrata si muovesse.

Era vero. La ruggine l'aveva rosa lentamente alla base ed un urto, più degli altri violento, aveva compiuta l'opera.

Sotto la disperata spinta del prigioniero, lentamente la sbarra piegò... Il varco, stretto ma sufficiente, era aperto ed un istante dopo la prigione fu vuota.

L'evaso sostò un momento stordito e ansante sul ripiano di pietra che si stendeva davanti alla prigione; poi si sporse.

Una voragine perpendicolare gli si spalancò ai piedi, senza un appiglio, senza un crepaccio, nulla...

Ed ecco alle spalle risuonare una voce nota: quella di uno dei

suoï odiati carcerieri... Era scoperto. Che fare? Occorreva decidere subito, senza un attimo d'esitazione: o la prigione perpetua, o l'abisso...

Già una mano gli era vicina, pronta a ghermirlo...

Con un breve cinquantotto di spavento e di gioia il cardellino si slanciò nel vuoto e con volo, dapprima incerto, poi sempre più veloce e sicuro, scomparve in direzione di un bosco che segnava l'orizzonte d'una fascia verde.

Il Castellano del'Parla

RIVALITA'

Roberto e Amedeo erano legati da una amicizia così tenace, profonda che Pilade ed Oreste, Damone e Pitia dovevano arrossire di vergogna dal trono mitologico sul quale l'umanità li ha innalzati come nobili simboli della più pura amicizia.

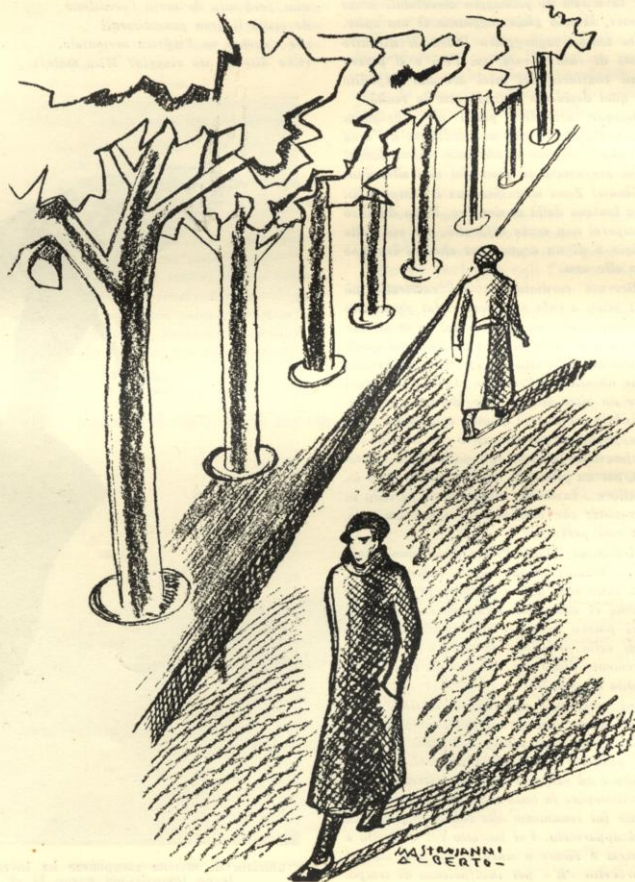
Essi stesso del resto — Roberto e Amedeo — nobili simboli — essi stessi solevano dire sorridendo che, essendo nati nello stesso momento, subito avevano cercato l'uno dell'altro.

Caratteri diametralmente opposti, Roberto era un entusiasta, un idealista, un fervido, un genialoide, ma incostante e irrequieto; Amedeo calmo, posato e riflessivo, più pratico insomma, non raramente portava a compimento l'idea che scaturivano dalla ferace intelligenza dell'amico vulcanico e intraprendente. Ma pur avendo una natura così dissimile, i due amici avevano tuttavia in comune parecchi ideali; emuli, e non rivali, nella stessa ansia di giungere primi alla fine degli anni accademici, erano animati alle stesse ambizioni, e spinti dalle medesime aspirazioni; fra queste la più ardente che speravano divenisse realtà, era di divenire aviatori, e di servire la stessa causa nella stessa specialità e nello stesso reparto.

Molto spesso, dando libero sfogo alla fantasia, costruivano castelli che avevano le fondamenta — sarebbero mai state solide? — su questa grande loro aspirazione. In quei momenti il cielo esisteva per essi solo, in quanto costituiva l'ambiente dei loro... voli. Insieme avrebbero voluto battere qualunque primato di velocità, di distanza, di altezza; avrebbero voluto fare il giro del mondo senza scalo, ma sull'equatore e non come Post e Gatty sulla calotta artica, che era un giro del mondo da ridere; avrebbero dominato qualsiasi distanza, qualsiasi vento, qualsiasi tempesta; la terra sarebbe divenuta piccina come un cocomero, per le folli velocità che essi avrebbero realizzate, e allora si sarebbero dedicati ai voli interplanetari.

Per Roberto l'apparecchio di Agello presentava questi e questi inconvenienti; allo stato attuale della scienza e della tecnica, quel trespolo non poteva guadagnare ancora che qualche chilometro, limando le ali e i galleggianti, al limite del sostentamento aerodinamico ed idrodinamico e aumentando la potenza con progressione geometrica! Ci voleva altro per superare i mille e i duemila chilometri l'ora!

E l'apparecchio di Donati? Che si aspet-



tava a collocar nei musei quella gabbia di montanti e di crociere e perché non si costruiva un velivolo tutta ala, motori interni, magari azionanti un'elica a passo variabile in volo — anzi con un motore a reazione — e con una cabina stagna per tante persone, con un generatore così e così, e un compressore in questo modo e in quest'altro, carrello a scomparsa con un congegno fatto in questa maniera, ala spessa munita di alette, di flaps, di valvole, e di altri... ingredienti per l'ipersostentazione?... C'era



della irriverenza nei loro discorsi, ne convingo; ma quale giovane, sui sedici o diciassette anni non si sente capace di sollevare il mondo? Basta dargli un punto di appoggio! E debbo avvertire che Roberto e Amedeo lo avevano il loro punto d'appoggio, nella loro illuminata intelligenza, confortata da una notevole ambizione di fistrirsi e di riuscire.

Roberto descriveva così all'amico Amedeo il vero apparecchio stratosferico, come egli lo vedeva con la sua fervida fantasia. Si accalorava nelle spiegazioni; il linguaggio si coloriva; con rapidi cenni dei pollici fissava le dimensioni delle parti, disponeva l'alloggiamento del motore, suddividendo i carichi. Esclamava infine che, un giorno, sarebbe stato svelato il segreto di una navigazione stratosferica regolare e scientifica, e affermava pieno di presunzione e di verità, che lui, proprio lui Roberto, avrebbe squarciato i veli dell'ignoranza, e lui, proprio lui — ossia Amedeo — avrebbe realizzato e costruito la macchina alata, possente e capace che avrebbe avuto una velocità pari a quella di rotazione della terra, e anche più, sicché sarebbe perfino accaduto di giungere, ad esempio, ai nostri antipodi, il giorno... antecedente a quello della partenza!...

La visione del vero apparecchio non era in Roberto effimera; l'idea era presa e ripresa, discussa e ridiscussa, e si evolveva nelle due intelligenze con l'evolversi delle intelligenze stesse. Amedeo « digeriva » attraverso le descrizioni entusiastiche e continue dell'amico, e il suo spirito pratico volle tentare la realizzazione. Lavorarono insieme alla costruzione di un modello: l'uno intuiva genialmente le difficoltà e ne dava avviso all'altro; questi, si dava al calcolo, alla scelta dei profili e procedeva alla disposizione degli accessori. Il primo si stancava presto e correva dietro a nuove fantasie, entro nuovi orizzonti; l'altro perseverava tenace, paziente, indefesso, realizzando da solo i suggerimenti avuti. Man mano il progetto ebbe corpo finché il piccolo capolavoro fu terminato e dichiarato vincitore assoluto ad una gara di modelli indetta, per propaganda, fra studenti universitari.

A chi il merito di aver compiuto l'opera? Chi poteva vantare i maggiori diritti? Roberto, che l'opera aveva concepita e che vedeva realizzata così come ne aveva avuto nel suo intimo l'esatta visione, ma che da solo non avrebbe saputo concretare giam-

mai, o Amedeo che era stato il realizzatore intelligente e sagace dell'idea altrui, ma che era sterile di concezioni originali?

Ognuno dei due vide nell'opera il frutto della propria intelligenza e della propria volontà. In altra occasione, forse in altra età, avrebbero capito che entrambi erano stati necessari al compimento dell'opera e che l'uno completava l'altro; invece, adolescenti, il successo del piccolo capolavoro, perfezionato al punto da riscuotere plauso ed interesse inaspettato, li divise e li rese nemici.

Ciascuno ormai aveva preso la sua via; ma le due vie battevano lo stesso terreno e raggiungevano la stessa meta. Roberto, pilota di classe, entusiasta, esuberante, era divenuto di fama mondiale, e mieteva gloria e allori; Amedeo si era dato invece alla scienza sperimentale e per lui la condotta di un velivolo, che doveva effettuarsi sempre secondo norme scientifiche, non era che l'applicazione di una scienza.

Volontariamente i due s'ignoravano; non s'erano più rivisti dal giorno in cui, con amare parole irrimediabili, s'erano rinfacciati reciprocamente il proprio lavoro, accusandosi vicendevolmente di furfanteria. Sicché ai trionfi di Roberto era sempre mancato il plauso di Amedeo ed i successi di questi non erano mai stati confortati dalla cordiale compiacenza dell'altro; ma in fondo al loro cuore, non raramente si insinuava una punta di nostalgia per quella fertile amicizia che li aveva per tanti anni uniti fraternamente.

