

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



Propaganda alla rovescia

Immaginiamo che molti di voi avete veduto l'illustrazione che qui riproduciamo perchè abbiate sotto gli occhi l'oggetto delle nostre rampogne. Si tratta, come vedete, di un'illustrazione, originalmente a colori, del noto pittore del settimanale per famiglie «La domenica del corriere».

Ora vi descriveremo come avrebbe dovuto essere disegnato il «Massimo Gorki» mentre precipitava in fiamme. L'ala sinistra, spezzatasi in seguito all'urto col piccolo velivolo, deve precipitare dalla parte del motore; perciò l'estremità dell'ala dovrebbe rimanere in alto, perchè straordinariamente più leggera della parte centrale. Venuta adesso a mancare l'ala sinistra, l'aeroplano (sempre sostenuto dall'ala destra, che seguita a funzionare da piano portante) è trascinato in basso dal peso della fusoliera, la quale non potrà affondare con la prua, ma precipiterà con tutto il fianco, in modo che l'ala destra, attaccata sempre alla fusoliera, precipiterà con l'estremità verso l'alto. Chiaro?

Facciamo grazia al celebre pittore di alcuni rilievi sulla disposizione e sulle ibride forme dei motori; e di altre inesattezze, gli facciamo grazia.

Ma c'è un'altra cosa che ci sta sommarmente a cuore e di questa cosa importantissima vi parla un egregio professore di Torino, al quale cediamo la parola.

L'insegnante torinese ci manda la seguente lettera:

Chiedere ai settimanali popolari a grande tiratura, che non indulgano alle facili preferenze dei lettori, sarebbe pretendere troppo; troviamo però di cattivo gusto, in un'epoca in cui tutti gli sforzi sono tesi a creare nella massa — e soprattutto nei giovani — una coscienza aviatoria, la terrificante illustrazione che distrusse il «Massimo Gorki», apparsa su La Domenica del Corriere del 2 giugno.

Quelle ali incendiate tra una nuvola densa di fumo, quei corpi proiettati nello spazio, e la stessa catastrofica dicitura che descrive la scena col soccorso di particolari e di statistiche, il lutto a vivaci colori, non costituiscono certamente il miglior materiale di propaganda, atto a dissipare i dubbi degli ignoranti sulla sicurezza delle linee civili e sulla stabilità dei voli.

Proprio in questi giorni grandi masse di balilla sono oggetto di propaganda, nelle scuole medie ed elementari, in previsioni di festosi raduni aviatori, durante i quali numerosissimi fanciulli riceveranno il «battesimo dell'aria». Ci consta che la dettagliata narrazione del disastro del «Massimo Gorki», riportata sotto titoli vistosi da molti quotidiani, ha avuto in parecchi casi effetto negativo ed ha provocato ingiustificati timori e generali diffidenze.

Ora è la volta del settimanale milanese, sempre alla ricerca di soggetti truccolenti (son vent'anni, che Beltrame ha di questi gusti), il quale completa con un incisivo commento grafico la cronaca dei quotidiani.

E' bene che i balilla ricordino — e le

dicano ai diffidenti genitori — alcune verità essenziali: gli incidenti aerei registrati in Italia, in proporzione al grande numero dei voli effettuati, avvengono in quantità minima. Poi: gli incidenti suddetti si registrano durante esercitazioni militari e non mai durante voli o manifestazioni civili, e ciò per il diverso carattere dei voli militari.

Questi molto spesso consistono in collaudi di nuovi apparecchi, in prove di velocità, in esperimenti tecnici, in voli di addestramento, tutte cose che possono provocare incidenti sia al pilota novizio come a valorosi ericini. Chi non ricorda l'eroico Generale Guidoni, il quale rimase vittima di una discesa con un paracadute di nuovo tipo che egli volle provare per primo?

I nostri apparecchi di navigazione civile, invece, hanno compiti assai diversi, sono il risultato di tanti esperimenti, tentativi, collaudi. Sono affidati a piloti di provata abilità e non intendono certamente competere in velocità coi «caccia» militari, nè sfoggiare le acrobazie che ammiriamo spesso nel cielo.

Quando poi si tratti di un trimotore che trasporta, nella sua ampia e sicura cabina, un gruppo di balilla, stiamo pur certe le buone mamme che i loro figliuoli sono più sicuri per aria che in un crocicchio di strade nell'ora del mezzogiorno.

Non abbiamo altro da aggiungere.

Francesco Baracca

Pubblichiamo del nostro giovane Costantino Fassò questo semplice scritto su Francesco Baracca.

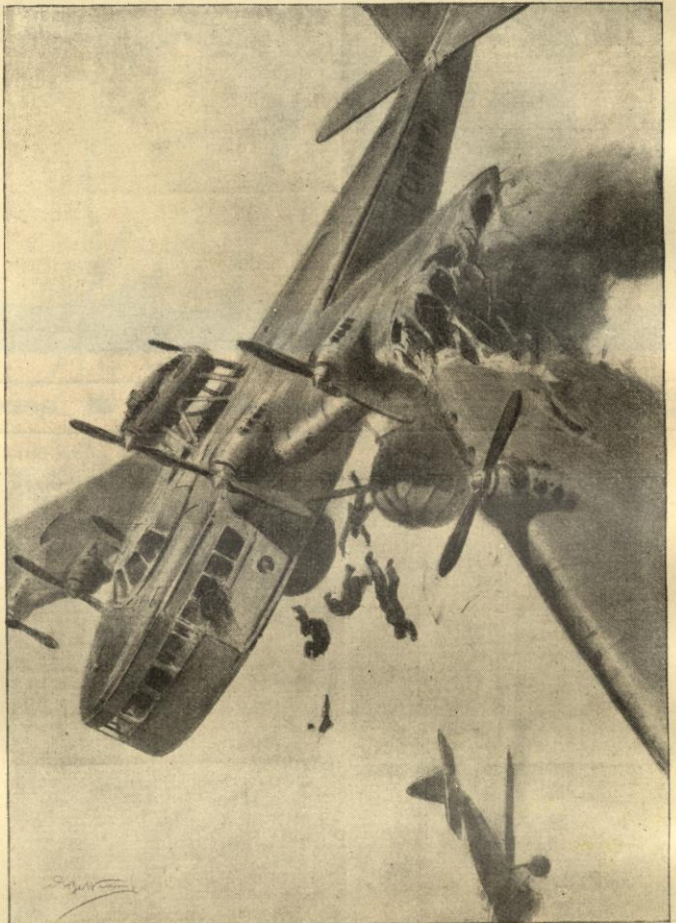
«Primo pilota da caccia in Italia, campione indiscusso di abilità e di coraggio, sublime affermazione delle virtù italiane di slancio e audacia, temprato in settantatré combattimenti, ha già abbattuto trenta velivoli nemici, undici dei quali durante le recenti operazioni. Negli ultimi scontri, tornò due volte col proprio apparecchio gravemente colpito e danneggiato da proiettili di mitragliatrice. — Cielo dell'Isone, della Carnia, del Friuli, del Veneto e degli Altipiani, 25 novembre 1916, 11 febbraio, 22-25-26 ottobre, 6-7-15-23 novembre, 7 dicembre 1917.»

Tale la motivazione della medaglia d'oro concessa a Francesco Baracca nel maggio del 1918.

Piccoli amici de L'aquilone, chi c'è tra voi che non conosca il nome di questo ti-



Bruno e Vittorio Mussolini sul campo di Centocelle assieme al loro istruttore magg. Tessore



tano dell'aviazione, limpido esempio di ciò che può la razza latina?

Durante la guerra il grande figlio di Luogo era il terrore dei nemici; la sua mitragliatrice infallibile non lasciava speranza a quelli di essi che in lui s'imbattevano; i barbari invasori che credevano di spadroneggiare in casa nostra, non appena appariva ai loro occhi il velocissimo caccia fregiato del segno del «cavallo rampante», si davano alla fuga: e difficilmente riuscivano a scampare!

Il «divino abbattoire» aveva al suo attivo ben trentaquattro vittorie quando la morte lo colse, il 19 giugno 1918.

Oggi, a diciassette anni soli dalla sua scomparsa, egli è considerato come un leggendario cavaliere del cielo, un nume tutelare dell'Italia, sceso a difendere la Patria: tanto hanno del meraviglioso le sue imprese!

In Baracca i combattenti, i fanti sepolti nel fango putrido delle trincee, gli alpini vicini al cielo sulle vette nevose, sentivano un protettore soprannaturale, un angelo provvidenziale, che sempre appariva librato sulle sue argente ali, a difendere e a salvare i figli d'Italia.

Quale fu il dolore di tutta la Nazione alla notizia luttuosa! Colui che era uscito incolore da tanti duelli aerei, che era considerato invincibile, doveva perire abbattuto da una palla di fucile, tirata a caso!

Immenso fu anche il dolore degli aviatori, che, come lui, ogni giorno sfidano i pericoli del cielo. Ne parla Silvio Scaroni, nel suo libro «Battaglie nel cielo»: «Nessuno di noi osava dire all'altro che credeva, mentre nel profondo della nostra anima tutti sentivano che qualcosa d'irreparabile era accaduto.

Sulla nostra mensa di Casoni, abitualmente così gaia, era sceso, quella sera, un velo di tristezza angosciosa, che ci aveva tutti ammutoliti... I nostri trofei, composti di croci nere staccate dalle ali nemiche vinte, aggiungevano la loro nota lugubre a quel-

l'ambiente divenuto d'improvviso tanto triste...».

Ma io non posso pensare che Baracca abbia chiuso la sua nobilissima vita giacendo sulle aride pendici del Montello, tra i rottami dell'apparecchio bruciato, avendo negli occhi d'aquila il solo spettacolo dell'immane lotta: a me piace immaginarmi la morte dell'«Asso degli Asse» come una visione stupenda. Io credo che il «divino abbattoire» in quel supremo momento abbia visto apparire nell'azzurro sereno del cielo, testimone di tante sue gloriose imprese, l'Italia futura, la trionfante di Vittorio Veneto, l'arbitra della pace mondiale, creata dal sacrificio e dal genio di Uno dei suoi compagni di guerra. Così comprese che il suo olocausto non era vano, e lo spirito immortale dell'eroe apparve certamente sulla fronte dei nostri eserciti il giorno della Vittoria gloriosissima: e li guidò al trionfo.

Francesco Baracca è ancora vivo nella memoria degli italiani tutti, ed i nostri cuori si sentono elettrizzati al suo nome, che egli impersona, nella sua figura, già circondata da un luminoso alone di leggenda, la gloriosa arma azzurra.

Piccoli amici de L'aquilone, ricordate le ardenti parole pronunziate dal poeta-aviatore, Gabriele D'Annunzio, per le esequie solenni di Francesco Baracca:

«Per noi egli era tutto un'ala di guerra, cuore e motori, tendini e tiranti, ossa e centine, sangue ed essenza, animo e fuoco; tutto una volontà di battaglia, uomo e congegno. L'ala si è rotta e arsa: il corpo si è rotto e arso. Ma chi oggi è più alato di lui? Ditemelo. Chi oggi è più alato e più alto di lui? Ditemelo.

Non era se non un punto nel cielo immenso, non era che una vibrazione invisibile nell'azzurro infinito. E ora è per noi tutto il cielo, è per noi tutto l'azzurro.

Francesco Baracca! Presente!

Costantino Fassò

Le origini dell'aviazione

Il più leggero dell'aria

Allorchè nel 1766 il celebre scienziato inglese Cavendish ebbe scoperto l'idrogeno, il dott. Black, medico e chimico scozzese, provò più volte, senza riuscirci, di far salire nell'aria una vescica riempita di gas estremamente leggero. Egli fu spinto a questo suo esperimento in particolar modo dalle notizie che gli erano pervenute di quelli già effettuati verso la fine del 17° secolo dal gesuita portoghese padre Bartolomeo Gusmao. Costui aveva costruito un aerostato ed eseguito in gran segreto alcune prove con successo, senza però svelare i suoi procedimenti inquantochè, accusato di magia, fu incarcerato dalla Inquisizione.

Il dott. Black, scoraggiato, abbandonò la sua idea e non si parlò più di aerostati fino al 5 giugno 1783, quando due fabbricanti di carta di Annonay, i fratelli Stefano e Giuseppe Montgolfier, lanciarono solennemente su una pubblica piazza della città un globo di tela da imballaggio, rivestito di carta. Questo pallone, che fu chiamato «mongolfiera», aveva una capacità di circa 866 metri cubi, era aperto nella sua parte inferiore ove portava sospeso un recipiente in cui bruciava della stoppa per produrre il calore atto a dilatare l'aria contenuta nel globo e provocare conseguentemente l'ascensione.

I fratelli Montgolfier più volte rinnovarono le esperienze sempre con grandissimo successo. Mentre si svolgeva tale attività, il fisico francese Charles, attratto dall'importante problema della navigazione aerea, sostituì per il primo l'idrogeno all'aria e il pallone da lui ideato e fatto costruire si sollevò a Parigi dal Campo di Marte salutato dal cannone, mentre una folla immensa in delirio riempiva l'intera piazza, le vie circostanti e i tetti delle case.

Pochi mesi dopo, e precisamente il 20 novembre 1783, Pilatre de Rozier, collaboratore dei Montgolfier, fatto ardire dai suoi primi successi, si azzardò, insieme col marchese D'Arlandes, su di un aerostato interamente libero, intraprendendo per il primo il primo viaggio aereo vero e proprio.

Mentre all'estero si svolgevano questi avvenimenti, in Italia, il patrizio milanese Paolo Andreani si diede a compiere ascensioni aeree su di una mongolfiera di costruzione italiana. La prima importante ascensione fu da lui eseguita in qualità di pilota il 13 marzo 1784 partendo da Moncuoco ove era la sua villa. Rimase in aria 25 minuti, si elevò all'altezza di circa 5.000 metri e scese felicemente tra Carugate e Caponago. L'Andreani compì poi altre escursioni aeree, portando anche a bordo due passeggeri.

Fra tutti gli aerostati esistenti in quel periodo, quello dell'Andreani sollevò il maggior peso sotto il minor volume.

Contemporaneamente, un ufficiale del Genio dell'esercito napoletano, che poi passò in diplomazia, il nobile Vincenzo Lunardi, non appena ebbe sentore delle felici prove compiute in Francia da Pilatre de Rozier e degli altri pionieri, rispose di costruire un pallone per compiere egli pure delle ascensioni. La sua prima prova ebbe luogo il 15 settembre 1784 a Londra alla presenza del Principe di Galles e di numerosissimo pubblico. Da quel giorno il Lunardi moltiplicò le sue ascensioni anche portando passeggeri a bordo, e il 29 giugno riuscì a percorrere un tratto di più di 260 Km., compiendo tre atterraggi.

A distanza di quattro anni, nel 1788, Carmine Fedele ideò e costruì una macchina aerostatica prettamente italiana; su di essa egli eseguì nel novembre di quell'anno un'ascensione a Firenze alla presenza dei Granduchi di Toscana. In quell'epoca, in cui gli esperimenti dei

Montgolfier avevano richiamato l'attenzione di tutto il mondo sul problema della conquista del cielo e si era appena all'inizio dell'applicazione dell'idrogeno al gonfiamento dei palloni, l'aerostato del Carmine Fedele rappresentò un vero progresso sulla tecnica in materia già esistente. Carmine Fedele costituì con Vincenzo Lunardi e Paolo Andreani quella prima schiera di ardimentosi, i quali, non appena le mongolfiere vennero ideate, si adoprano attivamente perchè l'Italia intervenisse e conquistasse un posto d'onore nella gara apertasi fra tutte le nazioni civili per la conquista del cielo.

Questi uomini illustri del tardo '700, che abbiamo enumerati, i quali si dedicarono con abnegazione e ardimento ad una scienza così alta e così importante, debbono essere annoverati tra i precursori di ogni attività aeronautica, perchè seppero, con immensi sforzi, con sacrifici enormi e con grande ardimento, contribuire e spingere alla conquista definitiva del cielo.

G. d. N.

Volo a vela in Sardegna

Alla presenza del Segretario federale, avv. Eudrich, ha avuto luogo il 26 maggio scorso l'inaugurazione del terzo corso di volo a vela dei Giovani Fascisti.

La cerimonia è avvenuta nel campo di aviazione di Monserrato e ad essa sono pure intervenuti il generale Rosano in rappresentanza del comandante il Corpo d'Armata, il



Un gruppo di allievi del corso di volo a vela dei Fascisti di Pisa

Podestà e il rappresentante di S. E. l'Arcivescovo, che ha benedetto i quattro nuovi apparecchi che portano i nomi: «Generale Luigi Contivecchi», «Luigi Mesello», «Luigi Fois», «Cagliari».

Alcuni brevettandi hanno svolto, davanti alle Autorità, delle prove veramente ardite che hanno suscitato viva ammirazione.

Il maggiore pilota Liov ha infine tenuto una brillante conferenza di propaganda che ha entusiasmato i Giovani Fascisti ed ha riscosso gli applausi di tutti i presenti.

