

L'AVIOLONE

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

quindicinale di aeronautica per i giovani

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



Sbornie di sole e d'aria

Gite per vie terrene e celesti delle rondini e degli aquilotti torinesi

DAL PIANO AL MONTE

Ore 14. — La sede dell'Aero-Club rigurgita di Aquilotti. Le sale sono piene, o quasi, e tutti aspettano impazienti i dirigenti de *L'Aquilone*. Ad un tratto, si spalanca una porta ed entra qualcuno. Tutti si alzano sulla punta dei piedi per vedere. Ahimoi! È un misero pulcino, che, col suo ingresso timido e cauto, delude l'aspettativa e provoca fischi e pernacchie generose.

Secondo squillo di campanello: nuovo trametito. Questa volta sono loro!

Poche parole, e il gruppo è costituito (benchè esista già da quattro mesi), costituito, cioè, ufficialmente.

A questo punto Renato Bitelli dovrebbe leggere la promessa conferenza. Ma il nostro amico, che è alle prese con gli esaminatori, ha mandata una lettera di scuse e la conferenza da... stampare.

Il bravo Bitelli così si scusa:

22 giugno 1935 - A. XIII E. F.

Egregio direttore,

Mi scusi Lei e mi scusino i camerati del «Nido degli Aquilotti». Ma gli esami che battono alla porta mi costringono ad essere assente da un raduno più che simpatico: da un rito di fede.

Innanzitutto ai camerati avrei pronunciato queste parole. Le mando a Lei, per dimostrare che non sono assente, e che all'aviazione italiana e a tutti coloro che ad essa pensano e per essa lavorano io volgo non solo il pensiero ma i più ardenti propositi.

Devotissimo RENATO BITELLI.

E già che ci siamo, eccovi la conferenza. Sono i pensieri d'uno dei tanti volenterosi, generosi e intelligenti giovani italiani di oggi. Merita d'essere letta e meditata:

CARISSIMI CAMERATI AQUILOTTI.

Noi ci siamo qui riuniti, chiamati da *L'Aquilone*, ospiti dell'Aero Club «Gino Lisa» di Torino, per un simpatico rito di colleganza spirituale, nel nome e con l'entusiasmo per l'aviazione e per formulare il proposito che questo nostro primo incontro sia foriero di altri, sempre più intimi, in cui cemerteremo ancor più l'entusiasmo per il volo, per le conquiste cui è destinato, e l'ammirazione devota per tutti coloro che al

volo si dedicarono: pionieri ed eroi, ardentissimi tutti, per le conquiste di una civiltà superiore.

Ed è di buon augurio per questo «Nido di aquilotti» che sorge a Torino, il pensiero che da queste Alpi aspre e bianche, da noi non lontane, sorse per il primo volo di conquista l'Aquila Sabauda. Rotò faticosamente ma risolutamente nei lontani secoli sempre attorno alle balze nate, spingendo il volo soltanto sul ferro Piemonte; ma quando da tutta Italia sorse il grido invocante: «Libertà! Libertà!», l'Aquila Sabauda stese le ali sulla Patria nostra intera, volò fino alle spiagge della Sicilia, passò e sorpassò più volte gli Appennini, e scacciati gli stranieri, affrancò i confini nostri fino ai monti e fino al mare.

Dal Campidoglio oggi vigila perchè nessuno osi offendere la Terra nostra.

Ben fece *L'Aquilone* a convocarci per questo rito costitutivo. Noi glie ne dobbiamo essere grati, e sono certo di interpretare il vostro sentimento esprimendo ai rappresentanti del Ministero dell'Aeronautica qui convenuti e ai dirigenti dell'Aero Club di Torino i sentimenti della nostra patria: «viva riconoscenza».

Il volo è stata l'aspirazione costante degli uomini. Essi, anche i primitivi, hanno piegato al loro volere tutti gli elementi. Ma l'aria rimane ribelle ad ogni tentativo di possesso e di dominio. Soltanto da pochi anni l'aria è diventata schiava dell'intelligenza e della rude volontà degli studiosi.

La conquista è costata assai: ha voluto le sue vittime; ma più bello è così il trionfo ornato dell'alloro del sacrificio.

Un grande genio italiano, Leonardo da Vinci, tracciò, parecchi secoli or sono, i disegni per la costruzione degli apparecchi

areci adatti per vincere la resistenza selvaggia dell'aria.

Mancò a quel disegnatore il motore che doveva sostenere l'apparecchio in volo. Ma non men grande è la sua gloria.

A Leonardo da Vinci, e a tutti i caduti per le esperienze del volo volgiamo il pensiero, o camerati aquilotti, gridando il nostro evviva!

Ora l'atmosfera che avvolge ogni parte della terra è solcata da potentissime macchine. Si possono raggiungere altezze sbalorditive, velocità spettacolose.

L'aeroplano sarà il veicolo dell'avvenire. L'aviazione sarà l'anima del nuovo Italiano.

Verso di essa punta risolutamente il nostro Duce, il quale ha detto ai giovani:



In attesa della cremagliera alla stazioncina di Sassi.

«Amo l'aviazione perchè trovo in essa la migliore espressione dello spirito civile che cerca, tenta ed indaga per costruire; costruisce per avere l'ordigno più adatto a osare: osa per ampliare la cerchia della sua potenza ed il raggio del suo potere».

«Sì, volare vuol dire osare. Vuol dire temprare i nervi e l'intelligenza al fuoco purissimo che Iddio porge agli uomini: il sacrificio».

Volare oggi poi vuol dire ancora: difesa della nostra Patria.

Il volo su Vienna di Gabriele d'Annunzio, i voli di Francesco Baracca, e di tutti i Caduti dell'ultima guerra ce lo gridano.

Vogliamo, adunque, per la civiltà che ci aspetta; per la grandezza e l'integrità della nostra Italia; fedeli agli ordini del nostro Re e del nostro Duce.

Alle ore 14,40 gli aquilotti hanno preso d'assalto due grossi torpedoni, i quali, rufando e borbottando, s'avviano saltabecando verso Sassi. Durante il tragitto dall'Aero Club a Sassi, risuonano continuamente gli evviva; e non si fa economia di urla. Finalmente s'arriva a Sassi.

Il fotografo del gruppo (Bruno Novarese) fissa, rapido, alcune istantanee. E si monta sulla cremagliera. Frrr, fr, fr... si sale. Il panorama, superbo, si svolge sotto i nostri occhi incantati.

Rammentiamo:

«E da Superga nel festante coro delle grand'Alpi la regal Torino...».

«Pare di essere in volo. E in volo andremo, perbacco!»



Avionetta all'ombra del gliardetto del Gruppo Gaby Angelini. A sinistra, il bravo, infaticabile e prezioso Borelli.

Altre fotografie e si entra nella Basilica. Tutto è bello, lussuoso, solenne.

Ma poi gli aquilotti si interessano assai al cicerone. È costui un uomo grosso, alto e fornito di ventre capace. Riccioluto i capelli, sudato il volto, gallonato il cappello. Potente e intonato la voce. Veloce dapprima, più lenta poi, lentissima infine, spicca le sillabe per meglio incidere nei nostri cervelli i memorabili detti. Il tono della voce, grave e solenne, ben s'addice al luogo.

Usciti all'aperto, il direttore, postosi a capo della schiera, c'invita a prendere un rinfresco. Esultanti, lo seguiamo, ma ben presto dobbiamo accorgerci dello spirito umoristico che animava l'invito. Infatti, condotti ad una fontana, c'invita a rinfrescarci. Comodo, pratico, utile, dilettevole, ma soprattutto economico.

Avionetta, l'impareggiabile Avionetta, ha in una fotografia un bel paio di cornetti che spuntano dietro al cappellino. Questo tiro, ma non ditelo a nessuno, è stato combinato dal sottoscritto che ha avuto la soddisfazione di vedere la fotografia riuscitissima e i cornetti visibilissimi.

Bene!

Durante la discesa, lieti inni si alzano alle stelle (diciamo alle stelle! perchè, anche se non si vedono, le stelle ci sono, e tutti lo sappiamo).

Giungiamo al Cinema Ideal. Quale delusione! Gli Aquilotti si sentono dire che non possono assistere alla proiezione promessa non essendo giunte le tre pellicole aviatorie. Varie voci proclamanti camorra si alzano. Ma sono soffocate dal direttore che promette la visione dei tre film un giorno della prossima settimana, non appena arrivano.

E la lieta brigata si scioglie.

La maggior parte se ne va a casa: una decina circa s'avvia, insieme ai redattori de *L'Aquilone* e alla rappresentanza milanese, a cena.

Enrico Borelli

MATTINATA NEL CIELO

Eccoci al gran giorno: il giorno del volo. A me spetta l'onore di far parte del primo turno: mi sprofondo in una delle poltroncine del nostro Ca. 101, sale il pilota: ci guarda tutti ad uno ad uno, ferma lo sguardo su di me (si capisce, i «colleghi» si riconoscono tra loro) e mi dice (sentite bene), di andar davanti con lui.



Fra il verde di Superga.



A grappoli sotto il porticato della Basilica gli aquilotti si fanno fotografare senza eccessiva modestia. (Qui è tempo di elogiare il fotografo).

La mia gioia fu così grande, che i pensieri mi si frantumarono tutti e per un attimo non mi riuscì più di riordinare le idee. Ecco la famosa botola per i piloti, la leva di comando col volantino; mi metto bene a posto, mi infilo il casco (Rugiarda! per via del casco, N. di R.). Osservo attentamente la manovra per il decollo, che si effettua rapidamente, guardo fuori le case, i prati, passare sotto la grossa ruota immobile.

Il pilota mi fa un cenno. Appoggio le mani sul volantino (il Ca. 101 è a doppio comando), lo sguardo mio diventa attentissimo. Ma guarda, Avionetta diventa aviatrice. Neanche questo pensiero riesce a farmi sorridere. Picchio leggermente l'apparecchio che subito affonda con dolcezza; lo richiamo. Meraviglioso. L'urlo dei motori è possente, il cielo è terso, azzurrissimo, il sole ride di luce. Volo.

Ma non posso tenere il trimotore così, come se avesse le rotule, lo picchio ancora (non mi fido a cabarlo perché le cabrate, sebbene sotto lo strappo violento dei cavi elastici, non sono mai state di mio gradimento) il pilota sorride e richiama l'apparecchio facendogli compiere una bella virata. Ritorniamo.

Appena scesa dall'apparecchio, faccio conoscenza dell'avv. Garino e della sua graziosa figliola, la rondinina Elena.

Subito dopo la colazione, Borelli legge uno scritto dell'aerocingolo Bitelli impossibilitato a partecipare al raduno, causa gli esami. Il breve discorso viene accolto da applausi e da brindisi all'indirizzo de *L'aquilone*. Nel pomeriggio un po' di riposo. Naturalmente non manca l'organetto ora lontano ora vicino, e non manca neppure tra le canzoni la nuovissima musica di «Violino tiziano» (e che il cielo se la mangi). Sta a vedere che questa canzone è capace di diventare un surrogato di quella ormai famosa delle «bombe, sempre bombe».

Verso le sei mi vengono a prendere l'avvocato Garino e la sua piccola Elena, che con grande gentilezza acconsentono ad accompagnarmi alla Consolata.

Cara Madonnina bella, benedici tutti, Madonnina. Oggi mi sento proprio quasi buona.

Ritorniamo in centro e poi al Giglio. (Il Giglio è la trattoria toscana dove si sono sfamati gli aquilotti). Il raduno è finito, un alafo gioiosissimo e un saluto a tutte le rondini ed aquilotti torinesi.

Avionetta



Alle ore 7,30 si incomincia a tappezzare i torpedoni di copie de *L'aquilone*. Nell'interno si canta; ma ciò non si vede...

Tante teste nelle nuvole all'aeroporto di Mirafiori

Il resoconto della giornata di Superga e della prima domenica dei voli degli aquilotti, vi hanno dato soltanto una pallida idea di quello che doveva essere il vero aero-raduno.

Corpo d'una cartiaga! Un aero-raduno intorno a un tavolo di ristorante, a pigiati nella pancia di alcuni torpedoni, potrà essere un auto-raduno, un mangio-raduno, ma non altro.