Tuttavia non era tanto lontano il giorno in cui dovevano rivedersi. Amedeo aveva sviluppato in vaste proporzioni i concetti già espressi nel modello che aveva generato l'inimicizia: il più profondo studio, l'esperienza acquisita, l'assistenza di uomini che del volo avevano fatto il solo scopo della loro esistenza avevano contribuito a trasformare il capolavoro degli anni giovanili in un meraviglioso velivolo che avrebbe dovuto raggiungere quote fino allora inaccessibili; ma la macchina era nuova nelle concezioni e nella realizzazione e il collaudo costituiva una incognita non scevra di pericoli. Per questo Amedeo aveva deciso di eseguire lui stesso le prime prove di volo; e a chi l'accusava di impreparazione ai voli stratosferici dava come posta la vita.

Quegli che faceva le più amare riserve era Roberto — che aveva già fatto parlare di sé per aver compiuti voli difficili presso un Reparto sperimentale stratosferico — che si vedeva ricondotto a tempi inobliviabili e sentiva nel suo animo scatenarsi una tempesta di sentimenti contrastanti. Comunque volle esser presente alla grande prova, un po' per gelosia, un po' per l'orgoglio di veder realizzato quello che riteneva ancora opera esclusiva del proprio ingegno.

Sul campo di aviazione erano convenuti i luminari della scienza aeronautica, i più noti aviatori, le personalità più in vista, per assistere alla prova decisiva di quella macchina che interessava tutto il mondo, dal cui successo sarebbe scaturito forse un nuovo destino per l'umanità.

Il grande volo doveva avvenire da un momento all'altro; ma allora accadde un fatto inatteso: il velivolo non partiva e forse non sarebbe partito perché il pilota inventore era stato colto da improvviso malore e gli era stato inibito di affrontare la prova.

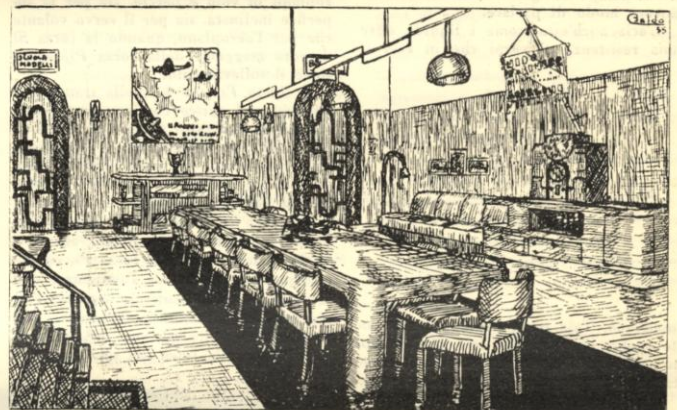
La notizia suscitò costernazione da principio, ma poi non mancarono i mormorii: gli scettici e i dubbiosi, quelli che « lo

prevedevano » non esitarono ad insinuare che non da malore ma da sfiducia nella sua opera era stato colto il giovane inventore ed i più svariati commenti s'intrecciavano sul campo d'aviazione.

Roberto, quasi suo malgrado, si sentì trascinato verso lo spogliatoio dove si trovava Amedeo. Non visto, celato da un gruppo di curiosi, osservava il volto del suo amico d'infanzia. Oh! come i giorni e le notti di intento lavoro avevano lasciato tracce profonde sul povero viso devastato! E come era manifesta dai suoi occhi l'angoscia e l'avvillimento! Era vero, il suo fisico non avrebbe resistito alla tremenda fatica di un volo fatto in quelle condizioni... e forse tutto il suo lavoro affidato al collaudo di un altro, di un indifferente, non avrebbe ottenuto il successo che egli si aspettava. La sfiducia, ora latente in tutti, avrebbe più tardi dilagato, e la sua vita sarebbe stata distrutta, forse per sempre... I due sentivano, entrambi con la comprensione di un tempo, questa crudele verità e Amedeo si ribellava disperatamente all'opposizione che i medici e gli amici ponevano al suo volo. I suoi occhi sperduti ed affaticati chiedevano aiuto... senza speranza... Ma ad un tratto, inaspettatamente, l'apparecchio cominciò ad intrecciare il canto sonoro dei suoi motori, e poco dopo, sicuro e maestoso s'alzava verso la metà che un giorno due cuori infantili avevano sognata.

Al frenetico urlo che accolse il ritorno dell'audace vincitore, i due amici si guardarono in silenzio, ed in silenzio caddero l'uno nelle braccia dell'altro. L'opera era stata compiuta e nella loro ritrovata amicizia avevano capito che entrambi erano stati necessari, e non rivali, nel compimento d'un sogno finalmente avverato.

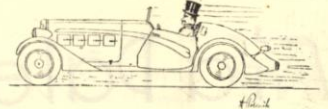
Wanda Pietrini



Come gli aquilotti e le rondini progettano il nido, cioè la sede del Gruppo...



... e come, a Dio e agli uomini piacendo, si realizza il sogno di tanti bravi ragazzi e vispe giovinette. Questo il parere di Baldo Bandini, autore dei due disegni.



L'ameno amico Posniak dice che questo è Zio Falcone che va al

Raduno di Genova

di cui ecco il programma:

15 GIUGNO.

- Ore 10 — Riunione presso l'Aero Club «Luigi Olivari».
- Ore 11 — Costituzione del Nido Genovese.
- Ore 12 — Colazione facoltativa.
- Ore 15 — Visita agli Stabilimenti Ansaldo.
- Ore 17,30 — Giro in torpedone per la città e visite ai principali monumenti e luoghi ameni.
- Ore 20,15 — Cena facoltativa.

16 GIUGNO.

- Ore 8 — Riunione all'idroscalo. Voli di propaganda.
- Ore 12 — Colazione collettiva.
- Ore 15 — Ripresa dei voli.

Al raduno potrà partecipare chiunque, ma avranno diritto di volare, senza spendere nulla, soltanto gli abbonati a *L'Aquilone* in regola con l'amministrazione entro il 10 giugno.

Nel numero del 1° giugno ripubblicheremo il programma definitivo e dettagliato.

Raduno Nazionale di Rimini

Il raduno nazionale di Rimini avrà luogo alla metà del mese di agosto. Vi potranno partecipare tutti gli aquilotti e tutte le rondini d'Italia. Nel prossimo numero pubblicheremo il programma dettagliato delle due giornate riminesi.

La Palestra dell'aeromodellista

Un po' di aerodinamica

(PRIMA LEZIONE)

L'aeromodellista non è che un costruttore di aeroplani, anche se questi saranno di dimensioni ridotte.

L'aeromodellista, però, oltre ad avere capacità manuali di operaio per ben costruire, deve essere anche a conoscenza di quelle leggi tecniche che regolano la costruzione delle macchine atte a volare, leggi che hanno lo stesso valore sia per gli aeromodelli che per gli aeroplani veri.

Se vi è un punto di differenza, questo è negli aeromodelli il cui volo deve svolgersi completamente automatico; mentre per l'aeroplano vero occorre sempre il pilota a bordo che regola volta per volta le condizioni di volo, a seconda delle necessità e corregge gli eventuali spostamenti di equilibrio.

L'aeromodellista, dunque, deve sapere progettare il suo apparecchio e deve saperlo anche costruirlo.

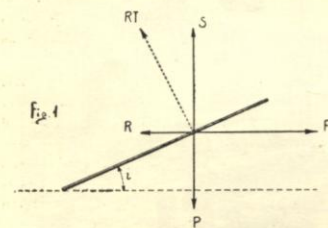
Lo scopo essenziale del costruttore di aeromodelli deve essere quello di ottenere che il modello da lui costruito voli automaticamente con i propri mezzi.

Nullo e di nessun valore, invece, dovrà essere considerato il lavoro di quel costruttore il cui scopo fosse diverso.

Per ottenere che un aeromodello voli, occorre rispettare alcune regole di aerodinamica ed attenersi a sistemi costruttivi adatti, che già abbiamo ampiamente a suo tempo insegnato e di cui avremo ancora modo di parlare.

L'aria anch'essa, come i liquidi, offre una resistenza ai corpi che in essa si

muovono. Tale resistenza apparentemente sembra piccola; però se i corpi in moto sono dotati di una elevata velocità, detta resistenza acquista dei valori notevoli.



muovono. Tale resistenza apparentemente sembra piccola; però se i corpi in moto sono dotati di una elevata velocità, detta resistenza acquista dei valori notevoli.

Nelle costruzioni aeronautiche sono appunto questi valori che in parte si cerca di annullare o diminuire in riguardo della resistenza all'avanzamento nell'aria; mentre nello stesso tempo sono egualmente quelli che si cerca di sfruttare al massimo per il sustentamento.

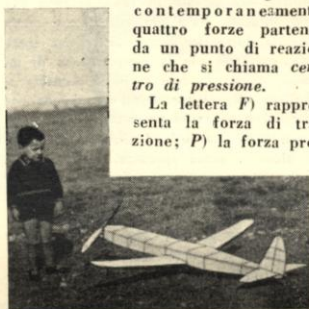
Se noi avanzassimo sostenendo con le mani una tavola piana con la superficie di questa completamente rivolta verso la direzione d'avanzamento, sentiremmo che l'aria contro la tavola offre una resistenza che diverrà più grande aumentando la velocità d'avanzamento.