L A P O S T A DELL'AEROMODELLISTA

ALDO ALTIERI. ? — Le tue strabilianti invenzioni sono veramente geniali; ma per gli aeromodellisti per ora non sono pratiche. Bello sarebbe poter obbligare un aeromodello ad un percorso stabilito; ma occorre prevedere che su tale percorso si possono incontrare ostacoli invisibili sotto forma di correnti d'aria che possono variare l'assetto normale o voluto dell'apparecchio. I tuoi congegni non prevedono questo e allora chi può correggere le variazioni di rotta e di equilibrio? Plaudo alla tua ingegnosità; ma ripeto, allo stato attuale dell'aeromodellismo, non può applicarsi il tuo ritrovato. Non discuto

poi sul peso che indubbiamente sarà sempre grande. Una dettagliata descrizione di un motore ad aria compressa per aeromodelli è stata pubblicata nei N. 2 e 3 de *L'aquilone* annata 1935. Una descrizione analoga la troverai sul «Costruttore di Aeromodelli» di prossima pubblicazione. Il costo di questo libro sarà tenuto al minimo possibile.

FALCO - Bergamo. — Può essere come tu dici che quel tubo fosse del-ole e perciò ha ceduto; forse non sarebbe stato male averlo rinforzato con una ricopertura di seta ingommatavi e verniciata sopra. La costruzione di un tubo non è complicata e ne faccio cenno nella odierna lezione. Conosco molto bene i disegni degli aeromodelli della Casa Volkmann: sono interessanti e facili da costruire. Il n. 2 è un modello per breve percorso e per velocità. Il n. 11 è più complicato, ma non difficile da costruirsi. Ti ringrazio della propaganda e non scoraggiarti se il seme sparso tarda a nascere: se è buono, i germogli presto o tardi si faranno vedere.

VIRGINIO CARRARO e C. - Monfalcone. — Essere lettori de *L'aquilone* è bene; ma essere abbonati è cosa assai migliore. Non vi sarà difficile diventare aeromodellisti, tanto più se voi vivete in ambiente aeronautico ove non vi potranno mancare utili cognizioni; però se seguirete le mie lezioni e verrete in possesso di buoni disegni costruttivi, potrete con ciò avere una guida per progettare e costruire, come è vostro desiderio, aeromodelli di vostra ideazione.

EUGENIO MARCINELLI - Algeri. — Non approvo la tua idea. Prima di dedicarti alla costruzione di un modello ad aria compressa, bisogna che impari a costruirne uno con motore elastico. E' più semplice e perciò incontrerai minori difficoltà costruttive. Se vuoi, in seguito a tua richiesta, potrò inviarti i disegni. Saluti alla tua Patria.

GASTONE CANTELLA - Trapani. — I disegni che mi hai inviato vanno bene. Inizia pure la costruzione del modellino. Saluti alati.

(Continua a pag. 11).

giar.



Pare che *L'aquilone* interessi anche, e molto, certi frequentatori di Villa Borghese. Un giorno Tosaroni e Ci hanno voluto distribuire alcune copie del giornale. Risultato? Lo vedete. Naturalmente, c'era pronto il solito fotografo... Non direte che questi tre attenti lettori si sono messi in posa!

Notizie dell'ingegnoso Ulisse?

UNO STRANO MESSAGGIO CIFRATO

Nonostante le nostre più attive ricerche e per quanto il personale degli aeroporti e delle scuole abbia appassionatamente aderito al nostro invito di collaborare, ancora il nostro amico Ulisse non è stato rintracciato.

Qualche lieve indizio, qua e là, sembra apparire, ma senza una vera consistenza, purtroppo. Trascriviamo quelle segnalazioni che ci sembrano più sintomatiche, senza, beninteso, assumerne la responsabilità.

Sappiamo del resto che, parallelamente alle nostre indagini, si vanno svolgendo quelle dell'autorità competente, ed abbiamo cieca fiducia nel felice esito di esse.

Più grande della nostra pena per la misteriosa scomparsa dell'amico, è l'orgogliosa certezza che un uomo (piccolo quanto si vuole, ma uomo) della sua tempra e della sua fertile genialità, saprà cavarsi d'impaccio agevolmente, e che se «egli» non dà ancora cenno di sé, è perché non giudica venuto il momento opportuno e non già perché si trovi nell'impossibilità di farlo.

Per Ulisse Vigorelli, l'impossibile non esiste. Egli domina gli eventi, non li subisce.

Ed ecco un paio di segnalazioni, fra le più serie, pervenuteci.

Sant'Eufemia, 20 maggio 1935-XIII.

Carissimo «Castellano dell'Aria»

ho letto, che proprio mi dispiace, la notizia di Ulisse tanto simpatico e così disperso che nessuno sa dov'è.

Io frequento con onore la seconda classe del ginnasio classico e non le tecniche come gli scemi che non capiscono il latino e dicono che voglio fare il prete, ma non è vero. Perché, se non studi il latino come capisci Giulio Cesare e non puoi sapere che «busillis» è un ablativo assoluto. Sappi che io sono il secondo della classe perché il primo è nipote di un professore che non sa scrivere l'italiano.

Dunque ti scrivo per farti sapere che forse ho trovato Ulisse per quanto lui dica che non è, ma qualcosa ci dev'essere sotto.

Da tre giorni è venuto qui un uomo con un gran barbone nero nero e gli occhiali pure neri ma basso di statura, non più alto di un ragazzo.

Questo individuo sospetto ha una valigetta piena di calli estirpati senza do-

lore dice lui e vende polverine infallibili con una voce curiosa che pare una donna o un ragazzo.

Caro Castellano, io ho letto tutti i poliziotti diletanti e a me non me la fanno e dico «Qualcosa c'è sotto, e quel barbone è un finto barbone e quegli occhiali ha fumigati certo nascondono lo sguardo penetrante e geniale dell'ingegnoso Ulisse».

Io gli sono andato vicino e l'ho chiamato: Ulisse! e lui ha fatto finta di nulla per non tradirsi. Non ti pare un buon indizio? E poi all'improvviso gli ho tirato il barbone e lui m'ha tirato dietro un sasso come solo un ragazzo di dodici anni può farlo e se n'è andato strillando con la sua vocetta e non s'è più rivisto in piazza ma io so che sta in un paese vicino. Che te ne pare? E' importantissimo mi sembra e io credo che sia Ulisse davvero travestito. Ditemi presto che debbo fare perché qui il brigadiere non capisce niente e si è messo a ridere quando gli ho parlato di questo. Dev'essere invidia.

Aspetto pronta risposta, tuo

Pietruccio Morandoni

Sant'Eufemia - La casa in faccia al farmacista e sopra al fornaio ».

La pista del nostro abbonato Pietruccio ci sembra buona. Certo quegli occhiali affumicati (o: ha fumigati, come dice lui) sono terribilmente sospetti; e poi c'è il barbone, la voce da ragazzo, eccetera.

Il guaio è che con la stessa data del 20 maggio, abbiamo ricevuta una comunicazione dall'aeroporto di Campoformido (Udine), nella quale un «primo aviare» accenna a ripetute, insolite scoppie di materiale aeronautico: alcuni bulloni, pezzi di tuberia d'acciaio, una scheggia d'elica... «Che non sia — si domanda — l'ingegnoso Ulisse il quale, a poco a poco, e chissà in quale nascondiglio, si costruisce un aeroplano tutto suo? Ci vuol poco: una vite oggi, una copiglia domani, e con un po' di pazienza l'apparecchio è fatto...».

Anche questa segnalazione ci sembra degna di rispetto, per quanto si affacci il problema dello sdoppiamento di Ulisse, il quale, contemporaneamente, si troverebbe a Sant'Eufemia Calabria, o lì vicino, e nei dintorni di Udine.

Ma ecco un nuovo avvenimento che viene a complicare la faccenda. Stamane, nella modestissima vasca del giardino di casa mia, ho fatto una scoperta inaspettata e d'importanza formidabile: una bottiglia!

Una bottiglia? — dite voi. — Bella roba; tutte le vasche ne son piene.

Una bottiglia, proprio così. Ma che bottiglia! Accuratamente suggellata, e, attenzione: con un foglietto scritto, nell'interno.

Ero malcontento del servizio della portinaia e, senza questa circostanza, non mi sarei forse curato di raccogliere la fatale boccetta. Invece la presi, intenzionato d'agitare sotto l'arcigno naso di costei: «Vedete? — avrei detto — Vedete che razza di pulizia è la vostra? Bottiglie! Depositi di bottiglie! Mucchi di bottiglie!...». Mentre facevo

le prove generali, della mia concione, sentii qualcosa agitarsi nell'interno (era una boccetta opaca). L'osservai meglio, notai che era suggellata, la ruppi contro un sasso e ne estrassi questo misterioso foglietto:

nirsdg n rfnaah
osaooloi enpten
ptvvi noropede
eee otnasic
13 + 13 + 12 + 12

E questo è tutto.

Ora, ditemi voi, amici dell'Aquilone: ho avuto torto a pensare all'ingegnoso Ulisse?

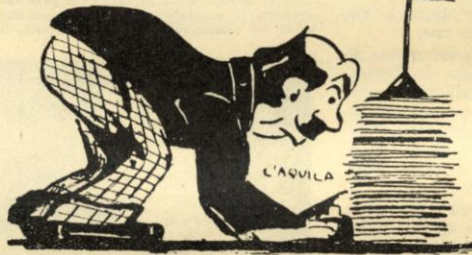
Per ora, due domande mi ossessionano: Com'è giunto il messaggio (se è un messaggio) fino nella vasca del mio giardino?

E se è un messaggio, che cosa significa?

Il Castellano dell'Aria



M. GALLINA - Vercelli. — Ecco, se tutti gli aquilotti fossero come te io credo che l'Aquilone diventerebbe settimanale nello spazio di due mesi. Ritengo che tu abbia superato i cinquanta abbonamenti. (Sì, amici aquilotti e care rondini, questo vostro aerocugino ha procurato in brevissimo tempo, dico brevissimo tempo, oltre cinquanta abbonamenti, ripeto cinquanta). Io penso che tu sia un mago (O sei il podestà di Vercelli? O sei l'agente



«L'aquila» crede di aver colto un momento dell'attività di zio Falcone.

delle tasse?). Basta, non ho parole per lodarti. Intanto ti prego di tener presente che il vaglia è giunto il giorno 13 e l'elenco degli indirizzi, e cioè la tua lettera, è giunto soltanto il 31. Prega i tuoi amici di avere un briciolo di pazienza: riceveranno il giornale tra qualche giorno, con relativi arretrati. In questo tempo, poi, l'ufficio spedizioni ha un lavoro insolito: sembra che

molto ragazzi si siano messi d'accordo per fare il loro ingresso nell'aerofamiglia de L'Aquilone tutti in una volta. Meglio così. L'amministrazione ha rilevato che negli ultimi due elenchi da te spediti è ripetuto il nome di Michele Difonzo. Che vuol dire?

Dacci istruzioni, tenendo presente che un abbonamento rimane senza indirizzo, e perciò a tua disposizione. Fì mando sulle ali del pensiero saluti cordiali a palate, e tu li distribuirai fra tutti i miei nuovi aeronipoti.

PARISINA FENZI - Terni. — L'Amministratore ha verificato che le spedizioni del giornale a cotesti abbonati avvengono con la consueta regolarità. Se perdesse il fatto che qualcuno dei suoi non ricevesse il giornale, abbia la compiacenza di farci avere il relativo nome e indirizzo per fare il necessario reclamo all'ufficio postale. Ossequi.

ALA LITTORIA - Torino. — Se leggi bene, nel numero 11 de L'Aquilone troverai scritto che i non abbonati possono prendere parte al raduno, non ai voli. Devono versare soltanto 3 lire, mentre gli abbonati ne pagano 5. Però i simpatizzanti non volano. Verranno estratti a sorte alcuni voli, questo è vero; ma si tratta di quattro o cinque voli. Saluti volanti.

L'AQUILA - Ancona. — L'aquilotto Cesare Martorelli è regolarmente iscritto tra gli abbonati e quindi deve ricevere altrettanto regolarmente il giornale. Se ciò non avviene, bisogna che egli faccia ricerche o un reclamo all'ufficio postale. L'aquila azzurra non si è ancora fatta viva. Saluti.

AQUILOTTO ROMAGNOLLO - Torino. — Quali disegni attendi? Ripeti la domanda perché a noi non risulta aver ricevuto tale richiesta. Sono lietissimo della efficace opera di propaganda che fai tra i tuoi compagni. Quando andrai in vacanza, manderai all'Amministrazione 50 centesimi e il giornale ti sarà spedito nel luogo che ci indicherai. Ricambio i saluti volanti.

GIOVANNI TRIGLIA - La Spezia. — Ti farò rispondere direttamente dal direttore. Saluti e auguri.

RONDINE - AVIATRICE - SERENISSIMA - MOTORINO - Roma. — Grazie, e auguri di felicità. Come passerete l'estate? Verrete a Guidonia il 29 giugno? Ci divertiremo un mondo.

(Altra posta a pag. 5, 9 e 14).



La geniale trovata di Gastone Pons di Milano. Povero zio Falcone quante gliene fanno!



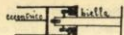
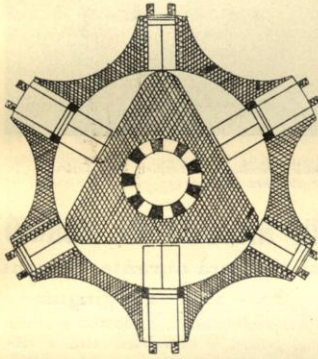
Eccovi l'Ingegnere Sofistico mentre viaggia alla volta della redazione dove lo attendono montagne di invenzioni e di... stupidaggini.



la bottega de l'inventore

Il perpetuo sogno del moto perpetuo

Ero quasi sicuro che di « moti perpetui », per qualche tempo, non se ne sarebbe parlato. I progetti presentati finora avevano avuto tali stroncature



che, vi confesso, speravo proprio di non dovermi occupare più di simili questioni e di ricevere qualche invenzione da realizzare praticamente. Invece, sono rimasto de'uso sulla genialità dei miei aquilotti. In questi ultimi giorni mi sono giunti numerosi progetti di macchine con le quali si risolve in modo indubbio il « moto perpetuo ». E dire che avevo messo in guardia i miei amici su tale questione. Il moto perpetuo è di impossibile realizzazione: tenetelo bene in mente. Da secoli gli uomini si sforzano di trovare una soluzione a questo annoso problema e non ci riescono.

Ed ora passiamo all'esame di quattro progetti dovuti a Luigi Valentini, Aldo Tomassi, Annetto Alfredo e ad un certo misterioso F. X. di Bologna.

Incominciamo dal progetto di Valentini, il quale si propone di far funzionare una macchina, che fabbrichi aria compressa, senza bisogno di benzina, elettricità, ecc. Il disegno che accompagna l'invenzione potrà dare un'idea del funzionamento, funzionamento che, a dire il vero, l'inventore non ha saputo spiegare in modo chiaro. Al centro della macchina si innesta l'albero, che azionerà il meccanismo. Iniziatosi il moto, i tre pistoni esterni entrano in azione comprimendo l'aria e inviandola al serbatoio. Quelli interni dovrebbero costringere quell'aria a girare in modo da azionare i tre cilindri esterni. Insomma grande confusione. E poi, ammesso che il funzionamento si possa realizzare, chi alimenta il moto della macchina? Se funziona a mezzo dell'aria compressa, allora non gli basta neanche quella che essa produce, poiché gli inevitabili attriti di funzionamento portano, inevitabilmente, a perdite di energia.

E passiamo agli altri tre progetti, che esamineremo in blocco, poiché si basano sullo stesso principio. I tre inventori hanno tratto lo spunto da questa idea: una comune dinamo produce corrente elettrica; questa corrente elettrica va ad alimentare un motore che farà girare la

dinamo. Ed ecco, così assicurato il moto perpetuo.

Anche ammettendo che il sistema possa funzionare, rimane sempre un ciclo chiuso in se stesso, perchè non aziona nessuna macchina capace di fornire lavoro. Praticamente, poi, la macchina non potrebbe mai produrre tanta energia quanta gliene occorre per il suo stesso funzionamento, perchè si verifiche-rebbero sempre le note perdite dovute agli attriti e al rendimento. Partendo da questo principio, e complicandolo con sistemi di fabbricazione di aria compressa e di correnti a differenti tensioni, questi inventori si proclamano realizzatori del moto perpetuo.

No, cari amici, non è così che potrete rendere utile la vostra opera di intelligenti inventori. Lasciate andare il moto perpetuo e pensate, invece, a qualche sistema, pratico e semplice, che possa dare un contributo reale allo sviluppo dei modelli volanti o del volo a vela. Sono questi i campi che più si adattano alle vostre cognizioni ed alle vostre facoltà. C'è molto da studiare e da scoprire, specie per quello che riguarda la propulsione dei modelli volanti.