Fu là sul campo militare di Mirafiori (non la sentite, tutta la primavera, in questo bel nome?) che potemmo contarci e guardarci in faccia. Toh, ma quanti nuovi! Quanti anni hai, tu, aquilotto? Sei anni, sette anni! Altro che portare questi marmocchietti ai giardini pubblici e al teatro delle marionette! Vogliono l'aeroplano! Hanno strepitato in casa, contro i genitori e adesso sono qui, tutti vestiti da balilla. Fanno presto a far amicizia coi cugini più alti che si danno delle arie, perché hanno



Come le api attorno ad un favo gli aquilotti s'aggrappano al giovane eppur decrepito «A. S. I.».

già al loro attivo quindici o venti minuti di volo, e fanno fotografie a tutto spiano. A proposito di arie. C'era il corrispondente de *L'aquilone*, che si sventagliava con l'ultimo numero del giornale. Gli si avvicina un aquilotto all'acido solforico, e gli disse: — Lei non si dia delle arie, con quel giornale!

E l'altro, pronto e con sussiego:

— Noi con questo foglio creiamo delle correnti!

L'adunata era stata alle 7,30 in piazza Paleocapa, dove c'è il monumento dell'omino seduto. Anche parecchi papà e mamme di ceto operaio, che non avevano mai visto un velivolo da vicino, erano stati trascinati dalla curiosità di vedere come sarebbero andate a finire tutte queste novità. Corpo d'un'ala! Come cammina il mondo!

Insomma, mezz'ora dopo la sentinella di Mirafiori per poco non presentava le armi ai tre torpedoni rigurgitanti e rombanti che entravano nel campo.

Avvennero subito le presentazioni:

— Permetta: Caproni 101.

— Felicissimo! Balilla. Tali dei Tali.

A ognuno il Caproni rivolgeva una bene-

vola occhata. Pareva un bestione, vicino ai piccoli caccia mono-posti; ma un bestione buono: una specie di San Bernardo dagli occhi miti e rossi, circondato da botolini.

Intanto, in un chiosco di fagiame che la Provvidenza aveva ispirato sul campo soleggiato, il direttore dei voli, Mariotti, compilava e staccava i buoni per ognuno degli abbonati.

E com'erano necessari! Se Fortunato Giacometti, detto Nino il Martire, non aveva il buono, lasciava a terra.

Cosa? Ma c'è ancora qualcuno che non sa chi fosse Fortunato Giacometti?

Ma il pilota! Corpo d'un trimotore, ma chi ti ci ha mandato tra gli aquilotti, se non ricordi il nome di chi poteva con una mazzetta mandarti a frangere sulla Torre di Maratona dello Stadio Mussolini?

Dopo i voli, qualcuno gridò con entusiasmo: — Per il pilota Giacomini: «ja, cja!»

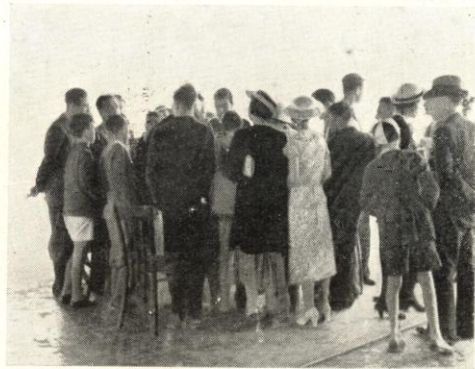
E lui, pensando con nostalgia all'uscire dei sette milioni: — Lo fossi! — Ma possibile che tutti quelli che abbiano un rapporto qualsiasi con Gastone Martini si rivelino umoristi? La colpa è del direttore, che appena arrivato a Torino, ha detto di essere il... gastone della vecchietta di sua nonna. La sera dopo era il corrispondente, il quale, vedendo che tra le chiacchiere si indagava nel mandare un telegramma di saluto a S. E. Valle, Sotto-

segretario all'Aeronautica, pronunciava la storica battuta:

— Prevedo che se il telegramma non va subito a Valle, finisce con l'andare... a monte.

Ha riso anche Avionetta che, munita di gagliardetto e accompagnata dal baldo Ronchi, era venuta in rappresentanza delle rondini e degli aquilotti milanesi. Vi dico io: una rappresentante che ne valeva dieci... ma è inutile che mi dilunghi, perché Avionetta, come si dice a Milano, è come l'erba botanica: si trova ad ogni passo, gaia e ironica. Non giurerei che l'erba botanica sia proprio gaia e ironica, ma quante sciocchezze si dicono nella vita per amore di rima?

Alle 3 in punto il trimotore era fuori sul prato, circondato dai balilla estasiati che lo guardavano di sotto in su e poi si guardavano tra loro e allungavano una



Ressa attorno al tavolo del direttore dei voli.

timida mano per toccarlo. Più d'una volta, davanti a tanta confidenza, ho sentito il Caproni osservare con tono leggermente seccato:

— Beh, ragazzi, adesso basta. Non fatemi girare le eliche...

Devo proprio segnalare sul serio il fervore di questi giovanissimi aquilotti. Erano una cinquantina, tutti appartenenti alla scuola «Pestalozzi», una delle più beneficate dalla pubblica assistenza. Il suo direttore, prof. Armando Sessi, è un fervido educatore della coscienza fascista dei suoi scolari. In questa occasione, ha saputo raggiungere risultati superiori a qualunque altra scuola della città. Tutti quei balilla aquilotti sono iscritti al R. Aero Club «Gino Lisa» e vedeste con quale orgoglio ti mostrano la elegante tessera rossa!

I voli sono continuati per tutta la mattina. Appena l'apparecchio si formava e Nino il Martire si toglieva gli occhiali per respirare una boccata d'aria tranquilla, pronta a ricominciare dopo tre minuti, si apriva la cabina e con salti da canguro ne uscivano aquilotti grossi e piccoli. I nuovi battezzati, poi, giravano intorno gli occhi, e se non trovavano subito qualcuno a cui confidare le impressioni, se le contavano tra loro:

— Hai visto quelle mucche in quella fattoria? Parevano cani.

— Sembrava che l'aeroplano stesse fermo. Non è come andare in automobile, che ci sbatte a destra e a sinistra e c'è sempre qualche donna che per poco non va sotto! Io ho preso più spaventi in automobile che in aeroplano!

— Io faccio il diario e poi lo mando a *L'aquilone!*

Sì, sì, ragazzi, fatelo pure tutti, il diario del vostro primo volo; ma bene, però. Anche tu, Ferruccio Grossa, che hai volato con tuo fratello Riccardo. Non importa se fai soltanto la prima elementare; sono certo che diventerai un pilotone coi fiocchi. Bravo anche tu, Giovannino Conrotto, di seconda classe, che mentre salivi sull'apparecchio, eri un po' preoccupato, ma dopo l'arrivo eri pazzo d'allegria!

Non sono mancate le scenette umoristiche. C'era un tale, nella piccola folla degli spettatori, che insisteva per volare. Gli abbiamo domandato:



Il brontosauo (leggi «Ca 101») è rimasto solo in un anzuolo...

A TORINO, CON GLI AQUILOTTI, SOTTO IL SOLE

Spigolando ai margini della cronaca



Quattro cornetti per un aquilotto così piccolo sono troppi. Come vedete, i bricconi che stanno di dietro sono d'accordo con l'infemale Novarese.

— Scusi, ma lei è abbonato a L'Aquilone?

— No.

— Ma non lo sa che stamane volano soltanto gli aquilotti, abbonati a L'Aquilone?

— Ma io, vede, un po' avrei diritto. Ho il naso... aquilino!

Poi è venuto il proprietario di un grazioso ristorante di via Gallieri, a fare le sue rimostranze perché non eravamo andati a pranzo da lui.

— Ma perché dovevamo venire proprio da Lei?

— Caspita! Perché il mio locale si chiama «Ristorante dell'Aquilotto!».

Come si faceva a dargli torto? Ma ne terremo nota per l'anno venturo.

I così detti grandi non erano meno entusiasti dei piccoli.

Quando tutto fu finito, il collega Mariotti ripartì per Roma in volo, tra il compianto da grandi e piccoli aquilotti, che volevano l'autografo. I volatori non la finivan più di narrare i momenti più caratteristici del volo: quando l'apparecchio sorvolava la pista aerea (ma che aerea d'Egitto! Basta con certe superbie!) della FIAT, sulla quale correvano le automobili in prova, grosse come boje panatee, ossia — per chi non sapesse il piemontese — come scrafaggi.

E molti parlavano già di looping e di picchiate, di aerodinamica e di modelli volanti, senza saper bene che volessero dire quelle parole.

Ma tant'è. La passione muove le montagne. In queste vacanze gli aquilotti torinesi prepareranno meraviglie, coi modelli dell'IALB e con altri.

Io racconterò a tre volte la loro vita e le loro avventure.

Pino Lombardo



Ecco una delle prime masculonate del fotografo maligno. Avionetta, però, non dovrebbe fare i versacci agli amici...

Non so se, trovandovi soli davanti ad un tavolo e tanta carta bianca da riempire di scrittura, vi sia mai capitato di sentirvi accanto un fantasma, un angelo custode, uno spirito folletto, un'ombra, insomma, che vi sorrida o vi faccia le boccacce. A me capita spesso. Qualche volta si tratta d'uno spirito maligno che mi fa scrivere le cose più strane e incensate; qualche altra d'un fantasma malinconico e innocuo che si accontenta di respirare: io, allora, divento pessimista e nervoso: intingo la matita nell'inchiostro, mi metto la sigaretta in bocca dalla parte della brace ed ho pietà della gente col pancione. Quanti palloni frenati ci sono al mondo!

Oggi, seduto accanto a me, c'è un ragazzino pelato e con gli occhiali che ho conosciuto a Torino. Eravamo sul colle di Superga e questo ragazzino beveva acqua ad una fontana che zampillava. Bevendo, masticava l'acqua dello zampillo. E allora mi venne in mente un tale del mio paese che masticava il brodo per sentirne maggiormente il sapore.

L'aquilotto con gli occhiali si chiamò da quell'istante, e si chiamerà ancora per lungo tempo, Masticia Brodo.

Adesso egli è qui col suo sorrisetto arguto che mi guarda lavorare, piccolo genio dell'Allegria e della fanciullezza semplice e buona.

Se io dirò delle bugie, egli certamente mi tirerà per una manica.

Mi pare già di sentirlo dire: «Ma questo non è vero, perché io non ho visto». (Ingenuo ragazzo! tu non hai nemmeno veduto Avionetta arrivare a Torino. Ella dice d'esservi giunta in treno, mentre il pittore Bacchelli ce la rappresenta in viaggio sulla strada assoluta sopra al suo ciolopiano: una specie di ciolopiano della situazione).

Ed ecco un po' di cronaca.

I ragazzi che partono per Superga hanno tutti un grande dispiacere che non dicono. Hanno appreso che zio Falcone non è con noi. L'hanno sentito dire, e ci eravamo, e non protestano. Eppure zio Falcone era nella cremagliera, vigile, tutt'occhi e tutt'orecchi. Egli ha parlato con molti aquilotti, li ha conosciuti due volte, mentre vi entravamo e mentre ne uscivamo. S'era camuffato da

fattorino delle tramvie, quel furbacchione! Certo, se qualcuno avesse prestato attenzione a quel fattorino tanto zelante, si sarebbe accorto che un autentico fattorino non si preoccupa — come faceva lui — di sapere l'età e il nome degli aquilotti, né bada che essi aquilotti non cadano dalla vettura in corsa, né indica loro con tanta premura il luogo dove si vendono i panini imbottiti. Di più: se quel fattorino fosse stato un semplice tramviere, non sarebbe venuto su alla

basilica anche lui: per due ragioni: primo perché non avrebbe potuto abbandonare il posto, e in secondo luogo perché quella visita non lo avrebbe interessato affatto.

C'è stato un aquilotto che ha avuto dei sospetti, ma ha pensato che zio Falcone fosse il cicerone che ci ha condotti a visitare le tombe di casa Savoia. Simpatico signore anche quello, ma ben diverso da zio Falcone, il quale rifugge dal parlar grammofonico.

L'aquilottaccio Bruno Novarese lo vediamo arrampicato su tutti i sedili. Egli



Eccolo, eccolo, col terz'occhio puntato, implacabile, l'uomo dal tic nervoso...

è il reporter fotografico e vuol dimostrare all'Ingegnere Sofistico d'essere un grande ritrattista.