Se invece la stessa tavola fosse tenuta con la superficie obliqua alla direzione d'avanzamento e con il bordo anteriore rivolto in alto, si sentirebbe che l'aria offre una resistenza minore, e ciò per effetto dell'inclinazione che produce una diminuzione di superficie rispetto alla proiezione sul piano d'avanzamento; ma si sentirebbe pure che sul tavolo agisce un'altra forza il cui effetto sarebbe quello di far sollevare la tavola inclinata.

Chi di voi non ha costruito un cervo volante? Esso appunto si solleva nell'aria in virtù di questa forza prodotta dalla resistenza dell'aria su un piano inclinato avanzante nell'aria. E contrariamente

al tavolo anzidetto, il cervo volante è tratto anziché spinto.

Illustrando il caso (fig. 1) della tavola inclinata in movimento nell'aria nella direzione della forza F con un angolo i , che si chiama *angolo d'incidenza* e che il piano forma con la direzione del movimento, potremo considerare che su essa agiscono contemporaneamente quattro forze partenti da un punto di reazione che si chiama *centro di pressione*.



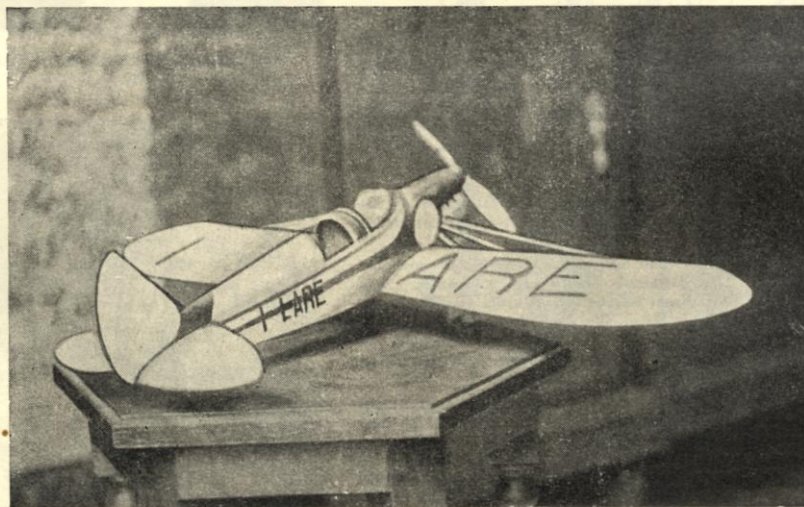
A questo pulcino hanno detto: « Guai se tocchi! ». Resisterà alla tentazione di toccare un sì bel giocattolo?

dotata dal peso proprio; R) la forza di resistenza all'avanzamento; S) la forza di sustentamento.

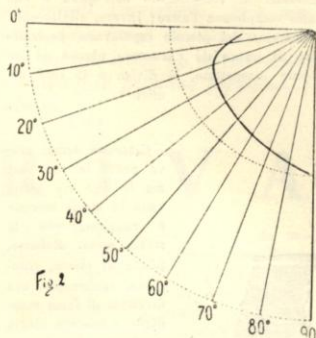
Eguale disposizione di forze possiamo considerare di avere sull'ala di un aeroplano in volo e perciò, sia per la superficie inclinata, sia per il cervo volante che per l'aeroplano, quando la forza S diventa maggiore della forza P , si ottiene il sollevamento.

La forza F , che è quella trattrice, è applicata ed agisce con una certa velocità ed in contrasto ad essa si forma la forza R , che rappresenta la resistenza all'avanzamento, la quale diverrà sempre più grande quanto più verrà aumentata la velocità o l'angolo di incidenza.

La forza S , cioè quella di sustentamento, si forma in contrasto alla forza P quando agisce la forza F , ed anche questa aumenta con l'aumentare della velocità di F , mentre se aumenta l'incidenza del piano, essa diminuisce fino a diventare nulla ad una incidenza di 90° rispetto alla linea del movimento.



Ecco un « Breda 33 » costruita dal genovese Roberto White, il quale, avvertendoci che il modello non è volante, si giustifica dicendo che, al tempo della costruzione (due anni or sono), egli non conosceva ancora L'aquilone.



La forza RT non è altro che la risultante totale che, scomposta, dà le componenti S e R ; perciò, a parità di risultante, la forza S sarà tanto più grande quanto più piccola sarà la forza R .

Per ottenere la forza R ridotta al valore minimo nelle costruzioni aeronautiche, si è ricorso allo studio delle forme più adatte e capaci di buona penetrazione nell'aria e che offrano la minima resistenza all'avanzamento.

Osservando un aeroplano moderno, si vedrà fino a qual punto il costruttore si è preoccupato di dare ad ogni singola parte dell'apparecchio forme di buona penetrazione. Ali, fusoliere, carrelli ecc., se ad un primo aspetto danno l'impressione della mostruosità, avranno invece la forma più adatta per offrire la minima resistenza alla traslazione nell'aria, e quelle forme sono appunto la conseguenza di speciali studi di aerodinamica e di speciali esperienze atte a ridurre la forza di resistenza R al valore minimo ed ottenere così, a parità di forza F di traslazione, la forza massima di sustentamento S per vincere la forza P o per ottenere una superiore velocità di traslazione.

Dunque è chiaro che il costruttore deve, prima di tutto, sfruttare le migliori forme aerodinamiche, per ottenere con la potenza a sua disposizione una maggiore possibile forza sustentatrice in confronto ad una forza di resistenza la più piccola possibile.

Di ciò l'aeromodellista deve tener il massimo conto, perché nelle sue costruzioni si troverà sempre ad avere a pro-

pria disposizione delle potenze minime da sfruttare al massimo.

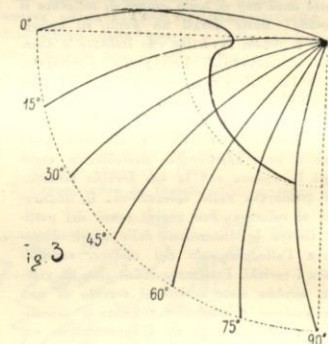
Abbiamo detto che sulla superficie piana in movimento vi è un punto chiamato centro di pressione, a cui è applicata la forza della risultante totale e su cui si concentrano e reagiscono le altre forze.

Questo punto è di posizione variabile, a seconda dell'incidenza della superficie in rispetto alla linea di trazione ed è stato provato che tale centro di pressione si sposta col crescere dell'incidenza dal primo quarto avanti al mezzo della superficie (fig. 2).

La stessa cosa, però, non avverrebbe se la superficie fosse curva ed anzi è stato riscontrato che il centro di pressione situato nel mezzo della superficie a 90° si avvicina in avanti man mano che diminuisce l'incidenza fin verso i 15° e poi ritorna bruscamente indietro dai 15° a zero gradi (fig. 3).

Si è voluto accennare a questo fenomeno, perché la sua conoscenza tornerà utile quando nella costruzione delle ali si dovrà fare la scelta del profilo, di cui abbiamo in articoli precedenti parlato.

Si è accennato pure a superfici curve, delle quali si dovrà fare grandissimo



uso, poiché dal punto di vista della migliore utilizzazione portante, le superfici curve molto più si prestano per il sustentamento e per un rendimento aerodinamico maggiore.

Difatti si è trovato sperimentalmente che su una piastra a sezione spessa e a doppia curvatura, pur presentando una maggiore superficie all'avanzamento, si produce una maggiore forza di sustentamento anche a piccole incidenze.

Ciò è dovuto al fenomeno della ripartizione dei filetti d'aria smossi dalla sua superficie, i quali si trasformano in due correnti (fig. 4) di cui una segue la parte superiore e l'altra la parte inferiore della piastra, per poi contemporaneamente ricongiungersi al di fuori di questa.

La corrente d'aria superiore, dovendo percorrere un tratto maggiore, dovrà essere dotata di velocità più grande; perciò la differenza di velocità che si crea provoca una depressione nella parte superiore, de-

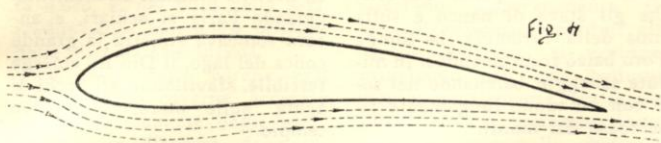
pressione dovuta all'aumento di velocità della corrente d'aria, e nella parte inferiore una pressione dovuta al rallentamento della corrente d'aria.

L'effetto combinato di questa depre-

sione e pressione provoca il sollevamento della piastra anche ad una incidenza di zero gradi.

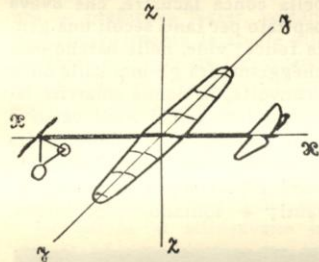
(Continua).

Giarella



La stabilità del Canard

Un modello in volo si libra nello spazio a tre dimensioni ed il suo equilibrio e la sua stabilità dipendono dai tre assi Z, X, Y. Z è l'asse della stabilità di rotta; X è l'asse della stabilità trasversale; Y è l'asse della stabilità longitudinale. Questi tre assi si intersecano in un punto dell'apparecchio detto baricentro o centro di gravità, nel quale



si suppone concentrata tutta la massa del modello.

Tutti i movimenti compiuti da un modellino in volo sono considerati rispetto a G che è il centro di tutte le rotazioni lungo i tre assi Z, X, Y.

Negli apparecchi normali G è sempre sulla verticale del Cp, invece nei Canard è noto che c'è il Cp ant., ed il Cp post. e quindi G è fra i due Cp.