Ingegnere Soffistico



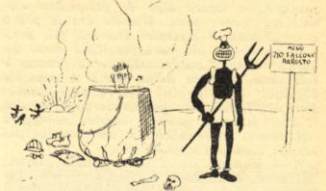
GIOVANNI TUCCIMEI - Roma. — Buona l'idea dell'autogiro. Se tuo babbo ti ha imposto di studiare io dico che egli ha mille e una ragione. Tu accontentalo e allora avrai in premio il permesso di fare dell'aeromodellismo per tutto il tempo delle vacanze. Stai alle costole di quel tuo compagno. Saluti motorizzati.

I SOGNATORI...

Un tale, che è nostro amico e che si firma Aquila Romana ha scritto questo pezzettino simbolico. E' inutile dire che roba di questo genere noi non ne scriviamo, perchè chiamiamo pane il pane e inetti o menefreghisti gli inetti e i menefreghisti. Voi tutti, aquilotti romani, avete ragione da vendere, ma noi non possiamo obbligare la gente a farci dei piaceri. Quando si ha bisogno che il prossimo ci aiuti, e il prossimo pensa soltanto a se, non si può protestare. Attendiamo dunque un altro po' di tempo. Se a settembre nulla avremo ottenuto, noi lanceremo un'idea; ma quest'idea ci costerà qualche lira. Ed eccovi, finalmente, il pezzo simbolico, intitolato:

LA FATA MORGANA

C'era una volta (ma c'è ancora) un folto gruppo di ragazzi che desiderava avere un luogo dove riunirsi ogni tanto. Questi ragazzi non avevano la possibilità di comprarsi il luogo ma avevano saputo che si poteva averlo dopo aver molto faticato. Ecco che come per incanto questa schiera di animosi aumentava; si fece l'elenco dei ragazzi, ma occorreva ancora camminare. I ragazzi camminavano, si moltiplicavano, quand'ecco che ai loro occhi apparve in lontananza una camera piccola modesta con sull'ingresso scritto a parole di fuoco « Gruppo Aquilotti Romani ». I ragazzi corsero corsero felici, per giorni settimane mesi, ma non arrivavano mai; alcuni si fermarono ma la maggior parte continuò la corsa, poi esausti si fermarono anch'essi. Allora compresero che la cameretta piccola modesta, con sull'ingresso scritto a parole di fuoco « Gruppo Aquilotti Romani » non era altro che un miraggio, una Fata Morgana, un pasto della loro mente eccitata e stanca dalla lunga corsa. Alcuni però non vollero disilludersi: benché sfiduciati continuarono a lavorare a procurare abbonati e a radunarsi ogni domenica per potere forse scattare in una nuova folle quanto inutile corsa. Fra non molto si potrà dire del Gruppo di Roma ciò che si disse di Carneade: Gruppo Romano chi era costui?



Rino Ciacci di Roma si occupa di zio Falcone con simpatia...

CRONACHE MARCHIGIANE

(CAPITOLO I.)

LA MIA AULA AZZURRA. — Aquile d'oro, fotografie di eroi, ali d'acropiani e storie di eroismo sfammineggiano e risplendono nella nostra aula Baracca. La Madonna di Loreto, la patrona celeste, accompagna per le rive delle stelle i prodi figli dell'Italia armata. I caduti dal ciclo nella guerra e nella pace ci sorridono dalle pareti e ci dicono: « Piccolo ballata della grande Italia, fortunato te che vivi nell'epoca di Mussolini. Egli ha fatto della nostra Patria un faro di luce a cui guardano tutte le nazioni. Sua madre diletta era maestra e tra i banchi della scuola il piccolo Benito aprì l'intelligenza e il cuore per servire come oggi serve la sua Patria diletta. Apprendete anche voi ad essere come Lui e come noi devoti nella vita e nella morte al sacrificio ».

IL SALUTO AGLI OSPITI DELL'AULA BARACCA. — Ospite, sii il benvenuto nella nostra classe. Sappi che questa è l'aula azzurra, dedicata fin dall'anno terzo della Rivoluzione, in presenza dei Suoi genitori, all'Eroe Francesco Baracca. Gli abbiamo dato per compagni di gloria, vedi su quella parete, cinque suoi fratelli d'ala nati in Ancona e morti come Lui per l'Italia, madre nostra benedetta. Se vuoi ascoltare, noi ti diremo le parole che un fante della trincea, camicia nera, il nostro maestro, ci ha dettato per le vittorie del Fascismo e per quelle della gloriosissima aviazione italiana. Anche il colonnello Guglielmo Cassinelli, dopo la vittoria strappata qui nel nostro cielo, sceso dal suo rosso, velocissimo apparecchio venne a ricevere dalle nostre mani il lauro degli Eroi. Tu giungi, ospite, tra noi molto gradito e come ospite accetta, non potendoti offrir altro, questo nostro saluto: Sii il benvenuto nell'aula azzurra!

GUIDONIA. — In Natale di Roma il Duce ha inaugurato Guidonia, la città alata. Essa è sorta nel punto stesso dove l'eroico generale Guidoni cadde e morì. Egli doveva



TEMPO DI ESAMI. — Gli svaghi domenicali di un noto aeromodellista romano al quale è stato proibito di occuparsi di modelli volanti. Intanto i compagni, alla Torracchia, si danno alle più sfrenate corse dietro i nuovi veloci aeromodelli.

provare un nuovo tipo di paracadute che non funzionava bene. Mortale era la prova e arrischiato il cimento. Dov'era più pericolo occorreva più coraggio. Così come un antico romano, cadde nella terra pesante e salì verso il cielo della gloria il generale Guidoni, ma nella città azzurra, dove i nuovi figli dell'Italia alata perfezionano il volo, il suo nome, o glorioso caduto, echeggerà nel rombo delle eliche e nel fremito dei motori altissimo e glorioso.

E benedetta sia l'Italia, patria nostra, madre di tanti Eroi!

I NOSTRI COSTRUTTORI. — Curvi sui loro tavoli di lavoro per lunghissime ore di giorno e di notte, vegliano gli ingegneri, costruttori delle navi alate. Come un tempo Leonardo, essi si affaticano per la più alta conquista del cielo. Non più il pensiero di poter far volare l'apparecchio li sospinge, ma la ricerca ansiosa di mandare altissimi nella stratosfera i nostri velivoli. Lassù, oltre le nubi, nel regno della calma, nel sereno etere, che solo gli angeli attraversano vanno ora i piccoli uomini dalle ali di duralluminio! E in basso gli ingegneri, intenti agli apparecchi di prova, sentono palpitarli i loro cuori con quelli dei fratelli lontanissimi sovrapposti nell'azzurro viaggianti verso mete di sogno legati alla terra grave col miracolo di Marconi. Stia a voi, ingegneri Caproni, Zappata, Colombo, Marchetti e agli ignoti artefici che vi assecondano a spingere l'Italia nei traguardi celesti.

Ad ogni giro delle eliche impetuose sospinte dai velocisti i vostri nomi passano per l'infinito e splendono come astri nel firmamento.

GASTONE NOVELLI. — Come Baiardo, il paladino cantato dai poeti, anche il tenente pilota Gastone Novelli fu chiamato « Cavaliere senza macchia e senza paura ». D'Annunzio lo ebbe carissimo e Baracca gli fu compagno d'ardimento alato.

Fu decorato di tre medaglie d'argento e della medaglia d'oro serba al valore militare. Egli era giovine, forte e bello. La sua gioventù e la sua florida bellezza egli la donò sorridente alla Patria immortale.

Il vastissimo cielo e le aquile regine conobbero prime il sacrificio del nostro eroe di Ancona.

Quando un giorno noi viaggeremo per le strade celesti, Egli ci sorriderà dal cielo della sua gloria e se un giorno anche noi dovrete offrire il nostro sangue, nel momento solenne Egli ci verrà vicino per dirci: « Coraggio, scolaro dell'aula azzurra, la ferita per la Patria non duole! ».

LA NOSTRA PREGHIERA QUOTIDIANA. — Signore Iddio che hai creato le stelle del cielo, i fiori della terra, le acque del mare, guarda pietoso la nostra scuola e manda su di essa un angelo della tua famiglia celeste.

Accogli nella gloria del tuo paradiso l'Eroe alato Francesco Baracca ed i suoi eroici fratelli Olivi, Novelli, Fogola, Archibugi e Barbicini e da loro la corona dei martiri per la Patria. Benedici o Signore, noi, che nell'aula azzurra per il Re, per il Duce oggi e sempre vogliamo lavorare ed obbedire.

* BRUNO DA OSIMO.

Rondini e Aquilotti Romani

Sabato 29 giugno andremo a

GUIDONIA

(A pag. 8 il programma della gita).



Questi aquilotti sognano di poter un giorno slanciarsi nel cielo con questo « C. R. 30 » alla caccia d'un terribile nemico.

Visita all'Aeronautica d'Italia

Un'intera scolaresca d'una scuola di Torino ha visitato il 10 giugno gli stabilimenti dell'Aeronautica d'Italia. Pubblichiamo una lettera d'un allievo al direttore del grande stabilimento torinese e le note di cronaca dell'insegnante Cangioli. Ecco la lettera:

Egregio Sig. Direttore dell'Aeronautica d'Italia,

Oggi io e i miei compagni, con il Suo permesso siamo venuti a vedere e a visitare il Suo stabilimento per costruzione aeroplani, e glie ne siamo grati. Le siamo anche riconoscenti per averci dato una guida, perché senza di essa non avremmo di sicuro capito niente.

Io sino a poco tempo fa ho sempre creduto che costruire un apparecchio fosse una cosa facile ed entrando in un reparto dello stabilimento, me ne restai a bocca aperta nel vedere tanti pezzi di tutte le grandezze. Io non so come un uccello così grande possa stare nel cielo.

La ringrazio anche di averci ospitati nel campo d'aviazione; io ne sono stato molto felice, perché sono i primi aeroplani che vedo da vicino. Ricordo di aver veduto



La maestra Maria Poletto, appassionata ed audace alpinista. L'aviatore Kus vorrebbe farne un'allieva pilota; ella risponde che imparerà a volare quando i velivoli potranno atterrare in alta montagna.

molti pezzi di aeroplano, e come si fa per misurare la resistenza. E son sicuro che il primo aviatore che sale sopra all'apparecchio non teme nulla, perché sa che l'apparecchio è fin troppo ben collaudato. A me piacerebbe essere aviatore per poter in caso di guerra abbattere gli apparecchi nemici e anche per far vedere l'abilità degli Italiani. Io sono felice di essere torinese, perché Torino è una delle città che fabbrica i più potenti aeroplani. Ossequi.

G. PARENTE
Classe V
Scuola V. Alfieri

Ed ecco il resoconto del prof. L. Cangioli:

Il 10 giugno si recarono a visitare l'Aeronautica d'Italia alcune classi della Scuola Elementare V. Alfieri. La Direzione dello Stabilimento dispose gentilmente che le classi fossero accompagnate attraverso gli ampi e numerosi reparti da un impiegato che brevemente illustrava le varie lavorazioni.

— Ecco: qui si prova la resistenza del materiale; vedono quella striscia di metallo? Ora viene tirata in due sensi opposti da queste due ga-

nascie; qui, in questo quadrante, è misurata in chilogrammi la resistenza; ora viene la disintegrazione, fra poco si spezzerà... hanno visto?... 420 chili.

Si passò poi in una specie di museo dove sono disposti i modelli di tutti gli apparecchi fabbricati nello stabilimento, da quelli in legno della guerra libica ai recentissimi in alluminio, dagli S.V.A. leggerissimi agli aeroplani da bombardamento.

Si visitarono i forni a nafta e qui il curioso fu di sapere che le eliche vengono messe in salamoia a 500 gradi di calore, perché... il perché è troppo lungo a spiegarsi.

Ma il più interessante fu il vedere i reparti dove i duemila e più pezzi di cui si compone un apparecchio vengono messi a posto: quanto groviglio dentro il ventre di una di quelle libellule che, viste da terra in volo, sembrano tanto semplici! Tubi, manovelle, pedali, strumenti, fili; tra i quali all'aviatore non rimane che una cuccetta non più comoda di quanto sia a una rondine il suo nido.

Curiosa la verniciatura che dà alle ali di tela la lucentezza dell'argento e la tensione della pelle di tamburo.

Qua e là nei vari reparti fanno un bel vedere le donne, cui dà solennità il vestito da lavoro color cachi coi lunghi calzoni; sembrano tante aviatrici che lavorino a un loro apparecchio su cui dovranno volare.

Al campo di volo facciamo la conoscenza di un mostro a diciotto posti con due motori da 700 cavalli. Ecco, in questo istante le eliche girano vorticosamente facendo ondeggiare le erbe con un vento di uragano. Gli allievi sono tutti intenti a contemplare le potenti eliche rombanti. Ingegneri e meccanici ascoltano il respiro del mostro.

— Parte?... Non parte?... Partirà fra un'ora... Peccato!... Ma fra cinque minuti s'alzerà quel caccia.

Chi parla? L'aviatore Kus, compitissimo come tutti gli audaci.

Altri apparecchi vengono portati fuori dalla tettoia, si provano i motori. L'aviatore Moroni esce da una villetta nel vestito di volo, salta sul caccia... Che rombo, l'elica!... Parte... corre leggero e diritto per un tratto, facendo mareggiare l'erba al suo passaggio... s'in alza, scompare lontano... eccolo laggiù con le ali argentee dispiegate al sole. Ora sale ancora, perpendicolare, si rovescia, fa il giro della morte, svanisce nella lontananza.

Nel pomeriggio rivediamo e riconosciamo sul cielo di Torino il bimotore gigante che al mattino ci aveva fatto sentire il rombo delle sue eliche che producevano un vento di uragano. Passa liscio lieve sicuro non molto alto sulle case quasi a cercarci, ad invitarci lassù nel sereno.

Andremo, sì, aquilotti d'Italia, nell'azzurro del suo cielo immacolato!

L. Cangioli

I NOSTRI AMICI

sono invitati a partecipare ai Raduni aerei che si svolgeranno nei campi d'aviazione di Padova il 23 giugno, di Mondovì il 29 giugno, di Udine il 29 e 30 giugno. Si tratta di utili e simpatiche manifestazioni aviatorie organizzate dal Reale Aero Club d'Italia per sviluppare e propagandare la passione del volo.



Ingegneri e meccanici ascoltano il respiro del mostro: sembra buono.

IL RADUNO DI TORINO

si svolgerà durante i giorni
22 - 23 e 25 giugno

Fra una settimana gli aquilotti e le rondini torinesi si conosceranno tutti, e voleranno a Mirafiori. Ripetiamo, ad uso degli smembrati, il programma del raduno.

SABATO 22 GIUGNO

Ore 14.30 — Convegno all'Aero Club e costituzione ufficiale del Nido Torinese;

Ore 15 — Conferenza dell'aquilotto Renato Bitelli sul tema « I giovani e l'aviazione »;

Ore 15.30 — Gita in torpedone fino a Sassi e in funivia fin sul colle di Superga (visita alla Basilica e alle tombe di Casa Savoia);

Ore 17.30 — Da Sassi ritorno in città col tram;

Ore 18 — 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.

DOMENICA 23 GIUGNO

Ore 7.30 — Riunione in piazza Paleocapa e partenza in autobus per Mirafiori;

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

Ore 11 — Ritorno in città e riunione all'Albergo del Giglio per il rancio;

Ore 14.30 — Ripresa dei voli di propaganda.

Nel pomeriggio, durante la permanenza sul campo « Gino Lisa » i partecipanti al raduno assisteranno ad interessanti esibizioni di aeromodellisti e di velovelisti della scuola federale di Torino.

MARTEDI' 25 GIUGNO

Ore 7.30 — Riunione in piazza Paleocapa degli aquilotti e delle rondini del secondo turno voli gratuiti.



Le eliche sono in moto. Non vedete nella fotografia il mareggiare dell'erba?

Ore 8 — Arrivo a Mirafiori in autobus e inizio dei voli.

REGOLAMENTO

Ripetiamo, per chi non se ne ricordasse, il regolamento.

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 15 maggio potranno volare limitatamente al numero di voli che sarà possibile effettuare entro le giornate di domenica 23 e martedì 25 giugno.

La tassa d'iscrizione al raduno è, per gli abbonati, di lire 5; per i non abbonati di lire 3.

Le quote di partecipazione al rancio col-

lettivo del giorno 23 e alla cena del giorno 22 sono state fissate ciascuna in lire 5.

La tassa d'iscrizione di lire cinque dovrà pervenire all'amministrazione de L'Aquilone entro il 18 giugno; le somme relative ai pasti potranno essere versate anche nel pomeriggio del 22 giugno. Però si avverte che questa direzione desidera conoscere entro il 18 giugno il numero dei partecipanti alle colazioni; perciò è necessario che i nostri amici mandino le loro adesioni, se non le quote stabilite, in tempo utile.

L'Aero Club di Torino offrirà dieci abbonamenti gratuiti che verranno estratti a sorte fra i simpatizzanti che interverranno al raduno. Naturalmente, il fatto di ricevere questo dono dall'Aero Club, non darà il diritto al volo gratuito. Tuttavia, tempo e... benzina permettendo, verranno pure sorteggiati alcuni voli a favore, sempre, dei simpatizzanti.