Tu stai parlando con qualcuno e ti senti all'orecchio un sinistro *eric*. Ti volti spaventato e vedi il sorriso ampio e circonflesso del fotografo soddisfatto. Ti rimetti a parlare ed ecco un altro *eric*. Alzi gli occhi allarmato ed eccoti, a tradimento, un nuovo *eric*. Cambi posto, e, mentre cammini, senti scricchiolare il pavimento, cioè ti seguono gli spaventosi *eric* di Novarese. (Deve essere un tic nervoso, pensi). Sei giunto in un angolino appartato e ti guardi intorno. Il fotografo non lo vedi più. Trai un sospiro di sollievo e, in quel medesimo istante, *eric*. Non credi alle tue orecchie. Forse è saltato un bottone dei pantaloni, forse ti sei seduto su qualche scatola altrui e la stai rompendo. No, è Novarese che funziona. La sua macchina deve essere un apparecchio Morse munito d'una fettuccina di 500 metri. Linea - due punti... una linea... Così egli fa le fotografie. Tu, intento, bremi d'essere ovunque, fuorché dove sei, magari su un aeroplano da 48 giorni consecutivi con rifornimento al volo. Ma ecco che arrivi sul colle e ti precipiti a terra con la speranza di sfuggire a questo terribile scricchiolatore. Povero illuso!

Non hai fatto un passo e un nuovo funesto *eric* ti è crepato alle spalle. Ti volti furente, e che vedi? Un mucchio di cerchi sovrapposti che ridono: la faccia rotonda di Novarese, i suoi occhiali tondi, la sua bocca tonda e l'obiettivo tondo: in queste forme geometriche senza punti di riferimento tu senti che la ragione si smarrisce: e perdi i sensi.

Giunti sull'ampio piazzale che si stende ghiaioso e solatio davanti alla

basilica di Superga, la prima cosa che vediamo interessante è l'aquilotto Ronchi, milanese, il quale se ne sta ritto sull'alta balaustrata di marmo. E lì da tre ore, col tagliadetto stretto in pugno. Ci dicono che è salito quassù a mezzogiorno per farsi fotografare in quell'altra posizione. Novarese fa scattare la sua macchina infernale e Ronchi è immortalato, lui e il suo triangolo di stoffa blu.

Come vedete, questa non è cronaca minuziosa e cronologica. Qui si parla soltanto di fatti ameni e singolari. Tuttavia non vi dirò le mie impressioni sul cicerone dal gesto misurato e dall'abito impeccabilmente stirato. Il suo riccione lucido sulla nobile fronte e la sua voce biblica sono oramai un patrimonio della nostra memoria, che si bea di ricordi. Né vi dirò con parole nuove la vecchia storia del rinfresco da me offerto agli aquilotti accaldati. Ve ne ha parlato l'aquilotto Borelli ed io stesso vi ho fatto cenno parlandovi di Masticia Brodo.

Il quale, in questo momento, ha l'aria di volermi ricordare qualche cosa di importante.

— Zio Falcone?

E' vero. Zio Falcone, mentre noi stavamo cogliendo fragole finte (ma che idea, questa delle fragole false!), se ne stava nascosto dietro a molte fronde, e rideva del suo riso malizioso e buono. Poco distante da lui, brandiva una grossa granata una massaia che faceva buona guardia ad un branco di galline. Zio Falcone pensava al rancio dell'indomani, giorno di festa, e la festa avrebbe voluto farla a quelle pollanche petulantissime. Cloc, cloc, cloc, eccodè... Il cuor, gli occhi e il palato pieni di desideri, il nostro Falcone spiava le mosse dei pennuti. Passò del tempo e sempre la massaia rimaneva in mezzo ai suoi polli con l'arma al piede.

Venne l'ora del ritorno. Scendemmo alla stazioncina infiorata (è un modo di dire degli scrittori, anche se invece di fiori si vedono lattughe o panini imbottiti. A proposito di panini. Ho veduto l'aquilotto più furbo — o più briccone? — il quale, avuto fra le mani un cospicuo panino imbottito, ha



Bevi, Rosmundo, non riuscirai mai a berla tutta, quell'acqua, né riuscirai a imitare Masticia Brodo.

avuto la generosità di offrirne la decimillesima parte ad un compagno. La decimillesima parte del pane, non del formaggio; intendiamoci bene. Naturalmente, la cosa mi ha commosso profondamente. Non capita tanto spesso di incontrare della gente generosa.

— Ma che hai, mio caro Masticia Brodo?

— ...h!

— Che vuoi dire? Ah, la parentesi! La parentesi ha soffocato il periodo iniziale. Dicevamo, dunque, che scendemmo alla stazioncina infiorata. Quivi ci



Come un forsennato si precipita fuori dall'apparecchio e corre verso gli amici ai quali racconterà le sue emozioni.

attendevano la berlina riservata e un simpatico, gentilissimo e zelante fattorino. Straordinario, quello Zio Falcone! Me gli avvicinai e, accennando ad un involto ch'egli tentava di nascondere dietro al castelletto del freno, gli chiesi con dei gesti molto espressivi cosa mai contenesse. Il nostro amabile zio fece un movimento con le braccia, come chi voglia prendere il volo, e sussurrò: «Penultimo... Avevo capito. Tutti erano sulla berlina (non metaforica) e la motrice dentata si mise al movimento masticcando le rotaie. Scendevano dolcemente. Io alzai gli occhi e vidi lassù, nel cortile dell'amenno ritiro di campagna, la massaia ritta fra i suoi polli, sempre con l'arma al piede. (A sera, nessuno ha notato un prete abbastanza mal vestito che mangiava tutto solo in un angolo un pollo da solo alla trattoria del Giglio. Il trattore — che non è il marito della trattrice, perché la trattrice è una macchina — ogni tanto si recava ad ossequiare toscanamente il malvestito priore di campagna).

Ancora una volta Mastica Brodo mi fa dei cenni per ricordarmi qualche cosa.

— Le ciliege? Giusto! le ciliege che gli aquilotti vedevano passando sulla berlina e non potevano cogliere.

— Ci vorrebbe un aeroplano da caccia — disse un giovincello lindo lindo e simpatico.

— Macché da bombardamento.

— No, da caccia e a volo rasente.

Intanto un aquilottino magrolino e col nasino a punta si stringeva al seno secco la dura asta del gagliardetto milanese. Egli sembrava perduto in un sogno. Gli occhi li aveva rovesciati come un moribondo e le sue labbra bianche tremavano lievemente. Poi mi confessò in grande segreto che avrebbe voluto portare un gagliardetto simile fra le nubi, con un apparecchio velocissimo e leggero.

— E che faresti, giunto sulle nubi?

— Pianterei il gagliardetto.

— Dove?

— Sulle nubi.

E come io lo guardavo sbalordito, e gli ripetette:

— Sì, sulle nubi, perché è un sogno, e in sogno si può fare qualunque cosa.

Mentre accanto a me Mastica Brodo, il genio dell'allegria, sorride argutamente leggendo queste che per qualcuno saranno rivelazioni, io penso alla mattinata di voli a cui ho assistito col cuore gonfio di gioia. E non soltanto io ero contento. Rondini e aquilotti si stringevano attorno al tavolo al quale, autorevole e cortese ad un tempo, Ingegnere Sofistico dispensava i buoni per un volo nel cielo di Torino. Qualcuno, che era venuto a Mirafiori pur appartenendo al turno del martedì, pregava con la voce e con gli occhi. Le implorazioni riuscirono quasi sempre a commuovere il feroce Mariotti. Un fanciullo tremava come una foglia.

— Ha freddo — spiegò un pazzoido.

— Ci vuole una reazione — suggerì un altro, non meno squilibrato.

Presero il poveretto per le ascelle e lo portarono in un angolo. Qualcuno, sbucato non si seppe di dove, gli mollò un pugno. Allora il poverino si mise a piangere.

— Perché piange?

— Perché martedì non può venire a Mirafiori ed oggi non gli permettono di volare.

La commedia era stata bene inscenata e il crudele Ingegnere Sofistico cedette. E dietro a lui, quel tipo che il giorno prima s'era privato d'un decimilionesimo di panino per darlo ad un compagno affamato, gli fece le corna con le dita. A servizio della storia c'era per fortuna Novarese, il quale non si lasciò sfuggire nemmeno questo avvenimento. *Cric*, e il documentario si arricchì d'una nuova istantanea, nella quale corna, risa, salti e sberleffi componevano una sinfonia di attitudini divertenti.

Scoppiò una lite all'ingresso del campo. Io ed altri curiosi ci precipitammo sul luogo della disputa e i nostri occhi videro un prete che scrollava vigorosamente un pizzardone.

— Io sono una guardia di città — gridava il pizzardone.

— Ed io un prete di campagna — ribatteva il prete malvestito, del quale abbiamo fatto la conoscenza in una parentesi precedente.

— Lei non può entrare.

— Io devo entrare al campo. Sono abbonato a *L'aquilone*.

— I preti non sono abbonati a *L'aquilone*.

— Lo dice lei. Guardi questo giornale col mio indirizzo.

La guardia di città riesce a svincolarsi dalla stretta del prete.

— Adesso chiamo il capo — dice. E si allontana.

Nell'aria il brontosauo passa grugnendo, rasenta un capannone, sfiora il prato e vi si posa saltellando goffamente. Dal ventre di questo mostro escono aquilotti e rondini pazzi di gioia.

Il pizzardone non torna, nè si vede il suo capo.

L'uomo vestito da prete potrebbe entrare, ma egli è onesto e non approfitta dell'assenza della guardia per introdursi in un luogo sacro ai volatori. Intanto il tempo passa, passa; e passano sul capo dei curiosi gli apparecchi grossi e piccoli, ronzanti e rombanti. Che farà il prete di campagna? Ecco. Egli ha un'idea veramente geniale. Corre in un luogo appartato e rapidamente si spoglia. (Io sorrido, e il mio sorriso è veramente enigmatico. Come me la go!)). Il prete, che non è più tale, com-

pare dopo pochi minuti davanti a noi in tenuta da... volovelista. E' in mutandine, a torso nudo, ed ha in mano un portavoce. Entra impertterrito nel campo, incontra la guardia e il capo, fa loro un cenno di saluto cordiale e s'avvia decisamente verso il gruppo degli allievi torinesi dei Fasci Giovamili. Fra i veleggiatori egli si ferma, saluta, ride. Poi dice qualche cosa all'orecchio d'un giovanotto, il quale a sua volta ride e dice qualche cosa all'orecchio d'un altro giovanotto, il quale, eccetera. Ora ridono tutti, mentre il pizzardone sta spiegando al suo capo che un prete, una specie di energumeno, voleva entrare a forza nel campo...

Il sinistro *cric* della macchina di Novarese gela sulle labbra di tutti risa e sorrisi. Una rondine vestita alla manie-



Il brontosauo e il moscerino. La guardia che ci volge le spalle è quella che ha fermato il prete all'ingresso di Mirafiori. Ci ha fatto un affare...

ra d'un aviare (non è Elena Guarino, no) e che vuole fare l'aviatrice, giunge in quel momento da queste parti sorretta da una pietosa amica. Accanto ad un veleggiatore ripiegato su un fianco, anzi su un'ala, la rondine pallida e sostenuta (intendo dall'amica) incomincia a roteare gli occhi, come se fossero eliche, e a boccheggiare alla maniera di un pesce.

— Signorina, signorina, se ha da rendere giustizia a qualcuno, noi faremo da testimoni. Le buone azioni alleggeriscono l'anima...

— ... e lo stomaco — aggiunge l'ex prete dal portavoce.

Si avvicina cauto e felino il tondo Novarese col suo unico occhio lucido in mezzo alla fronte. Un eroe lo vede, pensa alle conseguenze d'un *cric* in questo momento, e con mossa fulminea mette una mano davanti all'obiettivo infernale. La pellicola, questa volta, ha

impressionato i segni della mano sinistra d'un coraggioso. Domani una chironomante potrà leggere questi segni e svelerà un avvenire brillante d'aviatore intrepido e generoso.

In mezzo al cielo il brontosauo sta masticando aria con grande diletto di una diecina di ragazzi, che non sono mai stati felici e leggeri come stamane. Leggiù, intrepidi e instancabili, alcuni aeromodellisti inseguono correndo certi trespollettini che sembrano locuste. Qui i giovani fascisti vanno sbalzelloni sui veleggiatori. Poco lungi un povero aviare si sta inutilmente sbracciando aggrappato all'elicuzza di un motoaliente, che non volerà nemmeno se lo butteranno giù dal monte Rosa.

E' quasi mezzogiorno. Alla trattoria del Giglio il toscano trattore dirige i lavori in cucina e nella sala da pranzo. Avionetta, che ha fame, vede doppio. Il suo orologio, che è una specie di lucchetto arrugginito, segna le undici. Se le chiedi l'ora, ella ti risponde convinta: — Le dodici.