Se un modellino in volo orizzontale viene investito da una corrente laterale di vento, automaticamente ruotando lungo l'asse Z esso modello si disporrà con il suo asse di simmetria parallelo al vento e proseguirà il volo nel senso stesso della corrente investitrice. Infatti l'ala del modellino provocando da questa parte un aumento di portanza ed un sollevamento dell'ala stessa per cui il modellino dovrà girare finché avrà presentato ugualmente le due ali al vento, ciò che abbiamo visto sopra. Le ali d'un modellino presentano un V aperto verso l'alto, cioè il dietro della stabilità trasversale. Un'ala a V quando si trova in volo normale, sulla orizzontale ha le proiezioni AB-BC. Se una corrente di vento investe la mezz'ala AB, provocando un sollevamento di questa, l'ala avrà una nuova posizione rispetto all'orizzontale A'B'C' e le proiezioni saranno A'B < BC'.

Terminata la causa perturbatrice B'C' incontra l'aria con una superficie maggiore di A'B per cui riceverà una maggiore spinta dal basso all'alto ed automaticamente si riporterà all'assetto primitivo in cui AB=BC.

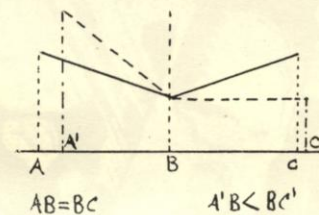
Però nei modelli volanti monomotori c'è un'altra causa di squilibrio rispetto l'asse X e cioè l'azione giroscopica dell'elica e di torsione dell'elastico che provocano una coppia di rovesciamento dell'apparecchio contraria al senso di rotazione dell'elica. Il modello Canard, date le sue caratteristiche aerodinamiche, vola a velocità minime per cui l'effetto sopracitato data in bassa velocità di rotazione dell'elica e la esigue quantità della potenza motrice, non sarà rilevante. Dunque il modellino sollecitato da questa coppia di rovesciamento, in volo seguirà una rotta circolare che nei primi istanti a massima potenza può divenire pericolosa, ecco perché quasi tutti i Canard sono muniti di due piccolissimi piani fissi di direzione posti alle estremità del tubo.

Questi due timoncini creeranno una reazione almeno sufficiente ad attenuare l'effetto giroscopico che provoca il volo con traiettoria circolare.

È noto che un profilo di grande portanza può avere il coefficiente di portanza massima anche ad incidenza nulle o di qualche grado negative, mentre un profilo sottile in genere dà il coefficiente di portanza massima solo ad incidenza positive.

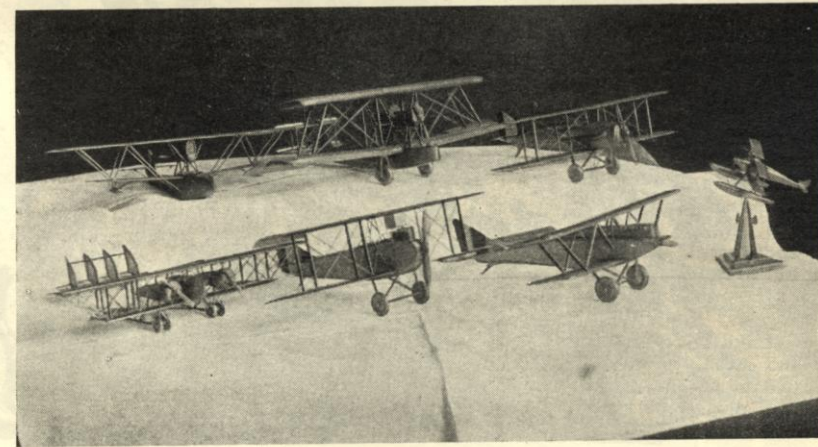
Nel Canard il profilo del piano anteriore è di grande finezza.

Siano in volo orizzontale piano anteriore = + 5° d'incidenza ed il piano posteriore = - 2° d'incidenza. Se una causa perturbatrice qualsiasi fa aumentare l'incidenza rispetto al volo orizzontale di + 3° il piano anteriore avrà la nuova incidenza di + 5° + 3° = 8° ed il piano posteriore - 2° + 3° = + 1°. Nei profili c'è un angolo di portanza massima, oltre la quale la portanza incomincia a decrescere, dunque dal nuovo assetto: piano anteriore + 8° e piano posteriore + 1° si può dedurre che il piano anteriore ha già passato il suo angolo di portanza massima, mentre il piano posteriore continua ancora attivamente la sua funzione portante per cui la parte anteriore a G rispetto il senso del volo si abbasserà com-



piendo la rotazione lungo Y mentre la parte posteriore si solleva.

Se invece avviene una diminuzione d'incidenza rispetto la posizione iniziale il piano posteriore diminuirà di molto la sua portanza mentre il piano anteriore continuerà ancora la sua funzione, ne deriverà che il



Modellini in ottone di cinque apparecchi in uso durante la guerra; più un «Ca 73» e un Caproncino idro. Questi modelli, costruiti con rara perizia da Silvio Porziani, sono esposti al museo di guerra di Rovereto.

piano posteriore ricadrà in basso mentre il piano anteriore continuerà a sollevarsi e così i due piani riprenderanno la loro posizione primitiva cioè piano anteriore + 5°, piano posteriore - 2°.

Dunque un modello Canard bene costruito, si comporterà sempre bene in volo e seguirà le correnti atmosferiche, rimettendosi alla posizione primitiva non appena cesseranno le cause perturbatrici che eventualmente avessero investito il modello.

Libero Blasini



I fratelli Blasini di Pordenone.

LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

UGO SANTI - Brescia. — Un profilo alare molto portante e che può servire per la tua costruzione è il N. 980 Eiffel 437 già pubblicato su L'Aquilone N. 21 del 1° novembre 1934.

A quanto sembra, vuoi costruire un aeromodello gigante: il carico alare se si limita a 30 grammi per decimetro quadrato, non è molto e va bene; ma non comprendo cosa tu voglia intendere per carico totale in gr. 4350 e peso apparecchio gr. 2800.

In un aeromodello il peso dell'apparecchio è considerato come carico totale sopportato dall'intera superficie portante.

Il diametro dell'elica va bene; il passo no, l'angolo di 45°, come lo hai calcolato, è troppo; credo che un rapporto di 0,8 fra passo e diametro sia sufficiente.

Per il motore ritengo sarà necessario fabbricarlo uno speciale e molto potente se il peso rimarrà quello che mi hai comunicato.

La sua potenza certo non sarà inferiore ad 1/3 di HP.

Vedi in proposito i N. 2 e 3 de L'Aquilone, annata in corso.

Quando desideri informazioni tecniche, non rivolgerti a zio Falcone, il quale ha altro compito, ma direttamente a me.

Tale avvertenza serve anche per tutti gli aeromodellisti che desiderano pronte risposte.

NOVELLINO - Roma. — Meglio tardi che mai; fatti subito abbonato e sarai il benvenuto nella nostra aerofamiglia. Vuoi divenire aeromodellista e chiedi quali ferri si debbono usare? Quelli per il traforo sono i più adatti; ma occorre anche molta costanza, molta buona volontà e tanta, ma tanta pazienza. Lo conosci Tosaroni? Egli è un ragazzo simpatico ed abita a Roma in via Principe Eugenio N. 106; rivolgiti a lui e certo troverai un amico che ti insegnerà tante cose belle ed utili che ti aiuteranno a diventare aeromodellista.

GIORGIO BARBAZZA - Venezia. — A Venezia alcuni anni or sono esistevano circa un centinaio di aeromodellisti e ve ne erano dei bravi. Ora dove sono? Forse spariti, perchè nessuno si è più occupato di loro? Non lo so; ma però ho avuto sentore in questi giorni che qualcosa si sta facendo per rianimare l'aeromodellismo nella bella città della laguna. Rivolgiti all'Aero Club «Giannino Ancilotto» presso Unione Fascista Veneziana R. Canottieri Bucintoro Querini, Giardinetti Reali (S. Marco).

BARTOLO FASCINA - Crema. — Il compensato più adatto per costruire le centine è quello di betulla in tre strati dello spessore complessivo di mm. 1-1,5 e 2. Anche le ragazze possono collaborare al nostro giornale.

TRICAP - Roma. — Un modello per esibizioni di velocità è bene costruirlo con due eliche rotanti in senso inverso. Un sistema meno complicato delle due eliche coassiali, le quali richiedono un congegno speciale di ingranaggi, è quello di applicare le eliche in tandem, una davanti e una di dietro con mazzette di elastico distinte.

Il calcolo del diametro dell'elica non varia sul diagramma del N. 6. L'ala può essere messa inferiormente alla fusoliera; però il suo diedro deve essere ben sentito. Non conviene profilare aerodinamicamente il carrello perchè, diventando troppo rigido data la forte velocità d'atterraggio, è soggetto a spezzarsi facilmente.

GIOVANNI TUCCIMEI - Roma. — Conosco molto bene quel modello per averne visti diversi esemplari costruiti da giovani aeromodellisti e per averne anch'io costruito più di uno.

Tale apparecchio ha una apertura alare di cm. 50 con una superficie portante di dm² 12; ha un tubo lungo un metro ed un'elica di 30 cm.

Il profilo dell'ala è il N. 608 Gottinga 389 che è molto appropriato.

Tale aeromodello, se costruito con regola, non dovrebbe pesare più di 200 grammi e la durata del suo volo può essere superiore ai 90 secondi, con un percorso di oltre 600 metri.

Rinuncia a fare l'inventore; in pratica oggi esiste qualcosa di meglio, di più sicuro e di meno ingombrante del tuo ritrovato.

Giar.