I nostri apparecchi: il "FIAT G-18,"

L'aviazione civile italiana è all'avanguardia del progresso nelle costruzioni aeronautiche. Gli apparecchi ultimamente costruiti, e che entreranno prossima-

mente in servizio sulle linee italiane a percorso internazionale, possiedono caratteristiche di volo superiori a quelle di tutti i tipi di apparecchi impiegati dalle aviazioni civili estere.

Un nuovo apparecchio è venuto ad arricchire l'attrezzatura della Scuola di volo a vela di Pistoia.



mente in servizio sulle linee italiane a percorso internazionale, possiedono caratteristiche di volo superiori a quelle di tutti i tipi di apparecchi impiegati dalle aviazioni civili estere.

Uno degli aeroplani da alta velocità e di buona capacità di carico è il « Fiat G. 18 ». Questo velivolo destinato alla linea Roma-Milano-Zurigo, che sarà inaugurata prestissimo, è un monoplano bimotore a carrello retrattile, di costruzione metallica. Il « Fiat G. 18 » è stato costruito per il trasporto rapido di 18 passeggeri comodamente alloggiati in una vasta cabina, perfettamente isolata dai rumori e dalle vibrazioni provocate dai motori. Ogni passeggero ha a sua disposizione una finestra munita di cristallo, una lampadina per l'illuminazione ed una bocchetta per la ventilazione orientabile a piacere per il rinnovo dell'aria, alla temperatura voluta. Con questo moderno e lussuoso velivolo si viaggia ad una velocità di crociera di 300 chilometri ora. Spinto alla massima velocità, l'apparecchio è capace di superare i 340 chilometri orari, volando a

2000 metri di quota. Sul « G. 18 » sono montati due motori Fiat A. 59 da 700 cavalli, muniti di riduttore e compressore, completamente capottati e carenati, che azionano eliche metalliche a passo variabile in volo. I due motori sono piazzati sul bordo d'attacco dell'ala.

La cabina di comando, completamente chiusa con cristalli scorrevoli, è sistemata sulla parte superiore della prua. Una completa dotazione di strumenti di navigazione e di controllo è collocata davanti ai piloti. La cabina pel motorista e pel marconista si trova subito dopo quella di pilotaggio. La manovra per il ritiro e l'uscita del carrello di atterraggio, avviene a mezzo di un motore elettrico. Le due

ruote, quando vengono retratte, sono alloggiati dietro l'impoppatura dei motori. La sicurezza di volo dell'apparecchio è grandissima: con un motore fermo può proseguire il volo senza difficoltà. La struttura del « G. 18 » è metallica: l'ala è costruita su tre longheroni a casone, completamente in duralluminio, con rivestimento misto in lamiera metallica e tela. Al bordo di uscita dell'ala sono sistemati gli alettoni di manovra e gli alettoni di curvatura, per mezzo dei quali si può ridurre notevolmente la velocità d'atterraggio. La fusoliera è costruita in duralluminio, e il rivestimento partecipa alla resistenza.

Il peso a vuoto dell'apparecchio, completo di installazioni per passeggeri, strumenti di navigazione e apparato radio ricevente-trasmittente, è di 5300 chili. Il carico utile è di 2700 chili. Con questo carico l'apparecchio trasporta 18 passeggeri, 200 chili di posta ed ha un'autonomia di oltre 800 chilometri, alla velocità di crociera di 300 chilometri ora.

A. M.

Cronache Milanesi

(TOMO SESTO)

Giovedì, 30 maggio.

— Sì, lancia pure.

L'aeromodello si libra sicuro, abbozza qualche acrobazia (che si riflette in ansia sul volto del piccolo costruttore), plana, tocca terra.

— Quanto?!

— 17 secondi.

Il signor Vitale funziona da cronometrista, mentre il signor Clerici si affanna a tener tutti vicini, e a mantenere l'ordine.

Io e Piuccia pensiamo melanconicamente al nostro aeromodello, a quell'ala che non voleva star diritta, che approfittava di ogni nostro attimo di distrazione per piegarsi da un lato. Non abbiamo fatto in tempo ad ultimarlo per il concorso: ecco perché non abbiamo vinto noi il primo premio...

Belle, le ore trascorse nell'« officina » di Piuccia, tra una confusione grande di seghe e di statutine. C'era una figurina di pastorello che guardava coi suoi begli occhi azzurri spalancati: certamente non gli riusciva di capire cosa stessimo costruendo.

Ma torniamo alla gara.

Il piccolo Mario Beghè (così piccolo da poter volare sul suo aeromodello) deve ritirarsi dopo una sola prova, perché il tubo dell'apparecchio si è spezzato. Sono risultati vincitori:

1° Citterio (durata 45 secondi);

2° Marcolini (durata 20 secondi);

3° Bagalini (durata 19 secondi).

E alla domenica riceveranno il meritato premio.

La gara provinciale avrà luogo il 24 luglio.

Finalmente l'attesissimo raduno torinese è definitivamente fissato per il 22 e 23 giugno (1935, speriamo). Cari amici torinesi, a presto una bella cantata insieme (Zio, quella delle bombe, sempre bombe).

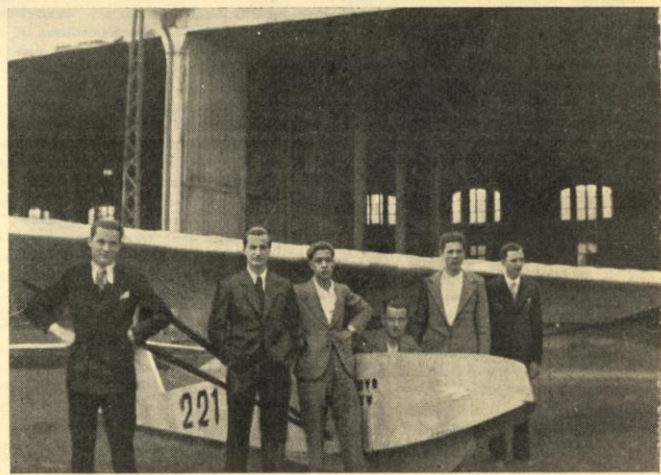
A nome anche di tutti aerocugini milanesi, esprimo da queste cronache (da queste cronache! ma guarda come parlo bene) la nostra ammirazione per i simpatissimi disegni di Bacchelli, e un bravo a colui che li pubblica spesso.

In quanto a quel tale anonimo di Milano (non firmare lettere insolenti è alquanto vile) che afferma non esistere il Gruppo Milanese, gli consiglio di comprarsi qualche paio d'occhiali. La scorsa domenica (2 giugno) eravamo alla sede in undici; non sono molti, è vero, ma questo è tempo d'esami e gli aquilotti hanno da studiare.

Bravi, i triestini. Romani, dopo quest'altro fiero colpo, ancora siete vivi?

Prego la rondine Nuccia Guarnieri (della quale Zio Falcone si è dimenticato di pubblicare la lettera) di venire al Gruppo, l'accoglieremo con gioia, vorremo anche a lei tanto bene.

Avionetta



Un nuovo apparecchio è venuto ad arricchire l'attrezzatura della Scuola di volo a vela di Pistoia.



L'allievo Bennati del corso di volo a vela dei Fasci Giovanili di Pisa.

Dall'aeromodellismo al volo a vela

STORIA DI UNA FORTUNATA IMPRESA

Strano, ma stavolta gli aeromodelisti si sono messi sul serio ed hanno costruito due... alianti libratori.

Da anni questo desiderio turbava i sogni degli aeromodelisti pordenonesi e, finalmente, un bel giorno (anzi un brutto giorno, perché pioveva) dello scorso ottobre, fu fatta la prima assemblea e gettate le basi di quello che doveva essere il Gruppo Volo a Vela Pordenone.

Intanto, da due anni, due cari camerati, a forza di sacrifici immensi, avevano portato a costruzione avanzata uno Zeegling; ma ne occorreva un altro.

Furono gettate le basi per trovare i mezzi; furono stabilite le cariche e poi, dato che la cassa era morta prima ancora di nascere, gli stessi aeromodelisti, secondo le possibilità, fecero la prima offerta per l'acquisto del timbro del Gruppo e del materiale di cancelleria: in tutto 10 lire e 75 centesimi...

Con entusiasmo e tante... speranze fu iniziata l'operazione più difficile: la raccolta dei fondi. A turno, e nelle ore più opportune i soci si presentarono nelle abitazioni dei cittadini più abbienti: una bella chiacchieratina, alcune fotografie di alianti, qualche... spaccinata, e così i primi frutti della generosità dei cittadini furono trasformati inentine e travature ben profilate.

Con alacrità continuò il lavoro durante tutto l'inverno e i costruttori improvvisati soffrirono filosoficamente il freddo e la stanchezza delle lunghe e crude serate invernali. Poi venne la primavera e con la pri-

mavera il lavoro continuò con ritmo più accelerato. Intanto qualcuno s'interessò della faccenda ed il Gruppo Volo a Vela, forte di due librai quasi terminati, passò sotto l'egida dei Fasci Giovanili di Combattimento. Ma non basta. Fu organizzata una mostra delle ali. In detta mostra erano esposti i due librai, uno sciamè di modellini volanti, tutti i premi vinti dai modellisti ai concorsi, materiale aereo, qualche motore, eliche d'aeroplani vari, ecc. Insomma una vera mostra delle ali. Anche tutte le scolaresche, con

i professori, fecero la loro visita. Per la nostra città, che vanta gloriose tradizioni aviatorie, questa mostra fu una rivelazione e il suo esito ha avuto un valore grandissimo, perchè pensarono bene gli aeromodellisti a fare i ciceroni e a dimostrare ai visitatori l'importanza e la praticità dell'aviazione. Ed ora, nel chiudere queste note, mi piace ricordare che l'aeromodellismo prepara la gioventù all'aviazione e che questo sport è lo stimolo ad iniziative di una grande importanza. **L. B.**

Gli abbonati genovesi voleranno a Novi l'11 luglio

Miei carissimi amici genovesi, poichè sarebbe stato impossibile farvi volare tutti a Genova con dei piccoli idrovolanti, e poichè non pochi aquilotti di alcuni centri della Liguria e del basso Piemonte ci hanno chiesto ripetutamente di concedere anche a loro la gioia di volare, siamo venuti nella determinazione di effettuare i voli gratuiti sul campo di Novi Ligure.

Il raduno, dunque, ha una nuova attrattiva: quella d'una gita, anzi d'un viaggetto vero e proprio a traverso i Giovi, fino alla incantevole città di Novi. E' stato necessario, quindi, rimandare il convegno a luglio. Nel numero 13 de *L'aquilone*, che uscirà ai primi di luglio con un'ampia cronaca del raduno di Torino, pubblicheremo il programma dettagliato e definitivo del convegno genovese. Intanto diamo alcune notizie essenziali. Dovrebbe rimanere immutato il programma del primo giorno, e cioè:

MERCOLEDÌ 10 LUGLIO A GENOVA

- Ore 10 — Riunione presso l'Aero Club «Luigi Olivari».
- Ore 11 — Costituzione del Nido Genovese.
- Ore 12 — Colazione facoltativa.
- Ore 16 — Visita agli stabilimenti Ansaldo.
- Ore 18 — Visita all'Idroscalo.
- Ore 20,30 — Cena facoltativa.

GIOVEDÌ 11 LUGLIO A NOVI LIGURE

- Ore 7 — Riunione presso l'Aero Club «Luigi Olivari» e partenza in torpedone per Novi.
- Ore 8,30 — Arrivo a Novi e inizio dei voli di propaganda.
- Ore 12 — Rancio collettivo offerto dall'Aero Club di Genova.

NORME

Tassa di iscrizione per i partecipanti non abbonati: lire tre.

Tassa di iscrizione per gli abbonati in regola con l'amministrazione: lire 5.

Quota per ciascun pasto del giorno 10: lire 5.

Gli abbonati in regola con l'amministrazione, versando lire cinque di iscrizione avranno diritto:

- 1°) di partecipare ai raduni dei giorni 10 e 11 luglio;
 - 2°) di essere trasportati gratuitamente sui torpedoni durante la giornata di mercoledì 10 luglio e nei viaggi di andata e ritorno Genova-Genova-Novì nella giornata di giovedì 11 luglio;
 - 3°) di prendere parte al rancio collettivo che offrirà l'Aero Club di Genova a Novi Ligure;
 - 4°) di volare gratis sul campo di Novi.
- I partecipanti non abbonati, versando lire tre, avranno diritto di prendere parte sol-

tanto a tutte le manifestazioni del giorno 10 luglio a Genova. Potranno anche assistere ai voli, purchè si rechino a Novi con i loro mezzi.

Crediamo utile ripetere che potranno prendere parte al raduno de *L'aquilone* abbonati e simpatizzanti, MA CHE AVRANNO DIRITTO DI VOLARE GRATIS SOLTANTO GLI AERONIPOTI, cioè gli abbonati in regola con l'amministrazione. Le quote d'abbonamento che perverranno al giornale dopo il 1° luglio non saranno considerate valide agli effetti del volo gratuito. Ad ogni modo, per non escludere la possibilità di partecipazione a quegli abbonati che si faranno vivi in ritardo, avvertiamo che i ritardatari potranno volare soltanto limitatamente al numero di voli che sarà possibile effettuare dopo i voli stabiliti per gli abbonati in regola con l'amministrazione, entro il 1° luglio. Con altre parole: chi si presentasse all'adunata alla sede dell'Aero Club, o, peggio ancora, al campo poco prima dei voli, e, offrendo di pagare le quote d'abbonamento e di iscrizione al raduno, pretendesse di avere i me-



Un gruppo di balilla che ha volato sul campo del Littorio a Roma.

desimi diritti degli altri, cioè dei vecchi abbonati, sappia che noi non intendiamo di allontanare nessuno, ma che dobbiamo dare la preferenza ai nostri vecchi e veri amici. Da ciò si deduca che i raduni non si fanno allo scopo di... accalappiare nuovi fedeli (il che, badate bene, non sarebbe un delitto), ma con la precisa intenzione di premiare i nostri amici, ai quali dobbiamo un poco la vita del giornale e per i quali questo giornale facciamo con amore e con entusiasmo, al fine di creare in essi la fede e la passione per l'aviazione.

N. B. — I pasti saranno: due facoltativi (mezzogiorno e sera del giorno 10 luglio) ed un rancio collettivo a mezzogiorno di giovedì 11 luglio. Il rancio dell'11 luglio sarà offerto dall'Aero Club di Genova esclusivamente agli abbonati e verrà consumato sul campo di Novi.

Inoltre l'Aero Club di Genova offrirà dieci abbonamenti gratuiti che verranno estratti a sorte fra i simpatizzanti che intervengono al raduno. Naturalmente, il fatto di ricevere questo dono dall'Aero Club, non darà il diritto al volo gratuito. Tuttavia, tempo e benzina permettendo, verranno pure sorteg-



Questo marinaretto è troppo assorto nella lettura de *L'aquilone* per accorgersi che il fotografo lo prende di mira...

giati alcuni voli a favore, sempre, dei simpatizzanti.

IMPORTANTE

Le quote d'iscrizione e le prenotazioni per eventuali partecipazioni ai pasti facoltativi del giorno 10 luglio a Genova dovranno pervenire a l'amministrazione de *L'aquilone* entro il cinque luglio.

Zio Falcone

Gita a Guidonia

Abbiamo pensato di fare cosa gradita ai nostri abbonati di Roma organizzando per il 29 giugno una gita alla città aeronautica di Guidonia.

Sarà una specie di scampagnata durante la quale visiteremo i modernissimi impianti del Centro sperimentale della R. Aeronautica (Radio, Gallerie aerodinamiche, Vasea idrodinamica, Prove motori, ecc.).

PROGRAMMA.

- Ore 8,20 — Riunione nel piazzale della stazione Termini, lato partenze.
- Ore 8,45 — Partenza per Montecelio (treno Roma-Tivoli).
- Ore 9,32 — Arrivo alla stazione di Montecelio.
- Ore 10,13 — Visita della città di Guidonia.
- Ore 13,26 — Partenza per Tivoli.
- Ore 13,48 — Arrivo a Tivoli.
- Ore 14 — Rancio all'aperto.
- Ore 16,36 — Partenza dalla stazione di Tivoli per Roma.
- Ore 17,52 — Arrivo a Roma e scioglimento della comitiva.

NORME E SPESE.

La spesa per questa gita è di lire undici per coloro che vorranno partecipare al rancio servito da un ristorante di Tivoli e di lire sei per coloro che, portandosi un cestino da casa, usufruiranno soltanto del viaggio collettivo con lo sconto del 70%.

La gita è stata promossa per gli abbonati di Roma, i quali, in via eccezionale, potranno invitare qualche lettore non abbonato. S'intende, però, che non si dovrà approfittare troppo di questa concessione e

che i simpatizzanti parteciperanno alla gita in qualità di ospiti degli abbonati. Quindi noi terremo conto soltanto ed esclusivamente delle prenotazioni fatte direttamente dagli abbonati in regola con l'amministrazione.