Oh, tenifugo potere dei maccheroni al sugo! Coi piedi sotto la tavola è possibile stabilire che un orologio, per essere tale dovrebbe segnare le ore, non i moti intestinali delle persone che hanno volato nell'aria libera, nel libero cielo, nel sole glorioso che indora questa gloriosa città.

Il mio genio è stanco. Egli scompare ogni tanto dalla mia vista e ritorna. Appare e scompare come il fuoco d'una lucciola. Mastica Brodo è stanco. Egli sorride ardicciando le labbra come un cavallo. Quando, fissando intensamente davanti a me, riesco a vederlo ben chiaro, mi accorgo che ha in pugno una parola. Curioso. Sembra una parola luminosa al neon. *Volare*. Questa parola magica egli me la mostra e pare viva. E' mobile, scintillante, color di fuoco. Infine il mio piccolo genio se ne va definitivamente. Vedo la lucciola palpitare sempre più lontano e leggo commosso la magica ossessionante parola: *Volare, volare, volare...*

Gastone Martini

L A P O S T A DELL'AEROMODELLISTA

ORAZIO GRIPPALDI - Palermo. — Non si spediscono numeri arretrati in assegno: se li vuoi, mandaci L. 0,60 per ogni numero che desideri.

Il compensato di un millimetro lo troverai presso la ditta Aeromodelli di Bologna. Puoi fare l'abbonamento semestrale inviando L. 3,50; ma però non avrai diritto ai cartoni dell'S. 55. (Altra posta a pag. 11).



Per guadagnarsi un volo questo aquilotto, che è quello che sognava di piantare il gagliardetto sulle nubi, timbra circa un migliaio di cartoline. La rondinella accanto è Elena Guarino. Vicino a lei, col giornale fra le mani, il pioniere avvocato Guarino, padre di Elena.

A GUIDONIA E A TIVOLI

con le rondini e gli aquilotti romani

CRONACA DI ULISSE PERSO

29 Giugno XIII.

Si parte con mezz'ora di ritardo per colpa di Martini... ma ha sempre ragione lui, e l'urlo di protesta, che tenevamo pronto, si cambia in applauso dinanzi al suo sorriso. Già, lui è la testa de *L'aquilone* (chi ha mai visto la testa d'un aquilone?). Poi c'è Mariotti, tenore della compagnia: ordina, contrordina, dispone, «alt! avanti! rallenta! silenzio! cantate! fuori tre lire!». Qualche volta fa gli «a solo»; ma più frequenti sono i cori con voci d'ogni colore. Non mancano le teste calve con coronette d'argento, e le severe teste grigie. Ma la massa degli aquilotti e delle rondini è un trionfo di giovinezza, dove il grigio e il canuto si confonde molto volentieri. E' una giornata trionfale... anche per il sole, che prodiga fasci di sette d'oro da tutti i finestrini dei torpedoni, senza riguardo ai punti cardinali, e alle proteste dei gitanti.

La muraglia dei monti di Tivoli sbarra l'orizzonte e getta, a sinistra, sulla pianura arsa, tre collinette a croce, e sotto, il sole sbaraglia contro il biancore dei campanoni e delle officine di Guidonia. Intorno sbocciano, tra il verde smorto, le palazzine multicolori in simpatica fratellanza novecentesca. Pareti lisce tirate a vernice, che luccica il suo giallo, il canarino, il verde tenue, con tagli asimmetrici di lunghe finestre razionali tenute in sesto da balconate di alluminio biancoargento.

Alt! Fra i due torpedoni in attesa, Mariotti ci segnala il cippo eretto in onore del generale Alessandro Guidoni, medaglia d'oro.

«Camerata Generale Guidoni!».
«Presente!».

Questo stile fascista, così conciso, scava solchi nell'anima: le anime risalgono verso il cielo a ritrovare l'eroe, perennemente nell'atto del supremo ardimento. Ed Egli così ci accompagna alla Sua città: Guidonia, dove i tecnici e gli studiosi d'ogni più delicato problema dell'aviazione, trovano vasto conforto di esperimenti, aiutati, riscontrati corretti dalle macchine più perfezionate del mondo. La vasca idrodinamica, si adagia in un letto di mezzo chilometro. Un canale artificiale in un camerone a larghe finestre: sponde rettilinee con rotaie piatte di acciaio, su cui corrono i rotoni pneumatici del mastodontico carrello che imbriglia, trascina e regge a giusto livello nell'acqua, gli scafi modello. I tecnici, nella cabina del carrello, seguono, su re-

gistratori delicatissimi, le reazioni dello scafo in esperimento, che solca l'onda a velocità rigorosamente riscontrate; e a seconda dei risultati propongono le modificazioni della forma.

Analogamente i tunnels aerodinamici: con la sola differenza che qui il modello di velivolo in esperimento, sta fermo fra i due sbocchi frontali del tunnel, nelle cui viscere sotterranee un potentissimo aspiratore ad elica produce un vento vertiginoso di velocità variabile e calcolata. Il soffio impetuoso circolando, passa dall'uno all'altro sbocco frontale, e urta in pieno il modello sospeso ad una bilancia che avverte e registra automaticamente le reazioni.

Nella vasca come nei tunnels sono evitati i risucchi, i rimbalzi delle onde fluide per mezzo di orecchie, di fori, di piegature che smorzano queste reazioni laterali e permettono allo studioso di fare i suoi calcoli, come se i modelli funzionassero nell'acqua libera o nell'aria libera.



La parola da cui pendono gli aquilotti nella galleria idrodinamica.

Il mistero di un tunnel in costruzione per velocità *stratosferiche ultrasonore*, mi è spiegato da un giovanissimo ingegnere (lo chiamano Ugo): e se lo avessi capito non sarebbe più un mistero. (La colpa è tutta mia). Aquilotti e rondini osservano, ammirano e capiscono fin dove possono: ma la lezione è buona e quello che rimane



Sotto le calde frasche, a Tivoli, dopo colazione.

di ignoto, sarà elaborato lentamente nella memoria e darà frutti in seguito. Spiccano fra gli altri gli aeromodellisti che confrontano con interesse, domandano, discutono fra loro.

(Il povero Ulisse Perso con le sue fanta-

cardinali, poi ferma il dito teso e gli occhi lucidi sotto le chiove corvine, verso destra in alto.

Infatti, poco dopo, in cerca di un bar con una gentile signora, passando sul ponte, già in basso a sinistra, ecco le famose cascate di Tivoli, rinfantate in una vasta voragine. Le chiudono il ponte altissimo e la costa rocciosa del monte su cui a sinistra risalgono impettiti i palazzi e le chiese della città. Per goderne l'effetto pittorico bisognerebbe scendere a valle. Ma con questo caldo e quest'appetito, chi ce la fa?

Nel salone cupo con dipinti e statue che fanno rabbrivire i nostri artisti Mastroianni e Bacchelli (e non so' essi), le due lunghissime tavole candide, ricordate in cima dalla tavola dello stato maggiore, sono un confortante aperitivo. Nell'attesa della pastasciutta un pianista si prodiga spontaneo e sollecita canzoni e riscote applausi.

Il professor Ferri dà consigli e spiegazioni ai suoi aquilotti e li invita a firmare cartolina per Giarella.

Durante il pasto le conoscenze si moltiplicano, diventano amicizie fraterne o sororal; il tono delle discussioni cresce via via che qualche timida bottiglia di vino si fa avanti. (— Il vino si paga a parte — ammonisce il tenore) finché il biondo e il rosso invadono tutta la lunga tavolata. Poi la comitiva va a Villa d'Este. Prezzi popolari per gli aquilotti. E lì fra tanto fruscicare, zampillare, sgorgare, precipitare, sventagliare, irrompere orgoglioso di acque, energicamente costrette e artisticamente modellate; fra il verde cupo degli alberi e il tenue delle edere e dei capelleneri e delle parietarie; fra statue e grotte e scalatte e scaloni, la comitiva si spezza e disperde in gruppi finché un lungo violento acquazzone non la raccoglie gocciante nei saloni della villa in attesa del sole. E il sole, dopo un'ora, riaffaccia fra le nuvole festose, e i torpedoni carichi di gente soddisfatta, filano fino a Roma.

Ulisse Perso

INTERPRETAZIONE DI UN IGNOTO

Uno sconosciuto, che ha capito a volo con quale spirito si deve scrivere per *L'aquilone*, ha mandato questo brillante resoconto della gita a Guidonia. Seguiamolo e ci divertiremo.

Signor Presidente,

Giuro di dire la verità, tutta la verità, null'altro che la verità circa la gita effettuata ieri 29 giugno 1935 A. XIII a Guidonia. Lei assente.

Alle 8,20 precisissime, come se fossero piovuti dal cielo, circa 70 aquilotti e rondini, con i parenti, dirigenti de *L'aquilone*

Egli mi indica perplesso alcuni punti



Ingegnere Sofistico incomincia a parlare... Ne avremo, naturalmente, per tre ore abbondanti.

e simpatizzanti, malgrado lo scrosciare di una violenta pioggia, puntualmente in ritardo arrivarono sparpagliati in attesa della partenza.

Ammirato l'arrivo del Dott. Martini che per una corta testa ha battuto l'ultimo arrivato. Fu così che con l'anticipo di una buona mezz'ora, verso le 9 partimmo, come fissato, con un treno stradale di due autobus.

Intanto quel pacioccone di Mariotti, tutto impeccabilmente vestito di nero, con la sua solita flemmatica calma, aveva rimborsate le quote a tutti coloro che non le avevano pagate, e generosamente distribuito a ogni partecipante (compreso un enorme e terribile cane da guardia tutto nero) una copia rilegata in pelle e oro de «Il Costruttore di Aeromodelli» di Martini e Nobili... sempre di prossima pubblicazione.

Cal tempo sempre piovoso arrivammo a Guidonia, dove cortesemente ci furono fatti visitare i vari reparti, dalla radio in poi, facendoci fare numerose fotografie — che, dato il tempo buio e nuvoloso, non saranno certo riuscite — (specie quelle eseguite con una macchina fotografica generosamente offerta da un ufficiale ad un gigante con tanto di barba), e potemmo ammirare, (davvero Sig. Presidente) il genio italico che non è secondo a nessuno per aver realizzato una così perfetta mole di lavori e di macchine per lo studio di tutti i più complessi problemi aeronautici. Siccome però la miglior lode viene sempre dalla critica, a me è sembrata un po' piccolina la vasca sperimentale per la prova dei galleggianti (lunga solo mezzo chilometro) che contiene non ricordo quanti milioni di litri di sola acqua (poco più dei milioni vinti da Giacomini) come anche i 4 tunnels aerodinamici, che (pur essendo i più perfetti di tutto il mondo, come lo è anche la vasca suddetta) non avendoli io visti in funzione, mi hanno lasciato il desiderio vivissimo di poterli rivedere quando ci faranno la prova dei modelli. Bellissimi gli apparecchi radio, specie perchè essi non servono al solo scopo di sentire la pubblicità dell'Eiar. Critico inoltre le spiegazioni di Mariotti, troppo semplici e piane; mentre veramente accette specie dai più piccini aquilotti, furono quelle del Maresciallo addetto al reparto più interessante «Prove Motori» che invece ci ha parlato di moltiplicazioni col pi greco, di coefficienti, del botano (o botanica...) e altre sciocchezze simili.

Basta con la critica: ripeto sulla mia parola d'onore che desidero ritornarci, se possibile, quando tutti i reparti saranno in funzione.

Un grazie di cuore a tutti e a mezzo-giorno circa via verso Tivoli. Piove sempre, nell'autobus stiamo così freschi che pensiamo con nostalgia a un bel caminetto ed è con vero rincrescimento che scendiamo alla trattoria dove troviamo tutto pronto.

diAMO alla trattoria dove troviamo tutto pronto.

Anche i più turb...inolenti ora si calmano dinanzi al pranzo servito con vera celerità, innaffiato con ottimo vino liberamente largito.

(Però a tavola abbiamo cominciato a notare il già iniziato disaccordo tra un aquilone e una rondinellona, (tipo bakeriano), disaccordo che è sempre continuato nel resto della gita e chissà poi come sarà finito a Roma... Auguri al futuro aviatore...).