EGITTO PER IL SAHARA

Grande romanzo aviatorio-coloniale di Ullisse Perso,

(Continuazione dal numero precedente)

Strappò le catenelle, che spezzandosi gli scalfirono a sangue le spalle, e rilesse il "Secretum" inciso in caratteri geroglifici:

"La felicità del tuo popolo è dentro il confine. Se vuole oltrepassarlo, distruggilo. Per questo sei Re".

— Tentiamo l'ultima prova.

Per una scaletta, mascherata nella parete, salì a un corridoio noto a lui solo, che percorreva, a livello dei soffitti, tutte le camere del suo e degli altri palazzi nel monte; le sale erano perennemente luminose e il Re, da quel corridoio oscuro, poteva sorvegliare non visto.

Due volte affannosamente percorre ed esplora.

I palazzi erano vuoti: tutti i nobili scesi nelle caverne, con la plebe, ribellandosi a lui.

— Per questo sei Re!

Discese nella sala delle macchine, dove un'ora prima era svenuto al fianco di Tor. Era l'unica sala buia.

Con mano sicura mise in moto una grande ruota dentata e, durante il frullo degli ordigni, ne esplorava gli effetti.

Un rombo, poi vivi schianti di roccia spaccata, poi tonfi e sciacqui e grida disperate vengono su per le scale delle caverne.

L'opera paziente dei secoli, diretta dai suoi antenati per tenersi fedeli al "Secretum", aveva preparato la rovina totale e improvvisa, obbediente al cenno di uno solo.

Le sette caverne sono distrutte al precipitar delle volte in frantumi, e tutti i nobili e quelli della plebe, che vi erano penetrati, sono schiacciati, affogati atrocemente.

Nella reggia tornò il silenzio.

— Per questo sei Re!

Rham spalancò un battente d'oro massiccio e si sporse a guardare da un balcone, che dava sul lago. Sotto, fino all'isoletta della Piramide, era uno spaventevole brulichio di gente pazza su barche cozzanti, e tutti, agitando le loro armi improvvisate, urlavano:

— Oltre il confine!

Rham li guardava con infinito dolore. Alcuni lo vedono e con cenni, tra quegli urli, tentano di richiamare l'attenzione degli altri.

Ma non lo riconoscono.

Rientra per riapparire poco

dopo con la mitra e la lunga barba bianca.

La voce corre da una bocca all'altra e gradatamente le faccie si volgono in su e le bocche tacciono. Nel silenzio egli grida:

— Temete lo sguardo irato del dio Rha! — e leva la destra insanguinata verso la Piramide.

Ma Nefér, proprio sotto di lui, levato sulle spalle di quattro suoi fidi, gli risponde:

— Tu e Ra siete mentitori.

Noi andiamo oltre il confine.

— Oltre il confine!

L'urlo coperse la sua voce minacciosa:

— Ora proverete l'ira di Ra.

Capitolo XVIII.

Il supremo sguardo di Ra

Come tutti i suoi antenati, Rham conosceva il mondo e ne aveva abitato le città più illustri, riportando segretamente nella conca del Kohor i trovati della scienza.

La Piramide era minata, e una batteria di accumulatori, celata

nella sala delle macchine, avrebbe lanciato per fili nascosti, le scintille dell'esplosione.

Rham, senza ritirarsi dal balcone, toccò un pomo d'avorio, che gli stava di fianco e sulla cima della Piramide, la Sfinge d'oro balzò frantumandosi in minute schegge, balenando nel sole con un tuono lungamente ripercosso dai monti.

Lo schianto vinse l'urlo della plebaglia, che guardò in silenzio, sbigottita, il Tempio del suo Dio mutilato spaventosamente.

Ma Nefér petulante insorge: — Vedete? L'ira del Dio è contro il Re ed i suoi sacerdoti, non contro noi. Distrugge il loro Santuario.

— Oltre il confine!

L'urlo rinnovato dei ribelli tolse a Rham ogni esitazione. Anche nell'eccidio doveva obbedire rigorosamente al protocollo dei Re.

Chiuse gli occhi, perchè in quel momento sacrificava i suoi fidi chiusi nel Tempio.

Un istante appresso un altro boato e fumo in vorticanti matasse giallognole e frammenti di marmo schizzanti fin contro le

pareti dei monti, mentre le turbe schiamazzano e si divincolano rabbiose nel terrore, annientano la Piramide; molti sono colpiti ed uccisi e mutilati atrocemente. Quando l'aria si schiarì, e ancora rombava sinistra la grande conca del lago, il Dio Ra emerge terribile, sfavillando gli occhi di agata, sulle macerie del suo tempio.

Ai suoi piedi, membra sanguinanti e mitre e barbe candide, fra ceneri grigiastre, si agitano in guizzi d'agonia, poi tutto fu immobilità intorno al Dio minaccioso.

Ormai nessuna forza, nessuna pietà avrebbe arrestato l'opera di Rham; ma forse il suo cuore tremava nel sacrificio del suo popolo.

Un'ultima volta riguardò la bella conca lacustre, che aveva ospitato per tanti secoli una gente felice; vide, nelle barche beccheggianti fra gli urti sulle onde sconvolte, le donne smarrite levare i loro bimbi nudi verso il Dio adirato, e gli uomini, fra il terrore e la rabbia, agitando remi e pali sopra le faccie urlanti; e lontano, all'occidente,



... e tutti i nobili e quelli della plebe sono schiacciati affogati atrocemente...

i campi arati, e i prati con lunghe file di pomari, e i villaggi sereni; rinchiuso brusco la porta d'oro, e, nel buio della sala, freddamente mosse gli ordigni della distruzione ultima.

La ressa delle barche agli sbocchi delle caverne, accocate con la distruzione degli specchi, si era diradata, dopo gli scoppi spaventevoli della Piramide. Ora la turba del lago attendeva che ne uscissero i compagni penetrati prima, con i nobili, che la voce corsa rapida annunciava come alleati della plebe contro il Re. E nell'attesa lentamente lo schiamazzo cessò.

— Vengono, vengono! — dicevano quelli che stavano agli sbocchi esplorando nel buio.

— Anche i nobili sono con noi — predicava Nefèr, voltando prudentemente le spalle alla gigantesca statua di Ra; quegli occhi fissi, con misteri di minacce, lo disturbavano.

— Vengono! — annunciò un ragazzo che scorgeva, nel buio lontano della grotta, un vago bagliore. Era la caverna del Re.

Le barche si allineavano in attesa: ed ecco sbucare tre teste immonde di coccodrilli, con brandelli di carne sanguinante fra le mascelle.

E subito dietro, una barca dorata con la prua infranta, e sopra, un ufficiale cogli occhi stravolti e la testa ammaccata.

Nefèr lo incontra e raccoglie sulla sua barca che evita a stento i coccodrilli colpiti da forconi e ricacciati sott'acqua.

Quando può parlare, l'ufficiale racconta che la volta della caverna è crollata nel mezzo, subissando e infrangendo le barche, e la gente è tutta perita. Le altre caverne sono esplorate da alcuni animosi, che ritornano comunicando alle turbe un terrore di morte.

— Ra ci ha maledetti!

— Le vie sono chiuse!

— Saremo eternamente prigionieri in questa valle!

Alcuni delusi volgono le prue verso i villaggi dell'occidente e, a poco a poco, si comunica a tutti un movimento rassegnato di ritorno; quando odono dall'oriente il fragore chiaro dell'acqua che precipita; e il livello del lago rapidamente abbassa.

Ammutoliti vedono le montagne intorno fuggire in sù verso il sole e la statua del dio Ra crescere, emergendo la sua base di marmo, l'isolotto, che l'acqua rabbiosamente abbandona, scoprendo verdi chiazze di erbe lacustri, con orribili contorcimenti di code e di dorsi di coccodrilli.

Le cateratte enormi, manovrate misteriosamente da Rham, prosciugavano il lago, e le im-

barcazioni, cozzando nei vortici, si rovesciavano e la gente già si contorce nel fondo melmoso; si afferrano disperatamente fra loro, s'aggrappano perduti alle barche rovesciate, si uccidono infuriando con urla belluini; mentre pacatamente, fra le scogliere emerse, avanzano inesorabili i coccodrilli sbattendo secche le ganasce voraci.

Pochi superstiti ancora in quel macello innumerevole, tentano di salvarsi, lottando divincolandosi per trascinarsi all'isolotta di Ra, invocando la protezione del Dio.

Ma il Dio Ra, scintillando contro al sole gli occhi di agata, tutto barbagli e lucori iridescenti nel manto gemmato, scrolla violentemente la testa enorme, poi si sparpaglia, con uno scoppio iroso, in una nuvola d'oro.

Un altro scoppio ancora, e la base marmorea dell'isola è un mucchio informe di schegge.

Allora dalle altissime pareti a strapiombo dell'Era Kohr, precipitano nella conca prosciugata e fin sulle rive opposte, ove erano i campi ed i villaggi, caotiche valanghe di terra ammu-

chiata a scagioni. Secoli di lavoro li avevano eretti con i frammenti estratti dalle viscere del monte per gli scavi della reggia e dei palazzi sotterranei.

Macigni rimbalzano tonando; franano immense fiancate con tronchi e radici vibranti vive serpentinamente; e burrati di ciottoli urlanti, e sbuffate poderose di polverone, cementano, spianano, cancellano le tracce ultime della vita e della distruzione nel fondo della vallata.

Rham, spinta l'ultima leva, riapre la porta d'oro e si affaccia. Il mondo di Ra è svanito.

Non sono ancora trascorse ventiquattro ore da che erano apparsi sul cielo e scesi nelle acque ridenti del lago i due figli di Ra, Or e Tor.

Rham se ne rammentò allora:

— Se i miei ordini sono stati eseguiti, essi dormono. Lasciamoli dormire. In fondo sono essi la causa di questa rovina.