Prenotazioni e vaglia dovranno pervenire all'amministrazione del giornale entro il 24 giugno. Sul vaglia o nelle lettere riguardanti tali prenotazioni, gli abbonati dovranno scrivere chiaramente l'indicazione «Gita a Guidonia» e dovranno scrivere il nome o i nomi relativi alle somme versate, con la massima chiarezza.

AVVISO AI TURBOLENTI.

Durante la visita alla città aeronautica di Guidonia, i gitanti dovranno tenere un contegno serio e non dovranno provocare disordini nella comitiva. Chi non si attenesse a queste disposizioni, verrebbe allontanato senza discussioni.

Cose che càpitano...

Prima di fare dei commenti aspettiamo che leggate questa lettera spediteci da un nostro corrispondente di buona volontà. Questo nostro corrispondente è un egregio insegnante e svolge nella sua scuola una preziosa propaganda a favore dell'aeronautica.

Il collaudo di una tessera

Senta, Direttore, il bel cassetto: avevo da circa un mese la tessera come corrispondente-propagandista de *L'aquilone* e non l'avevo ancora adoperata. Dunque oggi penso: «Voglio collaudare la tessera». Vado al Valentino dove c'è l'Esposizione della Promotrice di Belle Arti; esibisco la tessera al guardiano, il quale la scruta, borbotta non so che, mi indica la biglietteria, che mi manda in segreteria. Qui una signorina sbircia di lontano la tessera, legge: *Aquilone*; dice:

— *Aeronautica? Ma l'arte non si occupa di aviazione.*

Obietto:

— *Eppure ci potrebb'essere qualche quadro, qua'che statua ispirata all'eroismo dei nostri aviatori, alla poesia del volo.*

— *Non c'è.*

E ride.

Povera arte italiana! Avete sentito, aquilotti? L'arte si disinteressa dell'aviazione. Che fanno questi artisti? Non leggono? Non hanno sentito il monito di Guido Milanese che nel suo mirabile libro «*Aquile*» addita loro i più sublimi temi di campo.



GUIDONIA — Lo stabile della Direzione degli studi e delle esperienze.

sizioni artistiche? Ma soprattutto, osservano? Stamattina, proprio stamattina, ho visto un quadro stupendo: in piazza Vittorio Veneto, al raduno del Genio, dopo la Messa, sono stati lanciati centinaia di colombe: partivano come razzi, volteggiavano a gruppi sulla piazza in alto in alto, prendevano a stormi direzioni varie: uno spettacolo incomparabile: in quella stessa piazza che vide l'apoteosi del Duca Emanuele Filiberto d'Aosta, dove la più bella nota era data da centinaia di velivoli che dall'alto facevano scorta d'onore alla salma. Questi sono quadri. A che v'ispirate, di grazia, se questi non sono argomenti degni della vostra attenzione? Ho capito: cavoli, funghi, panche protuberanti, nasi sbilenchi, occhiaie vuote, file di tazze, di case, insalate di verde, circoli magici incomprensibili, costumi i vostri temi: ma l'aviazione no.

Mentre facevo queste riflessioni, mi ferma un tale che porta il berretto del Genio: — Scusi, da che parte si va per andare alla Mostra delle Invenzioni?

— O giusto, ci vengo anch'io — gli dico — e l'accompagno.

Esibisco la tessera: in due la guardano come un animale raro; mi dicono:

— Provi allo sportello delle riduzioni.

Non provo niente affatto: se alla Mostra delle Invenzioni non si conosce l'aquilone, che è palestra d'invenzioni, se gli inventori non si occupano d'aviazione, proprio oggi che essa è proclamata l'arma regina, addio inventori di frullano o di giugilli consimili!

Per fortuna mi è venuta subito una buona idea: scommetto che alla Mostra Internazionale dei gatti mi lascerà passare?

Torno al Valentino; mi presento al passaggio ove c'è la scritta «Tessere». Il guardiano, intelligente (si conosce a prima vista) legge con enfasi: «Aquilone!» Mi restituisce con bel garbo la mia tessera e

perché si crede che essi abbiano una grande influenza sull'opinione pubblica. In realtà una notizia ha importanza straordinaria soltanto quando appare in riviste specializzate che hanno lettori fedelissimi e appassionati a quella determinata materia tecnica trattata. Un'altra cosa, non meno vera. Quando una pubblicazione non è tanto nota (caso nostro), essa non può penetrare in certi santuari di certi santoni, per il fatto che non dà affidamento di poter organizzare concerti di elogi a base di trombe e di tamburi. Capito? È inutile anche aggiungere che se *L'aquilone* non è noto a certa gente, la colpa non è certamente nostra: l'ignoranza è infinita come la bontà divina. Una pubblicazione seria, che tratta d'aeronautica, di problemi della scienza in genere e che coltiva nella gioventù dell'Italia di Mussolini l'amore per il Paese e per l'aviazione, questa pubblicazione che va conquistandosi fra i ragazzi le più grandi simpatie, non può essere nota (e quindi presa in seria considerazione) che ai giovani nuovi, pieni di coraggio e di intelligenza.

In quanto all'arte, è meglio non parlare. Evviva la faccia del fotografo!

Un'altra cosa. Chi scrive possiede un paio di tessere. Tuttavia non ne fa mai uso. Il giornalista gode fama di scrocco, anche quando fa l'elogio d'una mostra e dei relativi organizzatori.

L'aviazione e l'Italia

Dalle scuole italiane di Buenos Aires ci sono giunti tre elaborati sull'«Aviazione e l'Italia». Li pubblichiamo tutt'e tre, certi di far piacere ai nostri piccoli amici d'oltre Atlantico.



Una parte della masnada di aeromodellisti che frequentano i dintorni della Torraccia. Briganti, sono; ma simpatici, e bravi; bisogna dichiararlo.

con un largo gesto del braccio mi fa cenno di entrare. Ah! lo dicevo che sarebbero stati meno cani di quegli altri! Eppure credo che l'aviazione abbia poco di comune coi gatti; a meno che non si voglia studiare il panico dei medesimi all'avvicinarsi di un'aquila, o il desiderio dei gattini mimmosi di giocare con gli aquiloni colorati che vedono alare lassù tirati da quel gomito che essi molto volentieri si divertirebbero ad arruffare.

Bravi gatti! Vi propongo come portafortuna ai miei aquilotti.

L. C.

Caro amico e camerata,

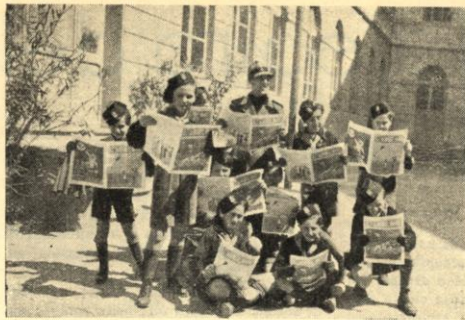
adesso le spieghiamo perché non hanno preso in considerazione la sua tessera. Normalmente (ma non sempre, per fortuna!), si dà importanza ai giornali quotidiani.

I.
L'aviazione ha origini assai remote; e, se vogliamo prestare fede alle leggende, già gli antichi greci s'erano occupati di questa scienza come lo dimostra il mito del volo di Icaro.

Il nostro grande Leonardo da Vinci fu il primo che, realmente, studiò il volo degli uccelli applicandolo all'uomo. S'accorse, in seguito, che il volo umano era impossibile e pensò d'inventare una macchina che potesse volare. Molte furono le esperienze, continue anche da altri grandi italiani, ma tutte senza risultato pratico per mancanza di mezzi adeguati.

Coll'invenzione dei motori a scoppio, il campo dell'aviazione si aprì maggiormente.

Di pari passo proseguivano anche gli studi sugli aerostati e sul volo a vela.



Nella sede dell'Opera Balilla di Roma si legge *L'aquilone*.

Incominciano a trasformarsi i palloni frenati. Già la forma, non più sferica, assume le forme di un grande sigaro. I primi motori a scoppio incominciano ad applicarsi e così incominciano a sorgere i primi dirigibili.

In tutto il mondo è un fervore di opere che assorbe, però, il lavoro di scienziati. Ecco, però, che questo limitato lavoro viene improvvisamente arrestato per dare anima a quello che, prima, fu solamente scienza.

La Grande guerra, scoppiata su tutti i fronti, ha portato tutte le nazioni belligeranti a mettere in pratica tutti questi studi per costruire nuovi ordigni di morte. Anche l'Italia, per la sua difesa, ha costruito aeroplani i quali, benché non perfetti, seppero, ugualmente, rispondere ad ogni aspettativa per il valore di chi li guidava. Così, anche i dirigibili ricevevano il loro battesimo di fuoco.

Finita la guerra, gli studi furono continuati, per maggiormente stabilizzare l'aviazione. E gli uomini, forti nell'esperienza della guerra, compirono il miracolo.

Dal percipio intorno al mondo del generale De Pinedo, alla traversata del Polo Nord fatta dal generale Nobile, alle due trasvolate oceaniche del generale Italo Balbo fu un succedersi di glorie per l'aviazione italiana che ha il merito di aver insegnato al mondo le vie del cielo.

Per volontà del Duce, la nostra aviazione militare viene rinnovata e resa, negli apparecchi e negli uomini, veramente formidabile. Aeroplani commerciali solcano i cieli d'Italia, ovunque portando la parola del progresso e, all'estero, il prodotto del nostro ingegno e del nostro lavoro.

GIOVANNI COCITO.

II.

Son trascorsi undici anni dalla fondazione della Regia Aeronautica Italiana e noi tutti vediamo con grande meraviglia i progressi della nostra aviazione.

L'aviazione italiana, anno per anno, si rinnova, si perfeziona al punto di essere i nostri aviatori sempre i vincitori delle grandi gare aeree.

Ma, per tutto questo dobbiamo ringraziare il nostro Duce che volle lo sviluppo sempre maggiore della nostra aviazione.

Oggi i motori italiani sono i più sicuri e potenti del mondo.

E dobbiamo ricordarci che il primo a designare le macchine per volare è stato Leonardo da Vinci, il grande e multiforme genio italiano, che cominciò a studiare come si poteva imitare il volo degli uccelli.

Pensiamo ai primi aviatori che partivano per cadere dopo aver percorso soltanto alcune centinaia di metri! E tutti per questo grande ideale sfidavano la morte.

Ed oggi, invece, dopo tanti studi, sforzi, ricerche e tentativi durante anni e anni, si è giunti al punto di poter volare per ore e ore di seguito senza nessun pericolo, e se qualche cosa accade, vi sono i paracadute che ci permettono di scendere piano piano a terra, sani e salvi.

E ora l'Italia col Fascismo è tra le prime nazioni aeree. I nostri coraggiosi e intrpidi aviatori giorno per giorno perfezionano i motori e solcano l'infinito spazi del cielo, mostrando agli stranieri che gli Italiani sono

capaci di osare tutto e di dare la vita per la loro cara Patria.

V. TARANTINO.

III.

Da Leonardo da Vinci che dettò le prime leggi della navigazione aerea, a Francesco Agello che ha meravigliato il mondo con la velocità delle ali tricolori, la storia dell'aviazione italiana è come una strada luminosa sulle cui pietre miliari sono incisi i nomi degli eroi e dei martiri dell'aero-

nautica d'Italia.

Ricordiamo con venerazione i nomi di questi pionieri, i nomi di coloro che caddero per la grandezza d'Italia, i nomi dei trasvolatori delle Alpi e dello Atlantico; Francesco Baracca, Francesco De Pinedo, Ferrarin e Del Prete, il poeta dell'ala Gabriele d'Annunzio, Italo Balbo.

Essi hanno dato nuova potenza alla Patria che oggi conta la prima aviazione, la più perfetta.

È questo un indice della sua potenza. Chi le ha dato questa magnifica forza che rende gli italiani temuti e rispettati nel mondo? Un uomo solo: Benito Mussolini, anch'egli aviatore, che ad ogni energia della Patria ha dato nuovo impulso e che ha voluto che l'Italia recasse su ali possenti il suo alto messaggio di pace. Ma guai se questa pace alcuno la voglia turbare! Allora gli strumenti della più stretta fraternità fra i popoli si trasformeranno in terribili strumenti di morte e di strage.

LILIANA BORLA.



AQUILOTTO SPENNACCHIATO - Marocco Magliano. — Benvenuto, mio carissimo Trevisano. Io sono felice di dirti che sarò sempre a tua disposizione. Spero che tu ti metta in regola con l'amministrazione, la quale brontola. (Volete sapere, amici, come incomincia la lettera questo nuovo aquilotto? È la prima volta — egli dice — che impugno la penna per scriverti qualche cosa di me, povero aquilotto spennacchiato. Non da molto tempo ti conosco, nessuno mai mi ha fatto fare la tua conoscenza ed è stato un puro caso se un giorno, osservando i giornali di un chiosco, sono stato attratto



Vittorio Mascati di Roma con un aeromodello che non vola. Se non lo sapete, il Mascati è l'autore di quei famosi versacci in romanesco.

dal tuo titolo promettente... Eri il mio giornale, quel giornale che avevo tanto spesso cercato, il giornale che mi apriva il velo dell'infinito. Eccetera. Tanto entusiasmo va, naturalmente, premiato). E tu, o aquilotto spennacchiato, scrivimi ancora e ricordati di mostrare il tuo giornale ai tuoi amici. Saluti rombanti.

(Altra posta a pagg. 4, 5 e 14).

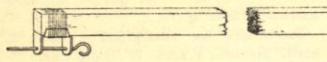
La Palestra dell'aeromodellista

Della fusoliera

(PRIMA LEZIONE)

La fusoliera è l'organo di collegamento delle varie parti dell'aeroplano.

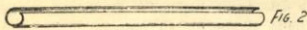
La forma della fusoliera è diversa fra apparecchio ed apparecchio e ciò in parte è dovuto alla fantasia architettonica del costruttore, oltreché alle indispensabili esigenze delle installazioni di bordo



e dell'impiego dell'apparecchio.

La fusoliera non è che una trave su cui sono caricati tutti i pesi distribuiti sull'apparecchio, e deve avere una forma esterna di minima resistenza all'avanzamento.

Nel caso più semplice degli aeromodelli la fusoliera può essere ridotta alla forma più elementare della trave, ossia ad un comune regolo (fig. 1) in legno di sezione quadrata o rettangolare, in cui ad una estremità si applica un



supporto portante l'albero dell'elica ed all'altra estremità un gancio per tener tesa la matassa della gomma formante il motore.

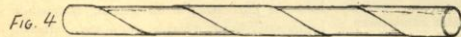
Nella fusoliera così costruita l'elastico motore rimane all'esterno senza alcun ri-



paro o protezione, e gli sforzi prodotti dalla sua tensione non è possibile equamente distribuirli ed il regolo è soggetto a deformazioni che possono facilmente spostare il centraggio esatto di tutto l'insieme dell'apparecchio.

Questo tipo di fusoliera può essere adoperato dai principianti e per modelli di piccole dimensioni.

Maggiori vantaggi ha la fusoliera a tubo che è in proporzione più leggera e che nasconde e tiene riparata la gomma



matrice, il cui sforzo di tensione viene in questo caso in ogni parte del tubo perfettamente suddiviso e supportato.

Questi tubi costituenti la fusoliera a tubo sono per lo più costruiti con legno e sono assai resistenti agli sforzi di torsione e di compressione.

La fusoliera a tubo è la più adatta agli iniziandi costruttori ed anche oggi è la più usata, formando questi iniziandi la maggioranza dei costruttori di aeromodelli.

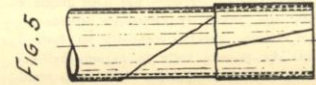
Il tubo fusoliera si costruisce adoperando del legno da impiallacciatura di 5 o 6 decimi di millimetro di spessore o del legno compensato sottile di 4 o 5 decimi.

L'impiallacciatura da usarsi è quella di noce o di acero; la se-

conca è da preferirsi, ma è da preferirsi in modo assoluto il compensato di betulla sottile che offre maggiori garanzie di robustezza.

Questi tubi possono essere costruiti di forma cilindrica od anche conica; ma in ogni caso il loro diametro interno deve essere tale, da potervi alloggiare con sufficiente agio la matassa o le matasse di gomma motrice.

Per costruire questi tubi, è necessario possedere l'attrezzamento indispensabile, ossia l'anima di costruzione che nel caso del tubo cilindrico può essere costituito da una canna metallica del



diametro eguale a quello interno del tubo che si vuol costruire, e di lunghezza maggiore.

La costruzione del tubo fusoliera può essere fatta in due modi: o con l'avvolgimento del tubo a spirale o diritto nel senso longitudinale della lunghezza.

Il tubo fatto con l'avvolgimento a spirale acquista una maggiore rigidità e risulterà più facilmente ben diritto e meno di qualsiasi altro sentirà le variazioni atmosferiche; perciò la confezione di tubi di questa specie è da preferirsi a

qualsiasi altra. La costruzione del tubo fusoliera non è tanto difficoltosa come molti possono credere; ma occorre avere pazienza e procedere cauti per ogni operazione, senza alcuna preoccupazione di quanto tempo ci si potrà impiegare.