Ma la gioia raggiunge il colmo quando, alla fine, uno scrocco che si è arrogato la qualifica di Zio Falcone (non ci credere, zietto mio bello, tu sei proprio brutto come ti fanno i tuoi aeronipoti su L'aquilone, mentre lui era un bell'uomo...), questo signore dunque ci ha comunicato che Mariotti aveva fatto meglio i conti e che quindi ci sarebbero state rimborsate subito altre tre lire ciascuno. Sa, signor Presidente, certe cose fanno sempre piacere...

Poi, dato che il tempo è sempre uguale, Mariotti va a svegliare le Autorità tiburtine e ottiene di farci visitare Villa d'Este col «...venghino signori, tutto per la tenue somma di lire una» senza rimborso questa volta...

Ed ecco che sul più bello, nell'incanto di quello scenario meraviglioso, mentre con tutta l'acqua delle fontane desideravamo tanto un po' della pioggia della mattina,



Il telegramma col quale cinquanta aquilotti delle elementari ringraziano L'aquilone.

fa; tutti ci si provano, ma certo il sole così terribile avrà reso insensibili le pellicole. Ci rifugiamo in una nicchia, che pare così effollata come un «M. B.» a mezzo-giorno, ma anche qui l'acqua delle fontane

L'esito di una gara di modelli volanti a Padova

Il 23 corrente si è svolta a Padova un'avioraduno, al quale hanno partecipato numerosi piloti giunti da ogni parte d'Italia. In questa occasione ha avuto pure luogo il II Concorso triveneto per modelli volanti.

La gara era di durata ed ha visto in lizza giovanissimi concorrenti degli Aero Clubs di Gorizia, Udine, Modena e Padova, che parteciparono con modelli della Cat. «A», «B» e «Canard», i quali, pur non avendo tenuto tempi di volo molto notevoli, hanno tuttavia dimostrato il crescente fervore che permane nel campo dell'aviazione minuscola nei suoi riflessi tecnico-costruttivi.

La manifestazione interessante ebbe il suo scoglimento in una zona appartata dell'Aeroporto «Gino Allegri» gentilmente concessa dalle locali Autorità Aeronautiche, alla presenza di autorità, soci dell'Ae. C. ed invitati, che ebbero modo così di osservare le varie fasi della simpatica competizione attraverso i numerosi lanci delle fragili ibelude, e formarsi un concetto intorno a questa classica gara che è come «un sorriso dell'aviazione nascente».

Ecco pertanto la classifica generale: Cat. «A»: 1. Di Gennaro D. di Pordenone, Ae. C. di Udine, che si è aggiudicato il Trofeo della Ditta Olivieri, con l'33" di volo; 2. Batti Giuseppe di Gorizia; idem, Orologio della Divisione Militare di Padova, 3" di volo.

Cat. «B»: 1. Rizzi Rosalia di Gorizia, Ae. C. di Udine, Coppa Municipio di Padova con 37" 4/5; 2. Tedeschi Enzo di Modena, Ae. C. Modena, Medaglia d'oro Cassa di Risparmio, 30" e 1/5; 3. Idem, col 2. apparecchio presentato, Lampadario artistico Ditta Testi, 10"; 4. Rizzi Fioravante Med. Vern., Ae. C. di Udine; 1. Cantele Luigi di Padova, Ae. C. di Padova, Girapiano INCAP; 6. Moretti Nando di Modena, Ae. C. di Modena, Tendimuscoli Valde Sport di Padova.

Cat. «Canard»: 1. Biasin Ivan Ae. C. di Padova, Medaglia Vern. Prov. di Padova, l'56" 2/5; 2. Biasin Libero di Pordenone Ae. C. di Udine Medaglia della Prov. di Padova, l'38" 3/5; 3. Folon Enrico di Pordenone, idem, idem, l'36" 3/5.

A titolo poi d'incoraggiamento è stata assegnata alta coppia Tedeschi-Moretti di Modena la somma di L. 50, per avere presentato due apparecchi della Cat. «B» a due veleggiatori. Ai fratelli Rizzi di Gorizia L. 25, che presentarono 2 apparecchi Cat. «B» e 1 veleggiatore. Ai fratelli Biasin pure la somma di L. 25. Vennero inoltre offerte a tutti i partecipanti 6 bottiglie di liquore e rifuse le spese di viaggio sostenute coi vigenti ribassi dal Giugno Padovano.

NEL PROSSIMO NUMERO

Per mancanza di spazio dobbiamo rimandare la pubblicazione di interessanti discussioni sul volo muscolare. Nel prossimo numero pubblicheremo anche dei bellissimi disegni di Giorgio Bacchelli e di Alberto Mastroianni sul raduno di Torino e sulla gita a Guidonia. Vedrete tra le altre amenità, Avionetta che fila sul suo cicloplano alla volta di Torino.



Un gruppo di brevetti A. e B. dei Fasci Giovanili di Torino.

che cosa ci succede? Incomincia prima lieve lieve, poi tutto ad un tratto assolutamente feroce, a sfiorare un sole veramente africano, che ci rende tutti bagnati come pulcini.

Impossibile fare anche una sola fotogra-

riugrita sempre a causa del sole, deliziando le rondini dai sandali estivi. Dopo un po' raggiungiamo il severo palazzo ducale, dove in quelle stesse sale in cui hanno vissuto Papi e Re, Cardinali e Pezzi grossi, i turbolenti aquilotti, calmi calmi, hanno iniziato piacevoli giochi di società (...ammappete, Tosarò, che schiaffoni...). Poi, alle 13, ritorno a Roma: piove di bel nuovo lungo la strada, mondo ladro!

Signor Presidente, desidera ora le mie impressioni? Presto dette: sono quelle di tutti i partecipanti, quelle che ognuno diceva forte, con passione e con convincimento profondo durante il ritorno: «Se a Roma, invece che farci scendere alla stazione, ci portassero a Centocelle invitandoci ad un volo, chi è che desidererebbe di più?...».

Io non aggiungo altro, signor Presidente: Lei mi faccia condannare pure... a quelle venti lire di premio, che però io devolvo volentieri a L'aquilone per tre abbonamenti che Zio Falcone destinerà a suo buon criterio a qualche balilla meritevole.

Saluti alati.

Lo scopino

NEL PROSSIMO NUMERO

pubblicheremo interessanti notizie intorno all'attività volovelistica in Germania e riprodurremo il resoconto d'un'importante gara aeromodellistica svoltasi a Berlino nel mese di giugno.



Una bella fotografia aerea presa da Bruno Novarese durante un volo sui dintorni della sua Torino.



La calamita di un pazzoide

Questa è la lettera, molto amena, dell'aquilotto Boccecci, promosso alla quinta, come ci assicura lui. Sentiamo cosa dice questo stupefacente inventore.

Roma, 23 Giugno 1935-XIII.

Caro Ingegnere Sofistico,

È la prima volta che l'iscrivo perchè sono un fedele lettore de L'Aquilone che me l'impresta un mio amico che i miei genitori non vollero farmi l'abbonamento nemmeno per i mesi estivi che vado in campagna fra le oche col somaro che ho avuto lodevole in tutto e mi piace molto come è scritto e le illustrazioni. E poi il mio sogno dell'ideale è quello di volare e di essere utile all'Aviazione e diventare quando avrò fatto il servizio di Soldato Italiano uscire dal Ministero. Così il mio pensiero è sempre a fare qualche bella invenzione e poter essere utile all'aviatore. Dovevo andare al battesimo dell'aria con i miei compagni Balilla che sarei della prima ora ma non posso perchè sono nato in ritardo ma avevo un ginocchio sbucciato col naso che mi sono fatto per provare un mio paracadute che non si è aperto buttandomi da una seggioia sulla tavola della cucina che mia sorella amomentaneamente si sveniva meno per l'urlo del gatto che gliò pestato la coda che ha dietro. Allora ho pensato che quando c'è la nebbia il pilota non vede la terra e non può fare nemmeno un atterraggio di fortuna e ho subito trovato

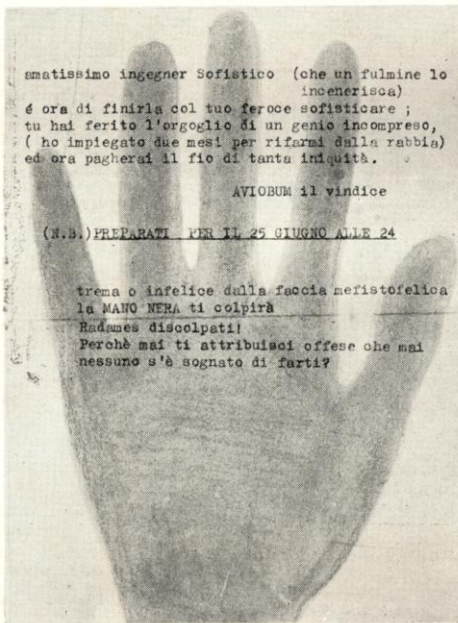
il modo sicuro di far andare l'aeroplano da sé come se ci vedesse benissimo con i suoi occhi che potrebbero mangiare un cono gelato intanto e non pensare a niente tanta è la sicurezza adesso che fa caldo. Allora metterei in mezzo al Campo sotto terra in modo che sia al livello della terra una letrocalamita potentissima che ci ha detto il Maestro che è un ferro che ci gira un filo e quando passa l'elettricità diventa che attira tutti i metalli di ferro che ci sono intorno e io dico di farla così



Il buffo motoriale della scuola di volo a vela di Torino. Su questo apparecchio il pilota sta a cavalcioni della fusoliera.

forte perchè quando c'è un aeroplano nella nebbia il motore che è attirato dalla letrocalamita ci va proprio sopra e si ferma proprio nel mezzo del campo e poi basta smettere la corrente quando è bel tempo e nessuno vedrebbe niente e in caso di guerra si potrebbe in questo modo fare prigionieri tutti gli aeroplani nemici con gli equipaggi che ci sono dentro.

Poi il mio amico mi ha detto come farebbe un aviatore che non vuole scendere in quel campo dove lo tira la calamita allora io ho visto nell'Enciclopedia dei Ragazzi che le calamite si attirano per le punte che hanno tutte due il Nord ossia il Sud e si fanno forza all'incontrario se hanno il Nord contro il Sud che ne ho



Questa è la fotografia d'una lettera che ha ricevuto Ingegnere Sofistico. La pubblichiamo affinché i lettori si rendano conto dei pericoli a cui ci esponiamo ogni giorno per amore del nostro giornale e dei nostri giovani amici. Duro mestiere, il nostro!

aprofittato per pensare subito di mettere una letrocalamita con la punta in avanti nell'aeroplano che il pilota la farebbe funzionare con un bottone che dà la corrente di una dinamo mossa dal vento come la Radio e se la letrocalamite sono col Nord contro il Sud sarebbe come se non ci fosse niente e il fratello del fidanzato di mia sorella Marietta che se ne intende perchè ho visto come ha accomodato il campanello di casa che ha subito capito che era un filo staccato e poi cambiò le valvole che erano scoppiate quando feci l'esperimento della calamita con un filo intorno a un chiodo che appena lo attaccai alla luce fecero una fiammata e ci presi una scossa con tanti scapaccioni e mia nonna si sbattè la testa con la serva per il buio fitto che era sera, e non si vedeva altro che gli occhi del gatto, mi ha detto che è una buona idea e che basta fare i conti giusti perchè vada bene. Così finalmente si è avverato il mio sogno che ti dicevo per la grandezza dell'Italia e tu che hai l'Ufficio al Viale dell'Università e dentro al Ministero dell'Aviazione puoi trovare qualcuno capace e io intanto avrò qualche altra idea che intanto sto pensando con tutte le mie forze e poi te lo dirò.

Spero che tu mi rispondi presto su L'Aquilone che spero di poter abbonarmi al più presto quando vedranno che ho fatto un'invenzione per potermi perfezionarmi in questi Studi e questa non fa ridere come il noto perpetuo che è inutile perchè per scendere bisogna fermarlo.

Dunque aspetto e intanto ti prego di salutare zio Falcone e tutti che sono così simpatici come te che ti saluto e mi firmo

L. BOCCETTI
promosso alla Quinta
che l'indirizzo è inutile perchè parto.

Ahimè! non trovo parole di commento. Che vuole, questo inventore? anzi questo umorista? Ho pubblicato la lettera perchè non ho voluto privare i miei lettori d'un capolavoro di amenità. Ma io non ho nulla da dire, nulla da aggiungere. Mi auguro, soltanto, di incontrare al più presto questo Luigino Boccecci promosso alla quinta. Ho qualche cosa di segreto da comunicargli.