Rinchiuse la porta d'oro, toccò, sopra lo stipite, un ferro che, dal di fuori, provocò la caduta di alcuni macigni che mascheravano il balcone. Si avviò rigidamente su per un corridoio che si apriva oltre le macchine

e s'internò nelle viscere della montagna.

In quel momento un "Caproni" sorvolò la vallata morta.

Capitolo XIX.

Bona omina De Bono proconsole

La sera del nove agosto, a un tavolo, sotto la grande palma della terrazza a mare, il corrispondente di un giornale della metropoli ordinò al cameriere una bibita ghiacciata, si assicurò che nessun collega gli minacciasse, da lontano, un abboccamento; si arrotolò e accese una sigaretta conica, sciorinò quattro cartelline candide, agitò nervoso la stilo per avviarla e, tra le sbirciate ammirate di quattro oziosi di un altro tavolo, stilava l'articolo.

Aveva finalmente capito, lì in Tripoli, conversando nei caffè, come si scava un pozzo, come si costruisce un muro, come si piantano le piante e che si devono inaffiare quando non piove; ed ora ne informava scrupolosamente i lettori del "suo" giornale.

Ulisse Perso

(Il seguito al prossimo numero).



Freddamente mosse gli ordigni della distruzione ultima...



AZZURRA - Verona — Da brava, non farti diventare verde! L'hai letto, o no, *L'Aquilone*? (fra parentesi, ti ringrazio del nuovo aquilotto preso al volo). A Verona voleranno avanguardisti e non avanguardisti. A Dio piacendo, però, una volta tanto le donne spenderanno più degli uomini, porca miseria! E con questo mi sembra d'essermi vendicato... Vai a vedere per me San Zeno.

GIACOMINI GIUSEPPE - Roma — Benvenuto! Ma non credere che io pubblichi il tuo articolo in cambio del tuo abbonamento. Che cosa sono questi ricatti? Ti assicuro che non ho letto ancora il tuo *Sguardo a Roma*. Forse è bello ed è degno di pubblicazione; ma tu non lo saprai. Se ti vuoi abbonare al giornale, farai un piacere a me e ti procurerai una gioia; dunque siamo pari. Ti saluto con molta cordialità e senza rancore.

ACCIPITER - Cagliari. — Accipiter, come sei furbo! Il tuo manganello disegnato sulla carta non mi fa paura. Anzi ti invito a Roma, a Villa Borghese, armato di randello. Lì verrò con un aeromodello da caccia e ti crivellerò il vestito nuovo. Se non sei orbo, avrai veduto stampato il tuo raccontino. Spero che prima di diventare nonno, capirai che per fare una cosa ci vuole del tempo. Credi di essere tu solo, tu unico e solo abbonato a *L'Aquilone*? Fai ridere i calamai. Ecco tutto.

AVIONETTA - Nido di Milano - (Telegramma urgentissimo proveniente da Cagliari). — « Appresa costernato morte porcellino stop. Impossibile attuazione idea squadriglia aerea Mifeli Calconi (errore dell'impiegato del telegrafo) stop. Aeroplani pasta frolla mangiati occasione feste pasquali stop. Condoglianze stop ». — Firmato: Accipiter (che barba!).

ROBERTO WHITE - Genova. — Grazie; abbiamo provveduto a tutto. Pubblichiamo una delle due fotografie. Arrivederci a Genova in giugno.

JONES BRESCIANI - Brescia. — Ci auguriamo anche noi che nella tua città aumenti la passione per l'aeromodellismo. Speriamo che i dirigenti codesto Aero Club possano fare qualche cosa in favore dell'attività dei più giovani. Pubblichiamo la tua fotografia. Ti raccomando di non dimenticare *L'Aquilone*; fallo leggere ai tuoi amici, ed anche a quelli più giovani di te. Saluti azzurri.

PIATELLI - Pisa. — Con otto lire gli aquilotti possono essere soci dell'Aero Club e abbonarsi a *L'Aquilone*. Ha ragione, dunque, il magg. Pezzi. Non stancarti di insistere presso giornalisti e librai affinché si decidano a richiedere il giornale. Ti abbiamo accentato prorogando il termine di scadenza del concorso. Pubblicheremo nel prossimo numero il programma del raduno nazionale di Rimini. Grazie e cordialità azzurre.

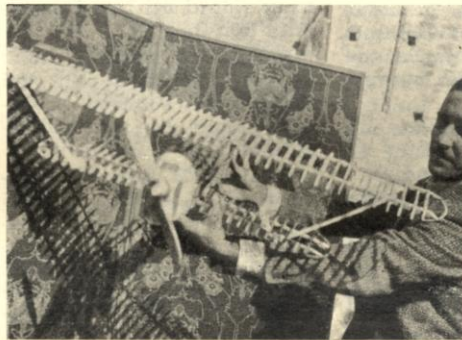
AQUILA GRIGIA - Milano. — Senti, pagliaccio, il fatto che tu sei spiritoso non ti dà il diritto di scrivere caoticamente e insolentemente; ricordatene. Se io ti rispondo, è segno che esisto. E basta. Ho mandato a Giarella la tua lettera con la speranza che riesca a capire cosa vuoi, pagliaccio!

ALA INFRANTA N. 2 - Mestre. — Che mania di infrangersi, che hanno certi nostri aquilotti. Tu, poi, sei anche poeta. (Speriamo che tu non ci mandi dei versi!). Ad ogni modo sono d'accordo con te. « Se non è poesia la natura, cos'è che è poesia allora? ». D'accordissimo, e perciò ti esorto a non scrivere versi, i quali servono soltanto a falsare la natura delle cose e della... poesia.

Se, però, vuoi mandare qualche scritto di carattere aviatorio, mandalo pure, ma in prosa. E cerca di diventare abbonato rego-

lare, altrimenti sarò costretto a ignorare che ho un simpatico nipote a Mestre. E accomodati l'ala. Ricambio i saluti febbrili e agelliani.

GIOVANNI TUCCIMEI - Roma. — Che dio mi liberi dalle gare fra fratelli. Non sarete mica impazziti, spero! Dove vuoi che trovi il tempo e lo spazio per rispondere a degli aeronipoti in gara fra di loro allo scopo di ricevere il maggior numero di risposte? Dici che hai pensato a Italo Balbo e alla Crociera del decennale. Hai fatto bene. La Crociera del Decennale è un'impresa che non sarà dimenticata mai e che difficilmente verrà superata. Incoraggia pure tua sorella a lavorare. Io, per mio conto, non



Strutture di un « C. R. 30 » che Giuseppe Triolo di Palermo ha condotto a termine in questi giorni

parlerò ad Avionetta delle intenzioni bellucose di Rondine aerodinamica. Spero che sarai contento della lunga risposta e che, in compenso, seguirai a diffondere *L'Aquilone* fra i tuoi amici. Sì, il nostro è l'unico giornale nel quale si tratta seriamente di aeromodellismo. C'è qualche rivista in America, ma si tratta di riviste-catalogo a... servizio di interessi privati. Sai, non tutti sono idealisti come noi. Salutiamo.

LILIANA GERI di Firenze - (desidera che gli aquilotti e le rondini fiorentini le scrivano qualche volta. Ella abita in via Vittorio Emanuele, 14). — Ed ecco fatto, cara Liliana. Io spero che almeno qualche rondine ti venga a trovare e possiate insieme ingaggiare una battaglia contro i pigri e gli ignoranti. Ti confesso che il caso di Firenze mi impressiona. E' msi possibile che in una città tanto gloriosa non esista più gente di buona volontà? Se ci penso lungamente, certamente devo dubitare della storia... Ed ora sappi che puoi venire a Torino, col tuo babbo, o con chi vuoi. A Torino troverai Avionetta ed altri milanesi, e qualche romano, e qualche genovese. I disegni vanno fatti su carta buona e con inchiostro di Cina. Azzurrità.

LUIGI ERSPOMER - Rovereto. — L'unione fa la forza; proprio così. Ti mando gli indirizzi degli abbonati della tua città. E auguri.

VITO LOZAPONE - Napoli - (incomincia la sua lettera così: « Caro zio Falcone, vi scrivo una lettera che vi chiede molto, cioè il mio avvenire, mi voglio far suggerire la via che porta tutti gli aquilotti alla mèta che si desidera. Voglio diventare un aviatore. Mi voglio distinguere da tanti altri cittadini paurosi! Io voglio dominare la terra dall'alto. Caro zio, io ricorro solamente a voi perché solo in voi ho fiducia, i miei genitori non possono aiutarci, ecc. »).

Questo nostro aquilotto ha quindici anni e vuol fare l'aviatore. Il consiglio che gli posso dare è il seguente: si occupi di aviazione, legga e studi; e aspetti d'aver com-

piuto il 18° anno di età. Allora ne parliamo; anzi, se sarà necessario, noi lo aiuteremo.

GUSTAVO ENRICO FAGNANI - Milano. — Certo, con della buona volontà e con l'aiuto de *L'Aquilone*, e particolarmente delle lezioni di Giarella, si può diventare degli ottimi aeromodellisti. E tu hai dimostrato questa verità ancora una volta. Pubblichiamo due delle tre fotografie che ci hai mandate. Ricambio gli auguri e i saluti fascisti.

BRUNO NOVARESE - Torino. — Ti avverto che finora non è giunto l'importo del tuo abbonamento: vedi se puoi farmi sapere come lo hai spedito e se, come credo, possiedi la ricevuta. E' stato spedito un numero di saggio de *L'Aquilone* agli indirizzi che hai mandati. Saluti volanti.

AQUILA VELOCE - Vicenza (ma può l'aquila non essere veloce?). — Benissimo, provveduto invio giornale nuovo abbonato attendone altri da te procurati salutoti telegraficamente, perché anch'io ho molto da fare.