Costruendoli con legno da impiallacciatura, i tubi si possono fare in uno o due strati; e se costruiti con uno strato solo, possono essere rinforzati con un totale ricoprimento di seta ben incolata all'esterno del tubo, stesso e verniciata.

Per costruire un tubo, la prima operazione da eseguirsi è quella di tagliare il materiale che deve comporre nelle dimensioni che verranno calcolate a seconda dello sviluppo del tubo che si vuol fare, più un lembo di ricoprimento per la giuntura calcolato in non meno di 10 millimetri.

Tagliato il legno, questo dovrà essere messo a bagno in acqua fredda in modo che diventi più tenero per poterlo curvare od attorcigliare senza rischio di spezzarlo.

L'anima dovrà essere bene spalmata di sego e su essa si dovrà fare l'avvolgimento del legno bagnato che dovrà formare il tubo.

Ad avvolgimento fatto, si dovrà legare il tutto con spago e lasciarlo asciugare.

Ad asciugamento avvenuto, tolto lo spago, sia impiallacciatura o compensato sottile, questo dovrà essere rimasto arrotolato ed infustito (fig. 2 e 3), ed allora, pulita l'anima, si dovrà spalmarla nuovamente di sego e poi rimontarvi la parte che dovrà formare il tubo, si spalmerà di colla buona, preferendo sempre quella a freddo, il lembo da sovrapporsi e poi si legherà strettamente il tutto possibilmente con fettuccia di tela.

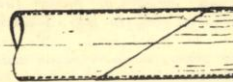
Legato così il tubo sulla propria anima, si deve lasciare che la colla asciughi, senza però mai farne esposizione al sole o servirsi di qualsiasi altra fonte di calore artificiale.

Dopo circa 24 ore si potrà togliere il tubo dall'anima, levandolo prima la fettuccia e forzando poi in modo da farlo scorrere nel-

l'anima stessa; e ciò non risulterà difficile, se, come detto, si sarà fatto uso del sego e se l'operazione dell'incollatura sarà stata eseguita con la dovuta diligenza.

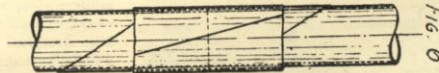
Tolto il tubo dall'anima ed esaminato che il lavoro sia riuscito di soddisfazione, si deve pulire l'anima dal sego e rimontarvi il tubo per procedere alla sua pulitura e rifinitura esterna, la quale dovrà essere fatta mediante carta vetrata fina (fig. 4).

I bordi dei tubi dovranno sempre es-



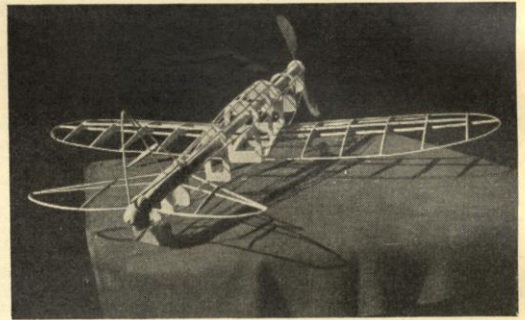
essere rinforzati con striscie dello stesso materiale e sovrapposti e bene incollati (fig. 5); e così pure i punti ove dovranno essere fissati il carrello ed il pattino di coda.

Spesse volte, per le dimensioni del



materiale che si adopera, non si può eseguire in un sol pezzo il tubo nella lunghezza voluta; allora occorre fare delle giunture in modo molto semplice con sovrapposizione di striscie di legno come per i rinforzi alle estremità anzi detti (fig. 6).

Altre volte, invece, per eliminare disturbi di ingombro o di trasporto, occorre fare i tubi in due o più parti; ed allora per le giunture si costruiscono con lo stesso materiale dei manicotti

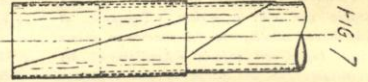


Un « Breda 33 » di Gaetano Fagnani. Costruzione in balsa, ruote di spugna di gomma. Il Fagnani, che è nel suo primo anno di attività, ha seguito soltanto le lezioni di Giarella.

(fig. 7), che però è consigliabile siano sempre applicati all'esterno anziché nell'interno, ove potrebbero recar danno all'elastico motore.

Salvo per quelli ricoperti in seta, ai tubi di legno non è consigliabile dare delle vernici, perchè queste indurirebbero le fibre del legno ed i tubi diverrebbero, così, molto fragili e soggetti a storcersi.

E' consigliabile, invece, spalmarli con olio di lino crudo e poi, volendo renderli levigati e lucidi, si può farlo nel



modo usato dal mobiliere per lucidare i mobili, ossia fregandoli lungamente e sempre nello stesso senso con un tampone imbevuto di lacca e di alcool.

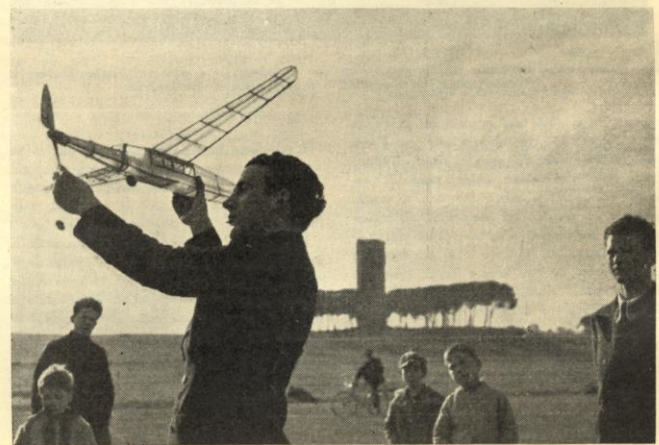
Le fusoliere a tubo così costruite, quando non servono, è consigliabile mantenerle montate sulla loro anima in modo che non abbiano a deformarsi o correre il rischio di essere schiacciate.

Ripetiamo ancora una volta che la fusoliera a tubo è solamente consigliabile a quei costruttori che sono alle loro prime competizioni o per costruzioni sperimentali e speciali.

Il costruttore, invece, già un po' esperto deve costruire i suoi apparecchi completi anche dal lato estetico, e cioè dovrà farli con la relativa fusoliera a carlinga per avvicinarli alla forma dei normali apparecchi.

Giarella

(Continua)



Pagliani alla Torraccia con un suo bellissimo modello a fusoliera.

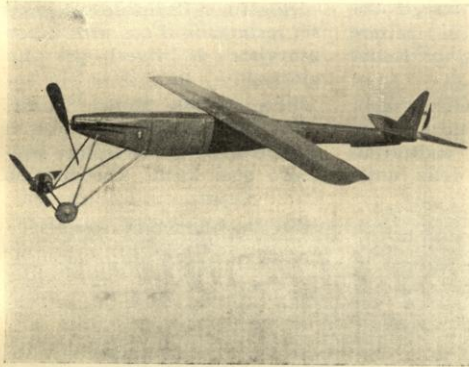
Aeromodello Biasin
m. 1,30 x m. 1,30, peso
gr. 270.

La superficie dei piani di coda

Un problema importantissimo per l'equilibrio longitudinale di ogni apparecchio, sia a motore che veloggiatore, è la determinazione della superficie dei piani orizzontali di coda. Il problema non è solubile per intuizione e d'altra parte di fronte ad esso gli aeromodelisti rimangono perplessi, poiché a nessuno sfugge la stretta relazione che esiste fra la superficie alare e la superficie dei piani di coda, in rapporto alla distanza di questi dall'ala.

Il problema si risolve agevolmente per mezzo degli uniti diagrammi, l'uso dei quali renderò facilmente comprensibile supponendo di eseguire il procedimento di un caso reale. Nella figura è rappresentato in pianta, schematicamente, un aeromodello progettato. Le caratteristiche dell'apparecchio sono le seguenti:

apertura alare	L = cm. 85
corda alare media	l = cm. 10
superficie alare	S = dm. ² 8,5

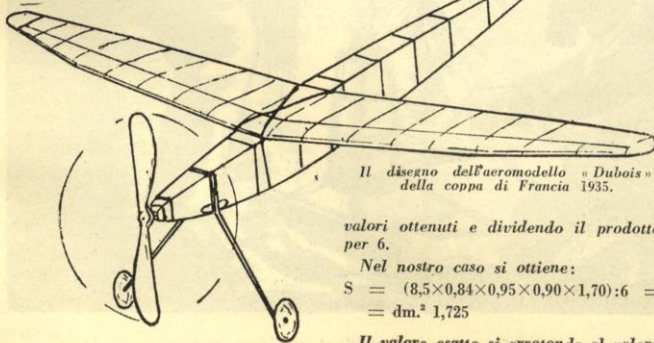


Apparecchio di Italo Vaccaro di Genova.

distanza del C. P. dal bordo d'attacco, per il profilo adottato $x_g = \text{cm. } 4,4$
 allungamento alare $\lambda_a = 8,5$

La retta trasversale m m è una retta a distanza arbitraria dal C. P. e determina la posizione del piano di coda in quanto la parte di superficie di questo posta avanti alla retta m m deve essere uguale ai 2/3 della superficie totale s dell'impenngaggio. Nel caso nostro, come appare dal'a figura, si è stabilito che la distanza ag della retta m m dal C. P. sia di 33 cm. Infine stabiliamo che l'allungamento del piano di coda λ_c debba risultare di valore 3,5.

L'uso dei diagrammi è il seguente:
 1°) nel diagramma I, dal punto del-

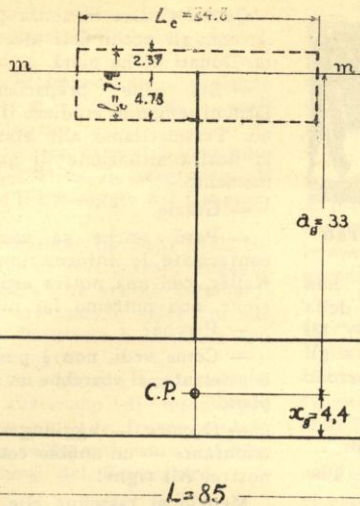


Il disegno dell'aeromodello «Dubois» della coppa di Francia 1935.

valori ottenuti e dividendo il prodotto per 6.

Nel nostro caso si ottiene:
 $S = (8,5 \times 0,84 \times 0,95 \times 0,90 \times 1,70) : 6 = \text{dm.}^2 \text{ } 1,725$

Il valore esatto si arrotonda al valore



la graduazione orizzontale corrispondente al valore $\lambda_a = 8,5$ si traccia una retta verticale, tratteggiata, fino ad intersecare la curva continua; dall'intersezione ottenuta si traccia l'altra retta tratteggiata orizzontale, che dà sulla graduazione verticale il valore 0,84.

2°) nel diagramma II si esegue lo stesso procedimento, tracciando la retta verticale per il valore $\lambda_c = 3,5$ della graduazione orizzontale, ed ottenendo sulla graduazione verticale il valore 0,95.

3°) per l'uso del diagramma III, conoscendo la corda alare l e la distanza ag della retta m m dal C. P., si determina il rapporto fra questi valori, che risulta $ag:l = 3,3$. Eseguendo la solita costruzione partendo dal valore 3,3 della graduazione orizzontale, si ottiene sulla graduazione verticale il valore 0,90.

4°) per l'uso del diagramma IV, si determina il rapporto tra i valori x_g ed l, che risulta $x_g:l = 0,44$. Partendo dal valore 0,44 della graduazione orizzontale, si ottiene con la stessa costruzione, sulla graduazione verticale, il valore 1,70.

Si calcola infine la superficie s dei piani orizzontali di coda moltiplicando la superficie alare S per i quattro

1,75 per non complicare il calcolo che segue.

Per qualunque altro valore di allungamento dell'ala o della coda, e dei rapporti $ag:l$ ed $x_g:l$, si otterrà il corrispondente valore di S.

Per disegnare definitivamente il piano di coda noi disponiamo ora dei seguenti dati:

1°) la superficie s che deve essere $\text{dm.}^2 \text{ } 1,75$.

2°) l'allungamento λ_c che deve essere di valore 3,5.

na aggiunta di un peso, si fa in modo che il centro di gravità venga a trovarsi in corrispondenza del C. P., per noi al 44% della corda alare. Si effettuerà poi il centrimento esatto, sperimentalmente, sia con l'aggiunta di altri pesi in avanti o indietro secondo l'opportunità, sia con lo spostamento del peso se la costruzione lo permette, sia variando l'incidenza del piano di coda. Quest'ultimo sistema tuttavia presenta l'inconveniente di dover verificare ad ogni lancio l'incidenza del piano di coda; in oltre può darsi il caso di spostamenti in volo, cosa che ne comprometterebbe irrimediabilmente la riuscita.

Giorgio Bacchelli

L A P O S T A dell' AEROMODELLISTA

AZZURRO - Verona. — Io tratto di aeromodelli e non di aeroplani veri; perciò non mi permetto di invadere il campo di tecnici provetti e specializzati e con tanto di titoli di studio e di esperienza pratica. Per quanto mi chiedi non mi pronuncio; ma ti do un consiglio con preghiera di accettarlo come è: se non sei della partita, desisti dai tuoi progetti e non sprecherai tempo e denaro per ottenere nulla di nuovo o di speciale. Se hai invece cognizioni e idee serie e se prevedi ottenere qualcosa di utile e di nuovo, sviluppa i tuoi progetti con relativi calcoli e rivolgili a qualche ufficio tecnico competente di aeronautica o all'Istituto Sperimentale di Guidonia. Non essere geloso, perché noi non abbiamo alcuna preferenza, nè per le rondini nè per gli aquilotti. Il tuo racconto non è stato pubblicato, perchè nessuno di noi l'ha mai visto.

(Altra posta a pag. 3).

Da questi si ottiene l'apertura del piano di coda L_c dalla seguente formula:

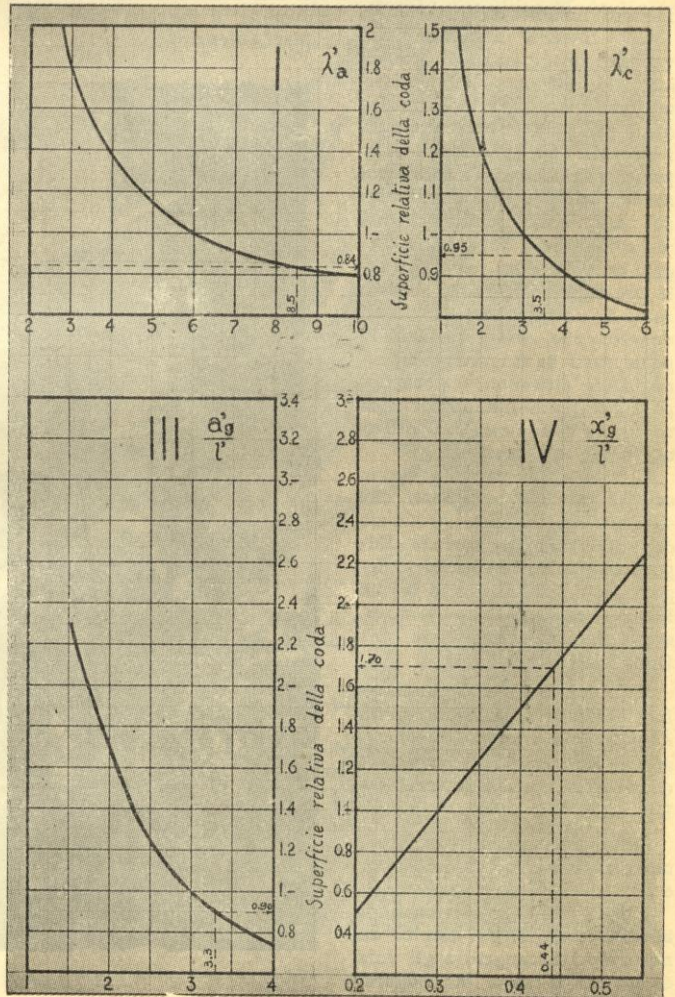
$$L_c = \sqrt{\lambda_c \times s} = \sqrt{3,5 \times 1,75} = \text{dm } 2,48 = \text{cm } 24,8$$

e la corda l_c :

$$l_c = L_c : \lambda_c = 24,8 : 3,5 = \text{cm. } 7,1$$

Determinati così i valori relativi alle dimensioni del piano di coda, possiamo farne il disegno in maniera tale che resti soddisfatta la condizione della sua posizione rispetto alla retta m m, come è indicato dal contorno tratteggiato del piano di coda della figura.

A costruzione ultimata, con l'opportu-





Grande romanzo aviatorio-coloniale di Ullisse Perso

(Continuazione dal numero precedente)

Così irruppe dal sud nell'ampia vallata del Tibesti, e ritrovò nel mezzo, presso le rovine antiche, il "Caproni" di Donati e di Menzio, accampati in bivacco notturno.