I. S.



Una fetta del bravo e simpaticissimo Giacometti (non è Giacomo), pilota dell'oramai famigerato «Ca. 101» dei voli di propaganda.

sca del tuo giardino? Se Ulisse stesso ha deposto con le sue mani la bottiglia, perchè non s'è rivelato a te che sei suo grande amico, come tutti noi?

Queste obiezioni, secondo il mio parere, facilitano la soluzione del problema e potrebbero dimostrare che:

1) Ulisse può aver trovato qualcuno disposto ad aiutarlo;

2) che di questo tale se ne fida fino a un certo punto, se ha creduto necessaria la «cifatura» del biglietto.

Come fare per leggere il messaggio? Se lo sapessi, già lo avrei tradotto. Penso, tuttavia, che si debba fare molta attenzione ai quattro numeri 13+13+12+12. Là è la chiave; tale almeno è la mia convinzione e questa sarà la strada che seguirò per tentare di decifrare lo scritto.

Ti saluto cordialmente.

Tuo Sergio R. ».

Abbiamo letto con molto interesse questa comunicazione del nostro piccolo abbonato di Genova. Noi lo conosciamo per ragazzo d'ingegno vivacissimo e penetrante, saldamente fondato su una solida base di riflessività.

Non vogliamo quindi certo ferire l'amor proprio del nostro amico affermando d'intravedere, nella logica serrata del suo scritto e nella forma piena di ponderatezza, la «longa manus» del suo rispettabile genitore.

Ed ecco un'altra ipotesi, che ci stordisce per la sua audacia, la quale si giunge da Momo (o Gaetano, se preferite) Ch., residente a Tripoli.

«Caro Castellano,

poche storie! Qui la soluzione è una sola ed è questa che ti dico, e mia sorella Mimma è una sciocca perchè mi prende in giro e se io non fossi un cavaliere antico e rispetto le donne anche se sorelle fastidiose, ci darei una sberla che non ti dico! (Calma, Momo, calma!).

LA SCOMPARSA DELL'INGEGNOSO ULISSE

Il mistero si addensa

Ulisse in Africa?

La grandine di lettere pervenuteci in questi giorni da parte di gente ansiosa di collaborare con noi nelle ricerche del nostro Grande Amico, ci danno la misura di quanto egli sia amato.

Nessuno dei corrispondenti, però, sembra dare qualche valore alle segnalazioni di Sant'Efemia Calabra o di Campofornido, e tutti si concentrano sul mistero del massaggio nella bottiglia.

«Caro Castellano dell'Aria, — ci scrive con molto buon senso Sergio R. da Genova — a parte il fatto che Ulisse non può contemporaneamente trovarsi in due luoghi, come tu stesso hai fatto osservare, (e ciò automaticamente viene a distruggere una delle segnalazioni) perchè egli avrebbe dovuto nascondersi all'abbonato di Sant'Efemia quando questi, sicuramente, lo avrebbe aiutato?

Secondo me, Ulisse è trattenuto da qualcuno e contro la sua volontà ed ho l'idea che il foglietto, trovato nella bottiglia, sia realmente un messaggio. Ma come è arrivato direttamente nella va-



L'attività delle aviatrici italiane non è mai stata eccessiva. Però, molte delle nostre aviatrici si sono meritate più volte degli elogi che non erano soltanto rivolti alla donna. Una delle migliori, che ha un'attività aviatoria notevole, è la marchesa Carina Negroni di Genova. Questa signora, il 5 maggio dello scorso anno conquistò il primato internazionale femminile d'altezza su idrovolante da turismo giungendo a 5.454 metri. Non contenta di questo già brillante risultato, dopo un breve allenamento presso il Reparto Alta Quota a Montecelio, il giorno 20 giugno, ha conquistato il primato femminile di altezza assoluta, volando fino a 12.043 metri. Il primato era precedentemente in possesso dell'aviatrice francese Marisa Hiltz, che il 16 giugno aveva volato fino a 11.800 metri.



Su un pilastro della basilica di Superga, dopo tante insistenze del fotografo Novarese, l'aquilotto Ronchi del nido di Milano si è lasciato modestamente fotografare.

Dunque, il messaggio è chiarissimo e sbrigatevi a provvedere che se no faccio io e bella figura sarà la vostra. (Ma è un grazioso terremotino, il nostro Momo).

Piglia il foglietto e guardalo bene! (già fatto). Nella seconda metà dello scritto si legge chiaramente: «vino» e «sic». Te lo dico io che vuol dire! «Vino» significa che Ulisse l'hanno ubriacato per portarlo via, e «sic» è latino che significa «proprio così»! E io il latino lo conosco bene e lo sanno i miei professori di qui che quando mi vedono ci si drizzano i capelli.

Capito? «Mi hanno dato il vino; proprio così!».

«E tutte le altre lettere?» dici tu. Mo' va' là! Quelle le ha messe apposta Ulisse per confondere la zucca di chi non è intelligente (modesto, il nostro Momo!).

Ma aspetta! C'è 13 + 13 + 12 + 12. Ora ti farò sbalordire io, ti farò! Piglia su la carta dell'Africa, Piglia il meridiano 13-est di Greenwich e il 13° parallelo Nord. Ti trovi subito sulle rive del lago Ciad, ai confini della Nigeria. Me l'immaginavo che c'entravano gli inglesi! Che vuol dire, poi, 12 + 12? Che ci avrà messo 12 giorni e 12 ore per arrivare fin là!

Lo so, va' là, che sghignizzerai (prego, Momo; sorrido e non sghignazzo) e dirai: «Ma come ha fatto la buccetta a venire fin qua da me?». Toh! Fa presto un aviatore a lasciarla cadere, mentre passa sulla tua casa!

Io intanto penso di travestirmi da mercante di schiavi e andare in Nigeria coi cammelli di papà. Così gli inglesi mi pigliano per abissino e mi fanno grandi accoglienze e se invece mi sapessero italiano mi sparerebbero addosso con la Società delle Nazioni.

Quando sono laggiù, so ben io come fare a liberare Ulisse.

Ti saluto, mio caro Castellano!

Tuo Momo Ch. ».

Ecco fatto. La letterina è forse un po' vivace, ma brilla per intuizione e rivela l'enorme fiducia nelle proprie forze del simpatico « Momo l'Africano ». Tutto

logico e convincente, salvo due punti che ci rendono titubanti ad accettare le conclusioni dell'amico.

1) Come diavolo ha fatto quel prodigioso aviatore a «centrare» con tanta fenomenale abilità la vasca del mio giardinetto, la quale ha il diametro di un metro?

2) Come mai la bottiglia non s'è rotta, anche cadendo da soli cento metri?

Mah! Non ci riesce di trovare una risposta.

Un fatto rimane però accertato: che i due bravi ragazzi, quello di Genova e quello di Tripoli, concordano, e noi siamo dello stesso parere, che bisogna puntare il microscopio della nostra attenzione sui quattro numeri fatidici che sembrano racchiudere tutto il segreto:

13 + 13 + 12 + 12

Il Castellano dell'aria

L'aeromodellismo in Italia

Il giornale *Libro e Moschetto*, settimanale della gioventù fascista universitaria milanese, nel suo numero



Sorrisi di alcuni fra i duecento simpaticissimi aquilotti di Torino.

del 12 giugno scorso ha pubblicato questo interessante scritto. Lo riportiamo integralmente nella speranza che venga segnalato specialmente a chi ha la possibilità di contribuire ad una più sollecita e più efficace affermazione dell'aeromodellismo in Italia.

L'importanza dello sviluppo nella costruzione dei modelli volanti non è mai stata

apprezzata né tanto meno considerata non dai giovani, che, portati dalla passione aeronautica in età non ancora matura per poter diventare piloti o costruttori, si appassionano nei piccoli esperimenti, ma dagli anziani per non chiamarli vecchi.

Questi anziani, che per la loro posizione hanno possibilità di dare incremento a questa passione, si accontentano di organizzare di tanto in tanto gare regionali di nessun valore e di nessuna utilità pratica, non curandosi dei risultati; e preoccupandosi di ottenere qualche piccola cosa per spirito di campanilismo di regione o di città.

E' a questi che si rivolge l'articolo.

Non basta istituire dei corsi e delle scuole per costruzione di modelli, bisogna anche curarne l'andamento. Fornire locali ove l'appassionato possa sviluppare le sue idee e tradurle in pratica attuazione sotto la guida di chi, più anziano e più esperto, abbia passione nel suo mandato, lo companda e lo aiuti.

Bisogna soprattutto che nella mente di molti che sono scettici per partito preso, entri questa concezione:

Il modello volante, oltre che ad offrire un divertente passatempo ai giovani, dà a questi la possibilità di mantenere viva la passione aeronautica, dando loro il modo

di imparare quanto in aviazione si è fatto e si fa, copiando velivoli nelle loro esatte forme.

I modelli veleggiatori poi, oltre al resto, riescono utilissimi nelle ricerche dei campi, condizioni meteorologiche, correnti termiche ecc. per il volo a vela, poiché essi vengono lanciati e si comportano in volo allo stesso modo che i veri veleggiatori.

Perché dunque non considerare tutte queste possibilità? Una dimostrazione che quanto ho detto non è solo parola, è il fatto che una gran parte di giovani costruttori di modelli, appena ha l'età di farlo, si affrettano a prendere il brevetto di volo a vela, in attesa di conseguire quello a motore, ingrossando così la lista delle aquile italiane.

Dunque, sveglia!

Non luttiamo là delle parole e poi lasciamo che i fatti vadano per conto loro.

Per ottenere qualcosa bisogna occuparsene, ed occuparsene seriamente, ascoltare i desideri degli interessati e seguirli fino a che sia logico e possibile farlo.

In una parola: organizzare.

Perché non possiamo chiamare organizzazione quei tentativi sterili che si compiono qua e là senza nessun legame fra di loro e senza costrutto.

G. Vitale



Un'altra fotografia ne la quale, oltre al profilo di Avionetta, si vede il faccino simpatico di quell'aquilotto che voleva piantare il gagliardetto sulle nubi.



CARETTO CALLEGARI - Adria. — Incominciamo dalla fine, cioè dall'ultima tua domanda. Del distintivo che mi mandì disegnato io penso... E' meglio che non te lo dica, altrimenti ti avviliisci mortalmente. Ti dirò, invece, che il ritaglio di stampa da te spedito a *L'aquilone* io lo conoscevo già. Io credo, anzi, che alcuni mesi o sono il direttore abbia scritto una lettera di ringraziamento al tuo intelligente e moderno prede. Ad ogni modo, se tu avrai occasione di rivedere presto 'codesto tuo professore, salutalo rispettosamente e ringrazialo a mio nome. La tua proposta d'un giornale settimanale è capitata assieme ad un altro centinaio circa. Ti confesso che la cosa mi impressiona. D'altronde è impossibile che vi siate messi d'accordo per un plebiscito. Scusi, in segreto ti dico che puoi sperare. Di più non posso dirti. Tu mi parli anche degli avanguardisti di Adria. Caro mio, è la solita canzone: chi non conosce il giornale, crede che sia per bambini. Tutto l'opposto. E' un giornale per giovanetti e lo possono leggere e comprendere anche i ragazzi delle elementari. *L'aquilone* è, e rimarrà, dunque, il giornale della gioventù nel senso più ampio della parola. Molti vecchi hanno l'animo dei ventenni. Non lo sapevi? Tornando ad Adria, che io conosco molto bene: credo che potrai insistere. I veneti sono molto intelligenti. Dei raduni parleremo un'altra volta. Per oggi saluti azzurrissimi.

GILBERTO CALCAGNO - Genova. — Basta che tu mandi le cinque lire. Siamo noi che possiamo controllare se sei abbonato. Ci vedremo dunque il 10 luglio e così risponderò alle domande che vorrai rivolgermi. Se hai degli amici che vogliono prendere parte al raduno di loro che si spiccano.

ITALO VACCARO - Genova. — Alla sede di Vico alla Chiesa della Maddalena, 9. A rivederci.

CAVALLO RAMPANTE - Genova. — Ti ringrazio e voglio farti fare bella figura. Di ai tuoi amici che mandino pure le prenotazioni. A rivederci alle ore 10 del giorno 10 luglio (chissà che caldo infernale!).

NUCCIA GUARNIERI. Ho ricevuto la tua lettera e ti ringrazio delle affettuosità. Ammiro molto la tua passione per l'aeronautica e deploro molto la tua ingenuità, tuoi... vicini momentanei, non capiscono e non apprezzano *L'aquilone*. Abbi pazienza: lavorerai con maggior successo quando farai ritorno in città. Con Avionetta ho parlato di te a Torino. Cordialità azzurre.