AVIATIK - Bergamo. — Il tuo nuovo aquilotto è stato accolto ottimamente. Rivolgiti a costoso Aero Club e vedrai che ti hanno raccontato delle balles. Nessuno vola gratuitamente e neppure pagando soltanto due lire. Se vorrai approfittare dei voli di propaganda quando costà verrà il « Ca 101 » del R.Ae.C.I., pagherai 10 lire per fare un volo. Salve.

AQUILOTTO ROMAGNOLO - La Spezia. — Tuo cugino è trionfalmente entrato nell'aerofamiglia de *L'Aquilone*. Ti manderemo l'elenco degli abbonati di codesta città.

Sono pochini, molto... pochini, e tu dovrai adoperarti per moltiplicarli. Vedi di muoverli e di spingere qualche altro tuo compagno a farsi socio del più grande e benemerito giornale (sono tue parole).

Per ragioni che sarebbe troppo lungo dire, i voli di propaganda sono stati organizzati con apparecchio terrestre. Può darsi che l'annovero siano effettuati anche in luoghi ove esiste l'idroscafo; ma è soltanto una mia supposizione. Saluti stratosferici.

PASQUALE STARITA - Napoli. — Sì, abbonandoti avrai quanto desideri. Saluti alati.

AQUILA AZZURRA - Ancona. — In un tempo assai lontano mandasti al giornale, insieme a graditissimi auguri per il suo avvenire, un disegno con preghiera di restituzione. Te lo avremmo restituito se ci avessi svelato il

tuo nome, rivelazione che fino ad oggi abbiamo attesa invano. Ti invitiamo a rifare il tuo disegno a penna, con inchiostro di Cina. Cordialità azzurre.

LORENZO PALLAVICINI - Bologna. — Gradirei sapere se finalmente ti è pervenuto il « Manuale per il pilotaggio » che hai atteso per parecchio tempo.

LUIGI VALANZANO - Roma. — La fotografia è... tremebonda, cioè mossa, come dicono gli intenditori, e perciò non la posso pubblicare. Mandamene di migliori e le pubblicheremo. Sono disposto a mandare le copie per la propaganda a Luciano Capelli; per ciò mandami il suo indirizzo esatto ricordandomi questa faccenda della propaganda. (Tu sai che ho molte cose per la testa e potrei dimenticarmi della ragione per cui ho chiesto l'indirizzo). Ricambio cordialmente i saluti di Gabriella e di Fausto Camaleonti. A te un saluto a tempo di record.

ALESSANDRO SALVIONI - Roma. — Ho piacere che tu sia figlio d'uno stampatore delle *Luzzati* e sono anche contento che tu sia amico di quel bravo ragazzo che è Giovanni Tuccimei. Se seguirai continuamente l'attività degli aeromodellisti romani, finirai con l'apprendere molte cose utili. Spero che un bel giorno diventerai un vero aquilotto, abbonandoti regolarmente a *L'Aquilone*. Ciao.

RONDINE - Roma. — Che strane domande mi fai! Perché zio Falcone non dovrebbe essere due lire. Se vorrai approfittare dei voli di propaganda quando costà verrà il « Ca 101 » del R.Ae.C.I., pagherai 10 lire per fare un volo. Salve.

AQUILOTTO ROMAGNOLO - La Spezia. — Tuo cugino è trionfalmente entrato nell'aerofamiglia de *L'Aquilone*. Ti manderemo l'elenco degli abbonati di codesta città.

PETRO GUSO - Milano. — Ti ringrazio del dono, ma non posso pubblicare perché non racconti nulla. Noi desideriamo, non delle parole, ma dei fatti. Tu che sei ragazzo, abituati fin d'ora ad odiare le parole: inutile verbosità della gente che non sa operare. Scrivimi ancora e se pensi di farmi dei doni, mandami qualche cosa di più sostanzioso. Saluti volanti.

G. C. BERTA e L. CAPELLI - Genova. — Vi mandiamo gli indirizzi degli abbonati di Genova. Ci vedremo al raduno, che è imminente. Auguri e azzurrità.

ARTIGLIO - Bari. — Ricevuto il tuo abbonamento. Ora attendi sapere che cosa mi hai domandato precedentemente, perché non ne ho nessun ricordo. Per quanto mi chiedi sul tagliando del vaglia, ecco: per visitare un campo d'aviazione occorre il permesso del suo comandante, che in generale non viene rifiutato agli abbonati de *L'Aquilone*; per il resto rivolgiti a costoso Aero Club. Ti ho fatto spedire i numeri richiesti. Saluti alati.



Giorgio Bacchelli e gli aeromodellisti Pagliani e Tosa, on colti dal fotografo mentre studiano il progetto (di Bacchelli) per la costruzione d'un veleggiatore. Possiamo direi che l'apparecchio è già stato costruito in scala ridotta e che ha dato risultati ottimi



Enzo Pandolfi di Ancona si è fatto fotografare sotto la statua dell'imperatore Traiano. La nostra Aquila anconitana cerca delle buone protezioni...

BALDO BANDINI - Torino. — Il vice curato è stato accolto con grande entusiasmo nella nostra aerofamiglia. Speriamo che le tue belle speranze e le tue buone promesse si trasformino in... nuovi abbonati. Salve.

L'UCCELLACCIO - Roma. — Ottimamente. Sei ormai fra i benemeriti de L'aquilone per i non pochi abbonati che ci hai procurati. Ai due nuovi abbonati spedito gli arretrati. Cordialmente ti saluto.

AQUILOTTO ROMAGNOLLO - Torino. — Come premio del nuovo abbonato che hai fatto, ti ho spedito subito subito i disegni che desideri. Saluti volanti.

GIUSEPPE RICCARDI - Torino. — La risposta è semplice. O ti sei dimenticato di rinnovare l'abbonamento (scaduto il 31 dicembre scorso), oppure cotesto Aero Club non ci ha dato ancora notizia dell'avvenuto rinnovo. Grazie del nuovo aquilotto da te fatto. Saluti.

FILIPPO CHISOTTI - Trofarello. — Il direttore mi incarica di dirti che il tuo racconto non è tanto originale da meritare la pubblicazione: mi prega, perciò, di incoraggiarti a scriverne altri, più interessanti. Ti ringrazio degli elogi che fai a L'aquilone e mi auguro di leggere presto un bel racconto tuo, pieno d'avventure e d'allegria.

ENZO POLITI - Jesi. — Cercherò di accontentarti. Intanto ti mando tanti auguri e saluti affettuosi.

ANDRIETTA - Torino. — Tu non puoi immaginare quanta gioia mi portino le prime lettere delle nuove rondini e dei nuovi aquilotti: queste lettere sono il mio sole. Dunque tu puoi mandarmi quanti raccontini vuoi, e puoi raccontarmi di te e delle tue avventure aviatorie. Non so se esista in commercio il modello in alluminio dell'« S. 71 ». In quanto a quello dell'« S. 55 X », cercherò io a Roma, e siccome spero di trovarlo, ti scriverò l'esito delle mie ricerche. Mi auguro di trovarti guarita a Torino fra quindici giorni. Tu avrai veduto che venerdì 31 maggio e sabato 1° giugno gli aquilotti e le rondini torinesi si riuniranno per volare e per vivere due giornate di allegria.

ADOLFO ZORDAN - Lucca. — Ricevo all'ultimo momento la tua lettera e non ho il tempo per fare delle ricerche. Leggi la posta del prossimo numero.

L'AQUILA - Ancona. — No, certi scherzi non si fanno. Ecco tutto. Sei un imbroglione.

AERONETTO - Napoli. — Cominciavo davvero ad essere in pensiero, caro ragazzo! Dunque te la sei cavata con delle semplici, se pur numerose, ammacature. Non ti preoccupare

per L'aquilone. Studia. A esami superati, riprenderai furiosamente il lavoro: ricordati che il raduno è nelle tue mani. Ti sono stati spediti i numeri che ti mancavano. Attendo le promesse fotografiche.

ENEA TORIELLI - Milano. — (Tu scrivi: « Il mio nome ti sarà nuovo, o quasi, perchè solo da cinque mesi mi sono abbonato al molto bellissimo — accidenti alla grammatica! — (Benissimo) Aquilone. Già da qualche tempo volevo scriverti, ma solo ora mi sono deciso a farlo per darti una lieta notizia che tu avrai già compreso: sono riuscito a far abbonare l'aquilotto Meotti Fedele... »). Bene, mo'to benissimo! Queste sono belle notizie, che io segnalo qualche volta con la speranza che qualcuno voglia emulare i miei aeropotipi più attivi. Ti manderò i cartoni che desideri. Intanto ti auguro di fare un figurone durante le gare di aeromodelli. (A proposito: mi stupisco che Avionetta non abbia mandato la cronaca della disgraziata giornata di cui tu mi parli. Forse ella non era presente? O, in seguito ad una scassatura, s'è tanto avvilita da non poter più scrivere due righe?). Ricambio i saluti stratesferici.

Ro. 1 - Napoli. — Ti abbiamo spediti ancora una volta gli arretrati. Non abbiamo potuto pubblicare il tuo scritto perchè non aviatorio. Lo so anch'io ch'era d'attualità, e importante, ma devi credere che non possiamo deviare dal nostro programma. Raccontami qualche cosa d'aviatorio e spiegami cosa significa quello strano timbro con cui ornai le tue lettere. E fammi il piacere di scrivere a macchina. Quelli sono le tue idee sulla copertina? Confesso che non me ne ricordo più. Ti mando un saluto rombante. (Fra parentesi ti prego ancora di fare della buona propaganda. Napoli ne ha urgente bisogno: sta passando in coda; a Firenze. Però Firenze è in peggiori condizioni...).