Edgard Bildwans faceva il suo turno di guardia. Moschetto imbracciato, eseguiva la manovra dei dieci passi, "alt", "attent", dietro front, su e giù" come in presenza del suo generale; e scrutava il paesaggio, che, aumentando la luce del nuovo giorno, offriva via via più nitide le sue cime lontane; e dalle ombre grigie sotto i monti, si staccavano canaloni, rocce, scosciamenti, con rari alberi, e chiazze di verde tenue sul cupo del fondo baltico.

Gli altri dormivano; anche Menzio, finalmente.

Nel silenzio desolato della vallata albeggiante, il ronzio metallico del caccia, lontanissimo fra i monti, fermò Edgard a metà della sua manovra: punta l'orecchio, poi gli occhi. Ben presto il ronzio si fa rullo, poi rombo ostinato; da una svolta del massiccio montuoso, nel mezzo del cielo, appare l'Arcangelo aureolato dai raggi del sole che Egli precorre. Si abbassa come la notte avanti, lancia un oggetto, che va a rimbalzare a pochi passi da Edgard; s'impenna, risale altissimo, e poco dopo è un punto luminoso che si confonde nel cielo, tra i barbagli del sole nascente.

Il rombo del velivolo vicino sveglia Menzio e Donati, che sbucano dal di sotto di un'ala del "Caproni" e trovano Edgard che scioglie una carta legata ad un cilindretto di legno. Menzio, nell'agitazione, non riesce a decifrare lo scritto, che Donati legge:

"Vallata nord Era Kohor - Lago ridente. Abitazioni civili. Apparecchio americano ormeggiato. Impossibile atterraggio. Occorre idroplano. Auguri. — KELLER"

Sotto, in tracciato succinto, una pianta della conca del Kohor e le note per l'orientamento.

Menzio esamina commosso il buon messaggio, poi ricerca su nel cielo l'Arcangelo e gli vola dietro con il cuore. Ma Edgard,

che è riuscito a capire, non ostante la sua imperizia della nostra lingua, lancia due "all right" che svegliano Bob e gli altri due ufficiali che accorrono soffermandosi gli occhi.

— Li abbiamo trovati!

— Dice "abitazioni civili".

— Pare incredibile fra questi monti.

Donati ha dei dubbi. Ritrova nella carlinga la carta della regione, e la esamina attento.

— Ma qui non c'è nessun lago, nessuna traccia di abitanti. Si potrebbe trattare di un miraggio.

— Sei crudele, sei ingiusto — gli obietta Menzio dolorosamente.

— No, Menzio; capisco la tua ansia e la tua fede; ma non vorrei deviare le nostre ricerche dietro una traccia fantastica: una delusione ti farebbe male. Mi capisci, Menzio?

Questi rimase lì, senza parola, con gli occhi fissi alla carta. Donati ne ha pietà.

— Sta bene: prepariamoci. Dammi tempo di studiare il piano. Trasmettiamo alle stazioni la nostra situazione di questo momento.

— Grazie.

— Però, anche se saranno confermate le informazioni di Keller, con una nostra esplorazione, non potremo far nulla.

— Perché?

— Come vedi, non è possibile atterrare; ci vorrebbe un idroplano.

— Oppure — aggiunge Bob trionfante — un anfibio come il nostro. All right!

Menzio si rassegna alle operazioni necessarie; la sua angoscia è cresciuta, l'impazienza non gli permette di ragionare con calma.

L'avviamento del motore per trasmettere i messaggi radio; lo studio della rotta e le discussioni che si accendono fra gli ufficiali, che tentano di mettere d'accordo lo schizzo di Keller con le carte di bordo; e finalmente i ritocchi indispensabili e le prove delle eliche e dei motori, già un po' maltrattati per le evoluzioni della notte

prima, protraggono l'ora della partenza.

Il sole già alto flagella la vallata troppo vasta, accende bagliori e vampate sulle rocce nude; e gli uomini soffocano.

Menzio è smanioso:

— Donati, andiamo: ogni minuto può essere fatale. Sono le dieci e mezzo; abbiamo già tardato troppo.

Capisce che Donati ha ragione, eppure non gli riesce di vincere un sordo rancore contro di lui.

L'ufficiale del telegrafo annunzia:

— Sta arrivando un "caccia" con a bordo l'avvocato Valla.

— Aspettiamolo — consiglia Donati.

— No: — insiste Menzio. — Sono io il capo della spedizione. Appena i motori saranno pronti, si parte.

— Come comandi tu — si rassegna Donati. — Resteranno qui due di noi per segnalare a Valla il punto di atterraggio.

Edgard e l'ufficiale telegrafista resteranno lì con armi e con provviste di viveri per un giorno.

Si parte alle undici. Donati sorveglia, senza dar a vedere, il povero Menzio, che esplora smanioso quei monti, che corrono



... il "Caproni" di Donati e di Menzio accampati in bivacco notturno...

ostinati ai loro fianchi, in due schiere minacciose, e si chiudono lontano in una gola mostruosa.

— Ecco la cima del Kohor.

— E' lontana ancora.

— Di qui a mezz'ora saremo al passo di Tribou.

Donati è sempre più convinto che Guido Keller sia stato ingannato da un miraggio. Menzio, nell'imminenza della constatazione, non osa fermarsi a pensare.

— Eccoci: la conca, che è lì sotto, corrisponde esattamente al tracciato di Keller.

— Non era dunque un miraggio.

Donati esplora attento con il cannocchiale, poi guarda Menzio con accorata pietà.

— Che c'è? Abbiamo sbagliato rotta forse? Ma, e il lago, il lago... dov'è il lago? Qui c'è un errore di rotta; torniamo indietro, Donati. Rifacciamo il cammino più attentamente: che diamine! Keller non può sbagliare non può sbagliare: io lo conosco bene; Donati, dico...

La conca dell'Era Kohor era una rovina desolata: arida mortale nel fondo arsiccio e nei fianchi invasi da mucchi caotici di frantumi, di sassi, di terriccio polveroso.

Menzio non si rassegnava.

— Spingiamoci oltre a quella barriera a oriente.

Donati lo asseconda.

Il "Caproni" oltrepassa la barriera orientale, dove le enormi saracinesche nascoste, manovrate da Rham quattro ore prima, hanno svuotato il lago. Sorvolano le pendici scavate da lunghi solchi aridi, che confluiscono alla vallata del Madiunga.

— Acqua, acqua; ecco il lago — grida Menzio frenetico.

Donati esplora e raffronta.

— Non può essere il lago, di cui parla Keller: quello, che vediamo lì, è un torrente. Ma di dove è sbucata quell'acqua? Non vedo tracce di pioggia e non si tratta di acqua stagnante... corre via... si perde...

Volano a bassa quota per esaminare quel misterioso fluire di acqua viva, senza un'origine visibile, che fugge lungo il canale, rapidamente assorbita dal terreno arido e dal sole divampante. Menzio chiude gli occhi, spaventosamente pallido, quando il capitano Donati gli chiede se devono ritornare. Alle due del pomeriggio atterravano al bivacco. L'avvocato Valla era lì, in attesa piena di buone speranze.

Ma il silenzio di quelli che sbarcano dal "Caproni" e il dolore muto di Menzio gelano ogni domanda.

Donati ordina di telegrafare i risultati dell'ultima esplorazione.

— E' impossibile che Guido Keller si sia ingannato — insiste Menzio.

— Buone nuove! Buone nuove! — grida il telegrafista. E legge il messaggio del Governatore.

"Massimo, da Beni Ulid, comunica di aver trovato i ragazzi. Assicura che stanno bene e li riporterà sani e salvi fra un mese. Rientrate a Misurata con i miei auguri".

Valla e Menzio, tra le lagrime che cercavano di mascherare asciugandosi la fronte madida per il caldo, vedevano il sorriso luminoso del Governatore.

XXI.

Tor scopre una creatura timida

La curiosità oziosa poteva finalmente sfogarsi a ricamare intorno ad una notizia sicura. La sera stessa che seguì la fine del popolo di Ra, nei caffè di Tripoli si commentava il comunicato ufficiale.

— Lasciamoli sfogare, — consentiva bonario il Governatore — ora, con tutto il loro zelo, non ci riusciranno ad inventare delle frottole troppo pericolose.

Ma, prima, aveva fatto venire nel suo ufficio la mamma di Ore, informatata con cautela dell'avventura dei due ragazzi, non le aveva dato il tempo di immaginarne i pericoli:

— E non occorre neppure far volare suo marito, signora Valeria: bastava che da Beni Ulid avessero potuto trasmettere subito il messaggio di suo fratello Massimo.

— Massimo?

— Sì, signora. Suo fratello deve averli trovati fin da ieri sera, e ci si assicura che stanno bene e che fra un mese saranno tutti e tre di ritorno ad Homs.

— Un mese! E perchè non subito?

— Perchè... perchè saranno atterrati molto lontano.

— Ma perchè non ci fa saper dove. Noi li manderemo a prendere per via aerea.

— E' appunto quello che suo fratello vorrà impedirci. Lo conosciamo bene, ritorneranno a dorso di cammello, vedrà. Non Le pare?

— Certamente, Eccellenza... Ma io... ma mio marito...

— Mi immagino che Lei, signora, abbia fiducia in suo fratello. No? Aspettiamo dunque che ritornino.

— Ma perchè?

— Perchè, perchè — scattò il Governatore, stizzito per la sua impazienza. — Lei è peggio di una bambina con i suoi "perchè".

— Mi scusi, mi scusi, Eccellenza.

— Domani suo marito sarà qui insieme con il capitano Manzio e la signora Ersilia. Avranno modo di arzigolare, strillare, dir male di me, tra loro donne. Io ci sono abituato. Intanto seguirò con tutti i mezzi che ho a disposizione, le tracce di suo fratello e mi impegno a far sì che tutto finisca bene.

Ulisse Perso

(Il seguito al prossimo numero).



... da una svolta del Massiccio montuoso appare l'Arcangelo...



Eccovi la lettera con cui la rondine Nuccia Guarnieri si presenta all'aerofamiglia de «L'Aquilone»:

Milano, 22 maggio 1935.

Carissimo Zio Falcone,

sono una rondine milanese che non si sa decidere ad entrare nel Nido. Io ricerco l'Aquilone in via eccezionale, perché sono la figlia di un caduto per l'Aviazione. Posso dunque io considerarmi una vera abbonata? Ho anche scritto alla simpatica Avionetta una lunga lettera, ma essa non mi ha risposto: «Vede che essa mi considera straniera al Nido milanese».

Ora, mio caro zio, ti narro in poche righe la vita guerriera del mio povero babbo.

Trincerista col 1° granatieri, si sentì chiamato ad altre e più rischiose imprese. Aspettato di cielo e di gloria, divenne pilota e rischiando più volte la vita compì 340 voli di guerra, meritando la medaglia d'argento. In epico combattimento, e allora non ancora conseguito il brevetto di pilota, per salvare Ravenna da un grosso K 167, accettò la lotta impari e manovrando, con rara velezza e con stoico sangue freddo, apparecchiò e mitraagliatrice, abbatteva in tre minuti e con 50 colpi il grosso uccellaccio crociato che da una altezza di 2000 metri precipitava in mare. Ravenna, riconoscente e vendicata, lo fece cittadino onorario e il sindaco gli appuntò sul petto la medaglia d'oro.

Divenne poi maestro ed istruttore dei piloti americani, facendo in ogni occasione risplendere la superiorità della razza italiana.

Dopo la vittoria si dedicò all'Aviazione civile e compì i 25.000 Km. del Raid Sesto Calende-Amsterdam senza scalo. Il volo fu veramente fantastico se si pensa che l'apparecchio era un S. 13 e che la rotta da seguire era scassinissima di ammaraggi.

Morì a 33 anni, ancora giovane e baldò, in un collaudo, a Sesto Calende.

E ora ti dirò il nome di mio papà — Umberto Guarnieri — che Italo Balbo definì un leone dell'aria.

E ora il suo nome figurerà all'aeroporto Baracca, in Roma, nel quartiere degli Eroi.

Io stessa, appassionatissima per l'Aviazione, il 31 gennaio 1931 meritai il 1° premio, per un componimento nelle scuole medie, sulla traversa Italia-Brasile; meritai una miniatura dell'S. 55 in argento e un diploma firmato dal Maresciallo e l'aquila d'oro dei piloti.

Tutto questo ti ho detto, carissimo Zio Falcone, per farti comprendere quanto io sono fiera ed orgogliosa che la morte di mio padre abbia, se pur in piccola parte, contribuito all'affermazione della gloriosa Aviazione Italiana.

Per tutti i caduti dell'Aviazione militare e civile Italiana, a Noi!

NUCCIA GUARNIERI.

Non abbiamo potuto pubblicare la lettera nel numero scorso per mancanza di spazio. Oggi ripetiamo alla simpatica rondine le nostre parole di ammirazione per l'eroico caduto e rinnoviamo a lei la cordiale e festosa accoglienza.

CHI VUOLE INTENDERE... (INTENDA) - Roma.

Su questo argomento che tratta qui il nostro Avionetto hanno versato fiumi d'inchiostro altri aquilotti. In altra pagina del giornale si parla, per esempio, d'una certa fata Morgana, la quale altri non sarebbe che il gruppo. Un miraggio, insomma. Ma sentiamo cosa scrive Avionetto, che s'è destato da un sonno antico come quello d'Aligi d'Annunziano.

LA STORIELLA.

Non si tratta altro che del gruppo romano, che, come tutti sanno, ormai è una storiella, di quelle con i fiocchi.

Volvo, scrivendo questa lettera, dire che siamo stufo, che siamo annoiati, e per di più tutto l'entusiasmo che avevamo in principio è svanito al contatto con il ghiaccio che regna sovrano... dove sappiamo.

Non credo che si possa trarre sangue dal muro e perciò non sarebbe sbagliato rivolgersi altrove, e non per ultimo all'O.N.B., che in altre città ha appoggiato largamente gli aquilotti.

Vorrei riacendere un po' l'entusiasmo di prima, perché a Roma non siamo combinando niente, salvo per i modelli, ai quali tutti si dedicano con più passione che al resto.

Per il futuro vedrò di avere qualche sala, dove poter tenere delle conferenze, tanto per far sentire qualche cosa a questi aquilotti.

Poi vorrei che tutti gli aeromodellisti mandassero un'adesione per una probabile mostra del modello volante, per far vedere al pubblico cosa sia questo uccello grifone che vede passare per le strade, e ne ride sotto i baffi (comprese le signore), e per far conoscere e far radunare gli aquilotti, e forse dare anche un avviamento commerciale a questa divertentissima industria.

Aspettando le adesioni di tutti quelli che hanno un briciolo di passione per l'aeromodellismo e per l'aeronautica, non lo che ripetere «Bisogna lavorare, bisogna andare avanti, anche con i gomiti».

AVIONETTO.

Mio caro Avionetto, io approvo e lodo il tuo sacro furore, ma non devi farti delle illusioni eccessive. Se nessuno ha creduto



Questa fotografia aerea a bassa quota è stata eseguita a Roma (Villa Borghese) durante una riunione domenicale di aeromodellisti.

utile darci retta fino ad oggi, nessuno si occuperà di noi neppure in avvenire, specialmente ora che il caldo mette la pigrizia addosso anche a coloro che non sono pigri di natura. Forse dovremo un giorno fare una riunione e decidere se potremo spendere qualche soldarello noi, per prendere in affitto una stanzuccia. E che vuoi di più? Noi non siamo mica ricchi come certi che possono permettersi il lusso di prendersi in giro!

Lozapone - Napoli. — Porca miseria, eviva la faccia dei fatti e delle poche parole. Ho passato le tue «invenzioni» all'Ingegnere Sofistico. Io ti saluto volovoleggiando.

CAETANO FALERNO - Bari. — Sì, puoi correre. Auguri e ricordati de L'Aquilone, che è il tuo giornale.

MOSCATI VITTORIO - Roma. — Dunque non ti hanno ancora tratto in arresto. Ne sono contento e ti scongiuro di andare in giro a tarda ora per strade frequentate da guardie di polizia o da carabinieri. Noto che tu non hai nessun potere sui tasti della macchina da scrivere e che hai una spiccata simpatia per le cose poco serie. Meglio così: mi piace la gente allegra, magari squilibrata: purché questa gente sia munita d'un buon cervello. Tu, come stai a cervello? Pubblico le due fotografie e ti mando aviosaluti cordiali.

SALVATORE DISTEFANO - Torino. — Ho passato il tuo racconto alla commissione con la speranza che tutto vada bene. Certo sarebbe mio desiderio vederti al raduno. Vieni e fatti conoscere.

NIBBIO - Milano. — Abbiamo letto e studiato il tuo progetto relativo ai gruppi. Ti confessiamo che il problema non è semplice e che, anche se tu hai delle buone

PIETRO MILEROTTI - Thiene. — Meno male che, stavolta, il tuo nome l'ho decifrato. Se tu avessi letto una missiva indirizzata ad un tal Piero... vedresti che il mio scrupolo arriva fino al punto di rispondere a degli... ignoti. Ti ringrazio del nuovo abbonamento. Di tuo cugino Trevisan scriverai tu mezza colonnina nel prossimo anniversario. Ricordatene, dunque, per tempo. Ciao.