Voi direte: «Ecco il signor Tenente che scende arzillo e pettoruto dal suo apparecchio». Macché tenente d'ignito! E' un simpatico aquilotto che ha volato a Torino la mattina del 23 giugno



Al galoppo, per non perdere tempo prezioso. (Voli degli aquilotti di Torino).

La Palestra dell'aeromodellista

Della fusoliera

(SECONDA LEZIONE)

La fusoliera a carlinga non è che una trave a traliccio, la cui sagoma esterna è fatta a piacimento del costruttore, a seconda delle esigenze proprie o della fantasia; ma in ogni modo la forma deve essere sempre mantenuta fra quelle di buona penetrazione.

Con modelli completi di fusoliera si possono realizzare delle costruzioni mol-

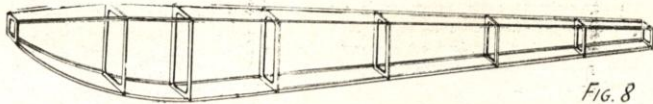


Fig. 8

to leggere e robuste, e perciò l'aeromodellista non deve essere contrario a tali costruzioni, perchè anche con questi piccoli apparecchi, compiuti sia costruttivamente che esteticamente, si possono realizzare ottimi risultati di volo dimostrando così di possedere una buona tecnica costruttiva.

La costruzione delle fusoliere è assai semplice. Per la loro forma basta attenersi a quella degli aeroplani veri; il sistema costruttivo ha molte affinità con quello dell'ala e perciò non deve risultare né complicato né difficile.

Le fusoliere possono avere sezioni quadre, rettangolari, tonde, ovali, ecc.

Disegnata una fusoliera nella sua vista longitudinale e di fianco, si devono tracciare le sezioni trasversali che sono quelle che, ripetute e costruite con materiale adatto e collegate fra loro con listelli correnti longitudinalmente, servono a dare e a mantenere la forma.

La suddivisione delle sezioni trasversali deve essere fatta in modo da non indebolire la costruzione, e perciò è bene tener presente che le fusoliere devono formare una parte rigida e assai

o a il legno compensato ed anche il balsa che può servire specialmente per fare le sezioni trasversali o i così detti diaframmi della fusoliera, per fare il collegamento delle sezioni si possono usare legni diversi (bosso, pioppo, ecc.).

Nella fig. 8 è dimostrata la costruzione di una a-sai semplice fusoliera a sezione rettangolare, composta di diaframmi collegati da listelli correnti.

I diaframmi possono essere in compensato e vuotati nell'interno per renderli più leggeri e per lasciare il passaggio alla matassa od alle matasse di gomma.

Non ci soffermeremo sulla descrizione costruttiva, poichè questa, come detto, ha molte affinità con quella dell'ala e perciò crediamo sarà facilmente intuita.

Nella fig. 9 illustriamo come un tipo di fusoliera analogo possa essere costruito con montaggio su una trave di

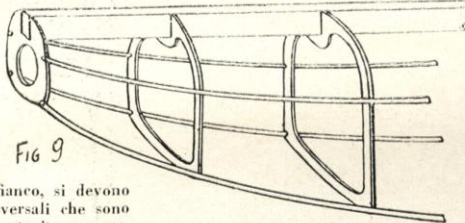


Fig. 9

forza costituita da un regolo rigido.

Con questo sistema la costruzione è resa assai facile e più solida ed i diaframmi possono essere costruiti con materiale e in dimensioni che li rendano più leggeri, non dovendo rappresentare che degli elementi di forma destinati a sopportare in minima parte gli sforzi di torsione. Un altro sistema per costruire fusoliere è quello di servirsi di bastoncini di legno malleabile (pioppo, bambù, canna d'India, ecc.) per formare il traliccio, disponendo i listelli correnti e legando ad essi dei montantini e delle diagonali in modo da ottenere la forma desiderata (fig. 10).

Per ottenere la piega dei diagonali, si ricorre al solito sistema, cioè a quello di bagnare preventivamente i bastoncini in modo da poterli sagomare senza rischio di spezzarli. L'unione ai listelli correnti va fatta con piccole, ma robuste legature e colla.

In tal modo è facile ottenere fusoliere leggerissime; ma la rigidità, specie se si tratta di fusoliera un po' lunghe, non

è sufficiente a garantire l'inadormibilità quando verranno assoggettate allo sforzo della gomma motore.

Crediamo che il miglior sistema per costruire fusoliere sia quello di montare i diaframmi, che servono a dare ed a mantenere la forma, su un tubo di costruzione leggera (fig. 11) entro cui sarà posta la matassa o gomma motrice.

I diaframmi in questo tipo di costruzione potranno essere ridotti al minimo nello spessore sezionele per ottenere una maggiore leggerezza ed anche i listelli correnti potranno essere di misura e di materiale leggero, poichè tutto lo sforzo prodotto dalla matassa, e che potrebbe essere nocivo, viene sopportato dal tubo.

Quando si costruiscono fusoliere, occorre tenere sempre presente che vi si dovranno montare sopra tutte le altre parti dell'apparecchio; perciò, quando si imposta il progetto, occorrerà disporre in modo da non trovarsi dopo la costruzione della fusoliera nell'imbarazzo e dover ricorrere a ripieghi improvvisati che possono risultare antiestetici, pesanti, e rendere di seria difficoltà il centraggio del modello.

Dunque occorrerà prevedere e provvedere per la sistemazione del carrello, del pattino di coda, dell'applicazione delle ali e dei piani di coda, nonché degli organi di motopropulsione.

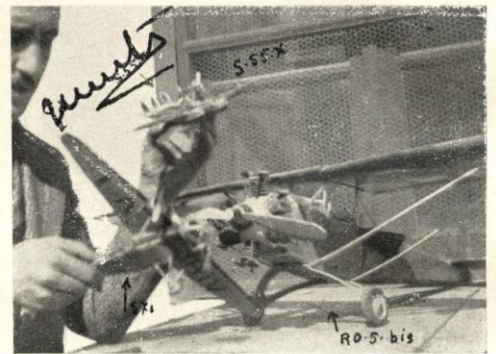
Anche le ossature delle fusoliere devono essere ricoperte e tale ricoprimento si fa come per le ali e può essere sia in carta che in tela o seta, e qualche volta anche con sottilissimo legno compensato.

In carta è sempre il sistema migliore ed il più economico; però, dato che la copertura delle fusoliere è la più facilmente soggetta a venire a contatto con oggetti che potrebbero produrvi degli strappi, si consiglia di adoperare robusta carta pergamina, se non addirittura in tela o la seta.

Anche il ricoprimento delle fusoliere deve risultare teso ed impermeabile all'aria, per poter offrire una minore resistenza all'avanzamento; perciò, come si è fatto per l'ala, si dovrà anche fare per la fusoliera, e cioè bagnare il materiale di ricoprimento dopo il suo montaggio, lasciare asciugare perchè si tenda, e poi farne la verniciatura con la apposita vernice da impermeabilizzare.

Giarella

(Giarella prega tutti gli aeromodellisti di scrivergli chiaramente, possibilmente a macchina).



Ancora tre modellini di Giuseppe Triolo di Palermo. Un «RO-5-bis», un «S. 71» e un «S. 55 X».

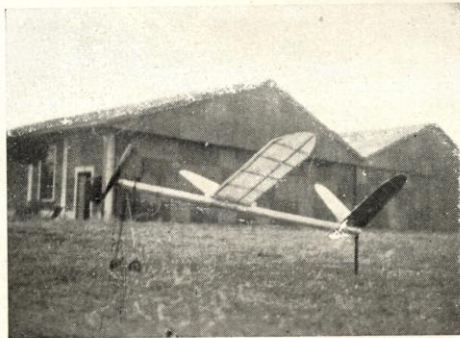
Il volo muscolare

Nei numero scorso de «L'Aquilone» è comparso un articolo sugli uomini volanti di G. Della Noce. L'illustre scrittore, traendo spunto dalla storia dei tentativi per la realizzazione del volo muscolare umano, afferma che «l'uomo volante non ha mai potuto essere e non sarà mai che un uomo munito di paracadute più o meno governabile».

Mi perdoni la Della Noce se oso contraddirlo. Egli parte da un presupposto errato, in quanto si riporta a tentativi effettuati in epoche lontane, quando la tecnica del volo non aveva raggiunto, non dico l'attuale grado di perfezione, ma neppure aveva avuto inizio.

Non è perciò sulla scorta dei tentativi falliti, bensì in base a quelli che si potranno effettuare oggi, ed in seguito, che si deve giudicare la possibilità del volo umano.

Siamo d'accordo che manca qualsiasi dato sperimentale, per poter affermare in modo indubbio che l'uomo si potrà elevare da terra e mantenersi in volo con le sole forze fornitigli da madre natura. Ma il volo a vela ha, tra gli altri, il merito di aver portato un grande contributo alle questioni. Poi esamineremo assieme il perchè. Per ora bisogna partire dal problema base: la potenza che può fornire un uomo. Eminentissimi scienziati, tra i quali il fisico e



Un aeromodello di Gino Piccoli, il nostro Pulcino di Rovereto. Notare i piani di coda piegati ad angolo di 45 gradi.

resistente in tutti i sensi, e maggiore rigidità devono avere se internamente dovranno contenere libere una o più matasse di elastico motore.

La distribuzione delle sezioni si farà più rada verso l'estremità della coda e meno rada verso la parte anteriore, dovendo in questa parte essere maggiore robustezza e maggiore concentrazione di peso, poichè, oltre a coincidervi il centro di gravità, si dovrà tener conto dei collegamenti dei piani portanti, del carrello e dell'organo di trazione.

Per la costruzione delle fusoliere si

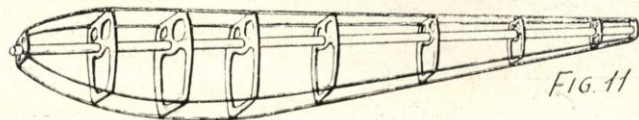


Fig. 11

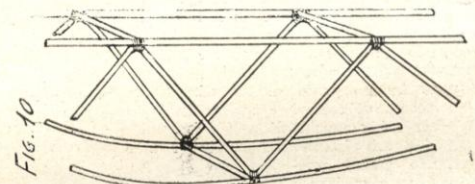


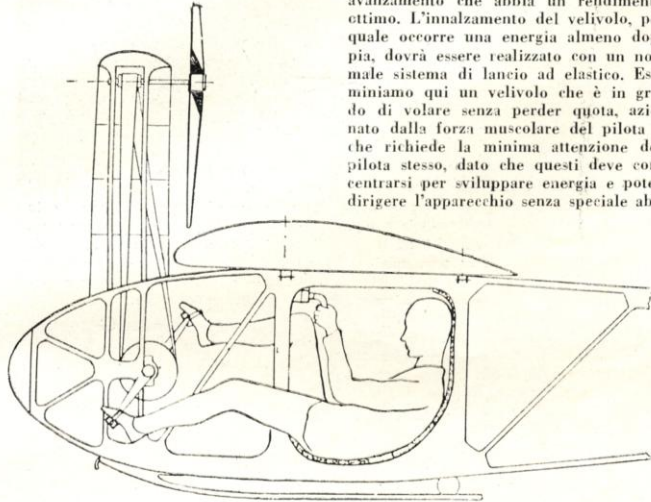
Fig. 10

fisiologo Herman von Helmholtz, R. von Mises, E. Everling e il dott. Bustmann, hanno studiato attentamente il problema e sono venuti a conclusioni interessanti. Dalle loro esperienze è risultato che un uomo normale, senza uno speciale allenamento, è capace di fornire non più di un quarto di cavallo vapore in modo continuativo. Ora, come si può utilizzare questa potenza? Ecco che entra in campo il volo a vela. Con uno dei più efficienti velivoli, che si possono ottenere ora, si può realizzare una velocità minima di sustentamento di m. 0,4 al secondo. Questa velocità può essere assicurata con un apparecchio che abbia un peso totale, compreso il pilota, di circa 100 chili, con una potenza di mezzo cavallo vapore. Poichè i fisiologi hanno dimostrato che

un uomo non può erogare in modo continuo che una potenza di un quarto di cavallo, si deve concludere che le forze muscolari umane non sono sufficienti per ottenere un volo continuo. Ma se la fisiologia ha detto che l'uomo non può sviluppare che un quarto di cavallo in modo continuo, ci dice pu-

menti all'impiego della sua forza muscolare per continuare il volo senza perder quota.