Zio Falcone

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

AEROPLANI CAPRONI S.A.

SEDE E DIREZIONE GENERALE:

Via Mascenate 76 - MIL/NO (Talliedo)

Telegrammi: AEROPLANI CAPRONI Telefoni: 51784 - 51785 - 51786



Con questo apparecchio Vittorio Beonio Brocchieri, pilota intrepido, viaggiatore, scrittore, professore di Università, ha percorso in volo, sicuro, senza alcun incidente, decine di chilometri, su tutti i continenti, a tutti i cieli del mondo.

Aeroplani ed idrovolanti per servizi civili e militari, coloniali, da scuola, da turismo, per acrobazia

COSTRUZIONI METALLICHE
MISTE ED IN LEGNO

Sportivi!!

I'APEROL

**AUMENTA LA TONICITA'
MUSCOLARE E MANTIENE LA FORMA**

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

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

a RIMINI QUESTA ESTATE
RADUNI AEREI DEL R. Ae. C. I.
e de **L'AQUILONE**

Voli di propaganda e battesimi dell'aria gratuiti
per gli abbonati a L'AQUILONE



MOSTRA DELLA PITTURA DEL '300 - GARE
VELICHE E MOTONAUTICHE - GARE INTERNAZIONALI DI TENNIS - RADUNI AUTOMOBILISTICI - MOSTRA CANINA - SPETTACOLI LIRICI E DI PROSA

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.

CHIEDETE
per la lavorazione
del legno alle
OFF. MECCANICHE GREGORI
di SCHIO

Ultima stampa descrittiva della
"UNIVERSALE GREGORI", Mod. 1935

Macchina combinata per le otto principali
lavorazioni del legno

LA PIÙ SEMPLICE, COMPLETA, ECONOMICA

Fabbrica automobili
ISOTTA FRASCHINI
Via Monterosa, 69
Milano

Imprese memorabili compiute
con motori d'aviazione

"ISOTTA FRASCHINI,"
nel Primo Decennale dell'Aeronautica Italiana

1926
Conquista di 17 Records Mondiali
con motori I. F. Asso 500.

1927
Conquista di altri 6 Records Mondiali e 3 Records Nazionali con motori I. F. Asso 500.

Doppia traversata dell'Atlantico del Sud del Comandante De Barros con motori I. F. Asso 500.

Doppia traversata dell'Atlantico e Raid delle due Americhe del Comandante De Pinedo con motori I. F. Asso 500.

1928
Raid nelle Terre Artiche del Comandante Maddalena con motori I. F. Asso 500.

Crociera in Squadriglie nel Mediterraneo Occidentale con uno Stormo di 61 apparecchi con motori I. F. Asso 500.

1929
Crociera in Squadriglie del Mediterraneo Orientale con uno Stormo di 35 apparecchi con motori I. F. Asso 500.

1930
Conquista di 6 Records Mondiali con motori I. F. Asso 1000.

Conquista di altri 6 Records Mondiali con motori I. F.

AEROMODELLISTI

Il leggerissimo legno di Balsa - il compensato dai più piccoli spessori - i migliori cuscinetti a sfere e tutto il materiale per la costruzione di un modello volante, lo potete richiedere a

MOVO

Via Carlo Raulzo, 16 - Milano
Listino prezzi dettagliato
inviando Lire una in francobolli

il congresso degli gnorni.



IL PRESIDENTE DEGLI GNOMI.
LO GNOMO AZZURRO.
LO GNOMO ROSSO.
LO GNOMO ARANCIONE.
LO GNOMO VERDE.
LO GNOMO GIALLO.
LO GNOMO BIANCO.

La scena rappresenta la sala delle Assemblee nel palazzo dell'Accademia delle Scienze, nel regno degli gnorni.

IL PRESIDENTE.

Eccoci qui riuniti pel nostro centenario convegno...

LO GNOMO GIALLO.

Se teniamo conto del calendario degli gnorni or fa un secolo, ci fu un altro convegno! Il tempo non esiste, come nell'universo stellare. Noi viviamo sul ritmo dell'eterno...

IL PRESIDENTE.

Calcolando cogli uomini, noi siamo nell'inverno del millenovecentotrentacinque... Nel regno degli gnorni or fa un secolo, ci fu un altro convegno! Come allora, riuniti siamo per un concorso per la più bella delle relazioni...

LO GNOMO VERDE.

Del corso Bonaparte la storia feci allora ed il quarto premio vinsi...

LO GNOMO BIANCO.

Ed il terzo, io, con le «innovazioni che portò nel teatro l'avvocato Goldoni».

IL PRESIDENTE.

E il nostro gnomo azzurro ebbe allora l'onore di vincere col suo studio «Scoperta del vapore e le sue applicazioni».

LO GNOMO ARANCIONE.

Ma nel milleseicento io fui quello che vinse ed ebbi il sopravvento su tutti i relatori qui chiamati a raccolta!

LO GNOMO VERDE.

E che forse scordata avete quella volta, il mio grande trionfo, la relazione feerica ch'io feci un giorno sulla scoperta dell'America?

IL PRESIDENTE.

Tutto questo appartiene al passato... Chiediamo le novità del giorno!

LO GNOMO ROSSO.

Novità! Ne portiamo a bizzeffe! In quest'ultimo secolo sulla terra non fecer che scoperta, gli uomini!

LO GNOMO GIALLO.

Non s'afferra una nuova scoperta che già ne surge un'altra.

IL PRESIDENTE.

Miei cari congressisti, questa maniera è scaltre per svalutar degli altri relatori i lavori; ognuno dica il titolo del suo saggio e gli onori toccheranno a colui che potrà sull'istante

dirci ciò che da un secolo, di attraente e brillante fecero sulla terra... Coraggio! La parola è allo gnomo arancione.

LO GNOMO ARANCIONE.

C'è una macchina sola inventata dagli uomini che meriti attenzione.

IL PRESIDENTE.

E si chiama?

LO GNOMO ARANCIONE.

TELEFONO. Ecco la relazione.

IL PRESIDENTE.

Di che si tratta?

LO GNOMO ARANCIONE.

Del modo di parlarsi a distanza. Con la piccola macchina, da questa stessa stanza, voi potrete parlare con persona lontana...



IL PRESIDENTE.

Interessante!

LO GNOMO VERDE.

Magica!

LO GNOMO GIALLO.

Meravigliosa!

LO GNOMO BIANCO.

Strana!

IL PRESIDENTE.

E adesso, gnomo verde, la vostra relazione!

LO GNOMO VERDE.

Credo di aver veduto la più strana invenzione degli uomini. (Mancavo da cent'anni tra loro) Una macchina...

IL PRESIDENTE.

Il nome.

LO GNOMO VERDE.

IL CINEMA SONORO.

Le immagini degli uomini riprodotte, parlanti! Da scambiarle per vere!

IL PRESIDENTE.

Son cose strabilianti!

L'uomo in questi cent'anni ne ha fatti di progressi! Ed ora, gnomo bianco, a voi...

LO GNOMO BIANCO.

Se non sapessi che l'uomo non conosce niente della magia, avrei creduto d'essere affetto da malia nel veder sulla terra credenze inanimate che ad un tratto da sole cantano serenate, pronuncian conferenze, suonan arie di danza...

IL PRESIDENTE.

E come ha nome dunque la bella stravaganza? Certo deve esser bello far cantare un armadio!

LO GNOMO BIANCO.

La strumento illustrato da me si chiama RADIO!

IL PRESIDENTE.

Bene! E voi, gnomo rosso!...

LO GNOMO ROSSO.

Le macchine io ho veduto che in terra vanno rapide!

LO GNOMO GIALLO.

Di già noi avemmo il fiuto di questo or son cent'anni, quando l'azzurro gnomo vi parlò delle macchine a vapore!

LO GNOMO ROSSO.

Ma l'uomo Ora marcia soltanto con gli strani veicoli senza cavalli, e appaiono abbastanza ridicoli!

IL PRESIDENTE.

E che nome hanno dato a questo carro mobile con le sue sole forze?

LO GNOMO ROSSO.

L'han chiamato AUTOMOBILE!

IL PRESIDENTE.

E adesso la parola allo gnomo, che cento anni or sono già vinse...

LO GNOMO AZZURRO.

Non mi sento di spiegare a parole ciò che in terra ho veduto! Miracolo si grande non avrei mai creduto!

IL PRESIDENTE.

Spiegate dunque...

LO GNOMO GIALLO.

Parla!

LO GNOMO ROSSO.

Che hai veduto di strano?

LO GNOMO AZZURRO.

La macchina del cielo che si chiama AEROPLANO!

VOCI.

La macchina del cielo?

LO GNOMO AZZURRO.

La carrozza volante che da terra si innalza e che arriva distante nei cieli... Essa sorvola le montagne, essa spiega, immenso uccello, l'ali. Niuna gioia essa nega all'uomo fortunato che alla corsa si affida... Grande, rapida, magica tutte le furie sfida dei venti e delle nuvole... Degli spazi è padrona...



Vola serena, impavida, e tutto l'aere suona a lei d'intorno... Canta in alto il suo motore!

IL PRESIDENTE.

Per tale meraviglia proclamo vincitore lo gnomo azzurro. Ei vide l'uomo alfine volare! Leggi la relazione. Siamo qui ad ascoltare...

LO GNOMO AZZURRO.

(estrae la sua relazione e comincia a leggere:) «Invenzioni e scoperte. Motori ed aeroplani».

— Fin dagli antichi tempi sognavano gli umani...

SIPARIO.

Guglielmo della Noce