RONDINE AERODINAMICA - Roma. — Io non dirò nulla, ma ti confesso che non sono contento delle tue prodezze. Che gusto c'è a fare le cose che nuocciono alla salute? Alla Torracchia ci vanno quasi tutte le domeniche, ma come faccio io a sapere con certezza se domenica 16 ci saranno i soliti aeromodellisti? Come vedi, abbiamo fissato la gita a Guidonia per il giorno di San Pietro, 29 giugno. Abbiamo scelto questo giorno per aver modo di approfittare del giorno successivo, nel caso in cui sabato 29 piovesse. Ci divertiremo molto, e parleremo, finalmente e seriamente, del gruppo. Tu mi potrai aiutare diffondendo la notizia di questa nostra istruttiva gita, alla quale potrai prendere parte anche (ma te lo dico in segreto)... anche amici e amiche degli aeropotenti. Naturalmente, coloro che non sono autentici aeropotenti, vengono considerati come ospiti delle rondini o degli aquilotti che li avranno invitati. Azzurrilli.

ANTONIO MALENOTTI - Piombino. — I concorsi per specializzati si chiuderanno alla fine del mese. Il 15 del prossimo mese, salvo proroghe, dovrebbero iniziarsi le visite. Saluti volanti.

OTTO MANDELLI - Milano. — Non so di che si tratti, mio caro. Parlamene, magari in segreto segretissimo, e poi vedremo. Se io e l'Ingegnere Sofistico potremo aiutarti, saremo felicissimi. Capito? Auguri e saluti complicati.

VINICIO DEL MORO - Livorno. — Ti abbiamo infatti spedito il giornale per 6 mesi: dal luglio al dicembre 1934 per l'importo del tuo vaglia. Non ti rimane altro da fare che rinnovare l'abbonamento. Salve.

TRENTO ZAPPA - Romano Lombardo. — Vale anche per te quanto è stato detto a Vinicio Del Moro.

CESARE MARTORELLI - Chiavari. — Il tuo abbonamento è regolarissimo ed altrettanto regolare è la spedizione del giornale che è avvenuta coi numeri del mese di maggio. Se ancora non ti fossero pervenuti, reclama a costoso Ufficio postale. Saluti.

PIER VIRGILIO COSSETTA - Torino. — Un bravo anche a te per aver portato un nuovo aquilone nella simpatica schiera degli abbonati torinesi.

BRUNO MANFREDI - Ponte S. Pietro. — E' stato corretto il tuo indirizzo. Se il Ministero non ti ha concesso di prendere il brevetto, significa che non hai l'età richiesta, ed in questo caso bisogna che tu... invecchi. Ricambio i saluti anche a tua cugina.

FALCETTO - Torino. — Ho ricevuto la tua fotografia di quand'eri marinaio... e il tuo disegno, che non pubblico, non perché non ci sia invenzione, ma perché è fatto male, ed è a matita. L'idea però è buona, e va lodata. L'Ingegnere Sofistico ti attende con l'arma al piede. Vedremo il progetto di questo tuo paracadute prodigioso! E se saranno rose, anzi: se sarà un paracadute, ti eviterà di cadere in malo modo. Sai, io conoscevo un pazzo tranquillo, il quale pretendeva d'aver inventato l'uomo. Sì, ho detto l'uomo. Era inutile dirgli che l'uomo era già stato inventato e che lui — poverino — ne era un triste esempio. Hai capito? Il paracadute è già stato inventato... Vedremo come te la caverai. Saluti allegrissimi.

G. G. TIRELLI - Reggio Emilia. — Mai ricevuta una tua richiesta di numeri arretrati. Ti ho fatto rispedito il numero 9. L'«S. 55 X» ti giungerà fra breve: molti l'hanno già avuto in questi giorni. Il volume di Martini e Nobili uscirà verso la fine di agosto. Le ragioni del ritardo le ho dette nel numero scorso ad un paio di aquilotti. L'indirizzo di Italo Facaro è il seguente: Via Casaregis, 19-16, Genova. Saluti alati.



Filippo Chisetti ed Erminio Vergano di Trofarello (Torino) con un «Breda 15» di loro costruzione.

TOMEI e PAGNOCCELLI - Roma. — Vi ho accententati subito, come avrete visto. Dell'aeromodello Vaccaro non ho altri elementi. Saluti cordiali.

GIORGIO POLETTI - Torino. — Il tuo amico Colajanni è stato accolto a braccia aperte nell'aerofamiglia de L'aquilone. Bravo!

LEONE ALATO - Venezia. — Oh, leoncino mio, quante malinconie! Però non credo che i ragazzi veneziani siano tirchi. (Ti confesso che avevo letto turchi). Sono, invece, degli inetti (non degli insetti, e non tutti). Il caso di quel tuo amico (che fa il giro intorno a la tola — come diciamo noi), è un caso strano: ecco tutto. E' curioso che tu non sappia che i veneziani sono degli sciuponi sempre allegri e al verde? (Vert dans la verdure? Ça va!). E adesso lascia che io lodi almeno la tua buona volontà. Vorrei vederti per Venezia a fare il banditore, meglio l'imbonitore, con tamburo a tracolla e voce stentorea. «Venghino, venghino. L'aquilone non è un uccello, né un giocattolo, ma un giornale divertente ed istruttivo. Venghino. I se fassa avanti, se i ga coraggio: mi son un aviator, e lori, dei siori smorfiosi. I vegna avanti, i mostra el muso, e la scarsella...». Vorrei vederti, dico, e darti una mano. (Una mano lava l'altra. Lo sappiamo. E tutt'e due rompono il muso. Lo sapevi?). Ciao.

SERGIO MARSICH - Venezia. — Spediti gli arretrati. Ricordati di far leggere L'aquilone a molti tuoi amici. Saluti volanti.

PIETRO RONCONI - Milano. — La rubrica «Collaborazione dei giovani» è aperta a tutti i... giovani intelligenti. Gli argomenti possono essere ispirati dalla storia, dalla cronaca e dalla fantasia. Si preferiscono le cose allegre, le idee geniali e gli scritti in... italiano. Se dai un'occhiata ai numeri arretrati de L'aquilone, trovi le lezioni di Giarella, il quale ti insegna come si costruisce un modello. Rivolgiti direttamente a Italo Vaccaro (Via Casaregis, 19-16, Genova). Sono contento che almeno tu riceva il giornale regolarmente. Non capisco perché molti si lagnino continuamente. Spero da te una propaganda preziosa a favore dell'aeromodellismo e del tuo giornale.

AQUILOTTO DINAMICO - (?) — Occorre possedere il diploma di abilitazione magistrale. Se allacerai delle amicizie avio-aeromodellistiche-aquilonesche farai un piacere anche a me: ne nasceranno certamente dei nuovi aquilotti dinamici. Saluti razzo.

P. M. (zoppo da una mano) - Roma. — Ho ricevuto e ti esorto ad avere pazienza: io soffoco sotto una valanga di lavoro! Torna alla Torraccia, qualcuno troverai. Ma non puoi pretendere che tutti gli aeromodellisti romani stiano sempre a disposizione del pubblico... che non paga. Cordialità azzurre e auguri di una sollecita guarigione.

MARIO B. - Brescia. — Gli indirizzi te li posso mandare se ti degni di dirmi chi sei e dove abiti. Probabilmente ti chiami Bresciani. Ma ciò non basta. Qui sotto pubblico il tuo appello agli aquilotti bresciani.

AQUILOTTI E RONDINI BRESCIANI. — Il giorno 23 giugno corrente alle ore 15,30 c'è un convegno sotto i portici di Piazza Arnaldo. Segno di riconoscimento: una copia de L'aquilone.

MOTORISSIMO - Roma. — E tu: eredi che tutti gli aeronipoti romani spenderebbero 5 lire ogni mese per pagare l'affitto d'una o più stanze per il gruppo? Quanto sei ingenuo! Se non troveremo un locale gratuito, o quasi, a Roma non vedremo gruppo. Ad ogni modo terrò presente anche questa tua proposta. La tua bella fotografia la metto nella galleria degli aquilotti. Saluti olimpici.

AERITO - Roma. — Laudato sia il cielo! Ancora un aquilotto che è entusiasta della puntualità con cui gli viene consegnato il giornale. Però si duole che L'aquilone venga pubblicato una volta ogni 15 giorni. E' la solita storia, mio caro. Se vuoi avere un'idea della situazione e delle future possibilità di progresso, leggi anche tu la risposta che ho data a Pulcino di Rovereto, e ad altri, nel numero undici. Abbiamo spedito i numeri di saggio a Salcirini, Nariel, Aversa e Daquanno, ma non abbiamo spedito loro nessuna circolare. Non ti sembra sufficientemente convincente il giornale? Ti ho fatto spedire i numeri 14 e 13. Ricambio i saluti rombanti.

LEOPOLDO PREVITALI - Rovigo. — Grazie del nuovo abbonamento intestato all'aeronipote Boscolo. Ti ho fatto spedire i disegni del «Breda 39». Saluti fetontei.

BERTA e CAPELLI, GLI INSEPARABILI - Genova. — Se mi aveste mandato l'indirizzo vi avrei scritto a mezzo posta ordinaria. Non capisco perché i miei aquilotti non vogliono mettere, nelle loro lettere, nome, cognome e indirizzo! Quando leggerete queste righe, il raduno di Genova sarà fissato. E quei due traditori che vi hanno fatto sudare 10 miliardi di camicie, moriranno di invidia e di stizza.

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

Cantieri Riuniti dell'Adriatico

Soc. An. 150 milioni interamente versati
Direz. Centrale - TRIESTE - Palazzo Lloyd

Officine Aeronautiche
Monfalcone

Apparecchi Cant - Aeroplani
ed Idrovolanti civili, militari,
per scuola e turismo

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

M O V O

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

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.

AEROPLANI CAPRONI S.A.

SEDE e DIREZIONE GENERALE:

Via Mecenate 76 - MILANO (Taliedo)

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, in tutti i cieli del mondo.

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

CONSTRUZIONI METALLICHE
MISTE ED IN LEGNO

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

RIMINI ESTATE 1935

IN CIELO:

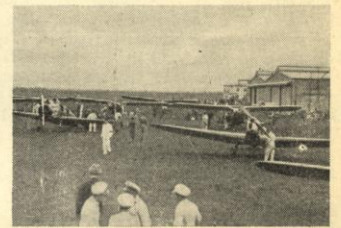
Raduno aereo del R. Ae. C. I. -
Voli di propaganda gratuiti per
gli abbonati a "L'AQUILONE",

IN MARE:

Gara Nazionale Nautica

IN TERRA:

Mostra delle Pitture del '300 -
Gare di tennis - Mostra canina
Gare di tiro a volo - Raduni
automobilistici - II° Concorso Ippico
Nazionale.



L'Aeroporto di Miramare dove voleranno
gratuitamente gli abbonati a L'AQUILONE

Fabbrica automobili ISOTTA FRASCHINI

Via Monterosa, 89
Milano

Imprese memorabili compiute
con motori d'aviazione

"ISOTTA FRASCHINI",
nel Primo Decennale dell'Aero-
nautica 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.



il vincitore

C'è una notte dell'anno in cui è dato incontrarsi a tutti gli spiriti degli elementi. In un luogo bello appartato e selvaggio essi si sono dati convegno. Gli GNOMI, graziosi e grotteschi, sono giunti per i primi. Essi si sono presentati saltellando e giocando come di costume. Li hanno seguiti le SIRENE, svenevoli e striscianti sull'erba del prato le loro lunghe code di squame. Sono arrivate quindi le SALAMANDRE lucenti, illuminando il paesaggio con le loro vesti accese. Si attendono ancora le SILFIDI. Esse sono in ritardo.

MALIOSA.

(E' la più bel'a delle sirene. E' stata molto ammirata la sua coda dei riflessi cangianti). Perché non ha principio il festino?

ROSSIGNA (salamandra).

che mancano le Silfidi?

BASSOTTO (gnomo).

Noi siamo venuti a piedi e siamo giunti per primi. Pur mancando dei vostri bizzarrissimi mezzi di trasporto! Da mostri alati noi non siamo trascinati, né abbiamo organi per nuotare!

CAPPUCETTO (gnomo).

Coi piedi camminiamo! guardate, niente pinne, non piume e niente ali!

NATANTE (sirena).

Ma, piccoli birbanti, avete gli stivali che sette leghe compiono con un sol passo...

ROSSIGNA.

E' vero!

MALIOSA.

E il modello han rubato al pover'Uomo Nero!

ARDENTE (sa'amandra).

Ma perchè tardan tanto le silfidi?

CAPPUCETTO.

E' un arcano!

ROSSIGNA.

Invece è molto semplice: vengono di lontano... Noi veniamo dal fuoro, dall'acqua le Sirene, gli Gnomi dalle rocce... provenienze terrene... Ma le Silfidi, amici, discendono dall'alto; il loro regno, è noto, è il cielo di cobalto!

ARDENTE.

Ma eccole che giungono!

NATANTE.

Ah sì, lassù, guardate... Scendono lentamente... Come dame velate... Han l'aria triste...

MALIOSA.

E' vero!

ARDENTE.

Volano con mestizia!

ROSSIGNA.

Riconosco Volante!

CAPPUCETTO.

Io Leggera!

ARDENTE.

Io Delizia!

(Le Silfidi sono arrivate. Esse hanno veramente un aspetto mesto che contrasta con l'aria di festa del convegno).

VOCI.

Bene arrivate... Amiche!.. Come state?... In ritardo?

ROSSIGNA.

Ma avete l'aria triste!

NATANTE.

Assai mesto lo sguardo!

MALIOSA.

Voi sempre così allegre, spensierate, leggere?

ARDENTE.

Bah, le vostre tristezze noi vogliamo sapere...

VOLANTE.

Ma non udiste niente?

LEGGERA.

Ignorate il sopruso

di cui siamo le vittime?

MALIOSA.

Ma... tra noi non c'è l'uso di investigare troppo sopra i fatti degli altri spiriti della terra o del vento...

LEGGERA.

Gli scaltri

Gnomi, però, son certa, conoscon la ragione dei nostri patimenti...

BASSOTTO.

Ma certo! L'invasione degli uomini nel cielo!

DELIZIA.

L'ingiustizia tremenda!

ARDENTE.

Sono arrivati al cielo?

VOLANTE.

Non c'è chi comprenda

l'enormità del tiro!

LEGGERA.

L'immensa prepotenza

di assalire quel regno interdetto!

VOLANTE.

Ed è senza conoscere i segreti delle altezze che i pazzi s'avventurano in alto, come folli ragazzi che marinan la scuola, che sfuggon ai maestri!

DELIZIA.

Sfidando l'aere, gli arditi, con poveri e terrestri mezzi!

LEGGERA.

Con degli strumenti pesanti ed insensati!

VOLANTE.

Senz'ali!

DELIZIA.

Con quei miseri polmoni impreparati al respiro dell'alte quote!

LEGGERA.

incoscienza s'innalzan fin nella stratosfera!

ARDENTE (ammirata).

E voi chiamate folle l'adorabile audace? Io non credevo l'uomo di tal cosa capace!

ROSSIGNA.

Esso ha raggiunto il cielo!

MALIOSA.

Io già lo vidi in mare l'elemento tremendo, arditamente soggiogare..

NATANTE.

Ei resisteva al canto delle Sirene!

DELIZIA.

E adesso con noi, povere Silfidi, spadroneggia lo stesso!

ROSSIGNA.

Ha soggiogato il nostro regno, poichè del fuoco da secoli è padrone, la terra e i mari e a poco a poco l'universo intero egli conquista...

DELIZIA.

Non è una prepotenza?

LEGGERA.

Invadere la pista azzurra che sovrasta il mondo?

ROSSIGNA.

Era già scritto.

Lo sognava da secoli e ne aveva il diritto

DELIZIA.

Così voi lo seusate?

NATANTE.

L'approviam con ardore...

MALIOSA.

Promettete di accogliere con grazia il vincitore... Ei s'avvicina!

(si vede volare nell'alto un aeroplano)

ROSSIGNA.

E' bello!

ARDENTE.

Volà con molta grazia!

NATANTE.

E voi, Silfidi scioecche, chiamate una disgrazia accogliere quest'ospite di eccezione tra voi? Noi da secoli e secoli per lui, se vien tra noi, cantiamo le più belle delle nostre canzoni!

ROSSIGNA.

Noi gli doniam calore!

ARDENTE.

Il nostro fuoco...

CAPPUCETTO.

I doni

che nasconde la terra (oro, gemme e brillanti) noi gli lasciamo prendere!

MALIOSA.

Su, via, fatevi avanti!

Egli vola felice, pei cieli conquistati. Risalite nell'alto, e i vostri indavolati balli per lui intrecciate. Noi battiam la cadenza!

LE SILFIDI (volando).

Gli faremo, vedrete, una onesta accoglienza... *(Le Silfidi risalgono e prendono ad intrecciare graziose danze intorno all'aeroplano in volo).*

Guglielmo della Noce