Si deve perciò concludere che la forza muscolare dell'uomo, nel caso più favorevole, è sufficiente per mantenersi in aria con una cellula leggera, e col l'interposizione di un meccanismo di avanzamento che abbia un rendimento ottimo. L'innalzamento del velivolo, pel quale occorre una energia almeno doppia, dovrà essere realizzato con un normale sistema di lancio ad elastico. Esaminiamo qui un velivolo che è in grado di volare senza perder quota, azionato dalla forza muscolare del pilota e che richiede la minima attenzione del pilota stesso, dato che questi deve concentrarsi per sviluppare energia e poter dirigere l'apparecchio senza speciale ab-

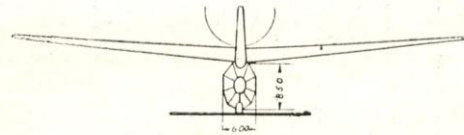


re che esso può sviluppare, sia pure per brevi periodi, potenze notevolmente superiori: un uomo allenato può arrivare a sviluppare, sia pure per breve tempo, una potenza di circa 2 cavalli e mezzo. Considerando allora un velivolo che senza essere assolutamente ideale, come presupposto più innanzi, sia però un buon velivolo normale, fornito cioè di una velocità minima di volo librato pa-

rità. L'energia è trasmessa direttamente, senza alcun accumulatore intermedio, e per evidenti ragioni di semplicità e di peso, si è scelta la propulsione ad elica perchè indubbiamente è la migliore. Tra le varie possibilità per lo sviluppo dell'energia abbiamo scelta quella a pedale, come nella bicicletta, poichè in quella realizzabile con leva mobile, come nelle imbarcazioni, si ha l'inconveniente di un movimento periodico che provoca lo spostamento del centro di gravità del corpo. Le prime prove di volo con questo velivolo dovrebbero essere effettuate da corridori ciclisti, i quali oltre che sviluppare una potenza maggiore della normale, hanno un peso del corpo minore. Il peso normale di un giovane robusto è sui 70-75 chili, mentre un corridore ciclista pesa sui 58-65 chili.

I primi voli avranno una durata minima di un minuto, o due, e si può calcolare che l'uomo, data la posizione non molto comoda, potrà sviluppare solo cavalli 1,2. Certamente ci si dovrà accontentare dei voli lineari, a piccola quota, e che il velivolo possa volare stabilmente ed atterrare con sicurezza. In seguito si potrà passare al volo curvo ed evolutivo, ma solo quando saranno sicuri e relativamente possibili i voli in linea retta. Si deve dunque pretendere che questo velivolo sia autostabile, di modo che il pilota debba correggere solo la direzione del volo mediante il timone. Il lancio dovrà avvenire senza l'ausilio del timone di quota, e questo si può ottenere usando un cavo elastico non forte, in modo che la tensione venga trasmessa gradatamente e con continuità. L'atterraggio dovrebbe pure avvenire senza timone, poichè le picchiate, dato che i primi voli si realizzeranno in zone di aria calma, sono poco probabili e il carrello abbastanza robusto.

Dalle figure illustrative si potrà avere un'idea del come



potrà essere realizzato questo apparecchio. Il peso del velivolo non dovrebbe superare i 30 chili, ed è possibile ottenerlo, in quanto si sono costruiti dei libratori del peso di 10 chili. Il pilota è collocato al disotto dell'ala, nella parte anteriore della fusoliera, della quale è stato disegnato uno spaccato. La posizione distesa è stata consigliata dalle recenti prove avute con biciclette speciali, sulle quali dei corridori hanno potuto ottenere velocità maggiori di quelle possibili con il vecchio sistema dell'uomo sul normale sellino. La struttura dell'apparecchio è resistente e leggera, in quanto i punti d'azione delle forze sono molto vicini fra loro. L'energia sviluppata dal pilota viene trasmessa a mezzo di una cinghia all'asse dell'elica che è situata al di sopra dell'ala, cosicchè il flusso rimane libero. Con un numero di giri limitato e con una costruzione accurata, si dovrebbe ottenere un rendimento meccanico dell'80% circa. La leva del timone di direzione è azionata a mano, a mezzo di manubrio, come in una bicicletta.

Con un tale velivolo si potrebbero perciò eseguire, per ora, delle prove di volo rettilinee. Lanciato l'apparecchio e giunto questo alla quota massima, il pilota inizierà la sua azione.

In seguito, se le prime prove daranno buoni risultati, si potrà passare alla realizzazione di apparecchi governabili con i normali sistemi di alettoni e timone di quota, in modo che il velivolo potrà essere manovrato e diretto verso correnti ascensionali, terminate le quali il pilota dovrà rimettersi in azione.

Tecnicamente, dunque, non siamo lontani dalla realizzazione del volo muscolare. Questione di mezzi e di buona volontà.

Ingegnere Sofistico

L A P O S T A dell' AEROMODELLISTA

PIETRO CHIESOTTI - *Thiene*. — Il procedimento per la costruzione dell'elica da me spiegato in precedenti lezioni è identico, sia per eliche trattive che propulsive. Le lezioni in corso trattano anche della costruzione delle fusoliere.

Ricambio aerei saluti.

LUIGI COPPOLA - *Napoli*. — Dal disegno che mi hai inviato poco riesco a capire delle tue intenzioni costruttive. Vuoi fare un aereo/veleggiatore od un aeromodello?

Le dimensioni dell'ala in ogni caso possono andar bene; però le centine devono essere in numero maggiore, e cioè distanti l'una dall'altra non più di dieci centimetri.

Come profilo puoi adoperare il N. 608, se il tuo modello avrà un motore, o l'N. 1, se vorrai fare un aereo/veleggiatore.

L'ala bassa accresce le difficoltà di centraggio.

SERGIO PAGONCELLI - *Roma*. — Ho provveduto a farti spedire il profilo Eiffel 385. Lo troverai però anche su *L'Aquilone* N. 21 dell'annata 1934.

ITALO ZAMPIERI - *Torino*. — Quel disegno puoi fartelo inviare dalla ditta Aeromodelli di Bologna e costa L. 3. Trattasi del disegno di un bellissimo aeromodello e serve per voli di lunga durata.

Anmentandone le dimensioni nelle proporzioni giuste, potrai servirtene per concorrere alla gara nazionale nella categoria A, se non hai oltrepassato il 16° anno di età.

Non ho adoperato il tuo pseudonimo, perchè non lo ritengo appropriato.

GERMANO TUGLARO - *Milano*. — I numeri arretrati de *L'Aquilone* vengono spediti dietro rimessa di L. 0,60 per ogni numero richiesto.

Come prima costruzione ti consiglio di fare l'aeromodello «Falco» già descritto

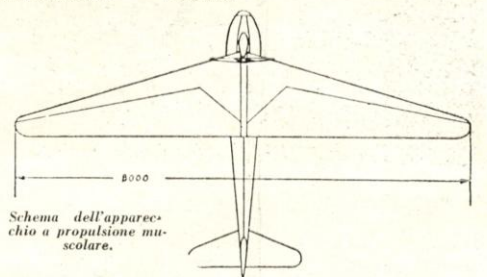


Ne fer - si di Bari con un aeromodello di recente costruzione. L'altro modello è il famoso «S 55» di cartone.

nell'annata 1934 e di cui potrai avere il disegno dettagliato rivolgendoti alla ditta Aeromodelli di Bologna.

CONDOR - *Reggio Emilia*. — Mi è stata segnalata la tua attività aeromodellistica e me ne compiacio assai. Ti auguro tu possa ultimare il tuo «Cirillo», dal quale non dubito potrai ottenere ottimi risultati. Il ricoprimento dell'ala lo devi fare con carta seta o carta pergamina sottile, e perchè non abbia a svergolarsi quando la carta è bagnata nel periodo che essa asciuga e si tende, devi tenere fissata con pesi l'ala sui piani apposti.

Un modello a fusoliera di facile costruzione è il «Bellanca» di cui potrai ottenere il disegno rivolgendoti alla ditta Aeromodelli di Bologna. Probabilmente conosco già quei modelli americani. Attendo le fotografie.



Schema dell'apparecchio a propulsione muscolare.

FALCO - *Roma*. — Il disegno N. 14 della casa Volekmann di Berlino comprende la costruzione di due bellissimi aereo/veleggiatori di facile costruzione e di recentissima ideazione. Prova a rivolgerti alla ditta Aeromodelli via Riva Reno N. 118 Bologna la quale, essendone concessionaria, potrà certamente procurarti quei disegni.

L'abbonamento a *L'Aquilone* può iniziarsi anche subito. Mandala pure 7 lire.

(Altra posta a pag. 5).

giar



Un bel modello in volo del bravo Pagliani.

VGO NIUTTA

M E D A G L I A D' O R O

Cielo di Borgo di Val Sugana — 3 luglio 1916. — In una vampa gigantesca croscia l'apparecchio di Ugo Niutta contro la roccia di Rio Torre.

Era partito, come al solito, per un volo di avanscoperta. Aveva con sé l'osservatore. Pilota di un apparecchio da ricognizione, possedeva il dono dell'intuito. Sapeva individuare fra i grovigli delle roccie e le ombre dei valloni le trincee tortuose, i camminamenti coperti, le vampe delle posizioni di artiglieria; nell'intreccio dei reticolati e fra il tritume delle luci e delle ombre sulle pendici ghiaiose, scorgeva i rifornimenti, le armi subdole acquattate. Audace fino alla temerarietà, si abbassava fino a poche decine di metri dal nemico, pur di vedere, pur di mettere a nudo la sua ossatura, per dar modo all'osservatore di fissare sicuramente sulla carta i tratti vitali della resistenza. Anche quel giorno aveva compiuto la sua missione e già la prora dell'apparecchio era volta al ritorno.

Sotto di lui le colline e i dorsali delle montagne, marchiate e variegiate, balenanti nelle roccie bianche contro il sole, cupe nei recessi ombrosi, filavano via lentamente, rotando come un gigantesco ginocchio planetario, nella luce del sole di luglio. Sembrava non essere in tempo di guerra; il canto pieno del motore si perdeva nell'aria con risonanze metalliche a volta lente e solenni, a volta rabbiose ed aspre. L'osservatore riuniva i disegni e li annotava rapidamente di informazioni, completandoli con calma.

Fu dapprima un ronzio confuso che giungeva a tratti, smorzato nel sole, ovattato nel vuoto: più che un rumore, una sensa-

zione: poi prese corpo, e un colpo di vento lo portò crosciante e sonoro. Niutta voltò il capo, vide, ed indicò al suo compagno. Un tacito segno di assenso. E l'apparecchio, sbandando su un'ala, puntò il muso aggressivo sul nemico: due sagome nere macchiavano la limpidezza cristallina del cielo.

Niutta era un pilota, doveva condurre il suo apparecchio sulle linee nemiche, permettere i rilievi e tornare. Questo era il suo compito, ed egli lo aveva eseguito. Più veloce degli inseguitori, avrebbe ora potuto fuggire, mettersi in salvo. Ma non volle. Quell'orgoglio di combattente italiano che è stato sempre superiore a tutto, quella fierezza di non fuggire, non retrocedere, plasmarono il suo volto di volontà di acciaio; la mano corse rapida alla manetta del gas, e scagliò con un ruggito imperioso l'aereo contro il nemico. Che importa se le forze crociate son doppie? L'italiano non fugge per questo. Sono quelle macchie nere sul cielo della sua Patria che gli danno fastidio, ed egli le vuol cancellare.

Rapida sgirna la mitragliatrice; a tratti, colpo per colpo; un martello precipitoso, un silenzio fatto di inseguimento e di rapide virate, un cercarsi nella lotta, uno sfuggire all'assalto. E tutta la terra rota intorno a loro, sorge con la velocità di una meteora, si inabissa inghiottita. Dinanzi agli occhi fissi di Ugo Niutta è il balenato sfolgorante dell'elica folle. Gli apparecchi sbandano paurosamente, si incrociano nell'aria squassata dai proiettili e dalle ventate delle ali potenti; cercano il ventre all'avversario, lo frugano con i colpi scerrati delle armi. Il rombo dei motori furiosi azzanna lo spazio, sale, diventa altissimo, si smorza nelle picchiate, nelle distanze; il frullio delle eliche vicine, gli

impennaggi di coda, la fusoliera crociata, passano velocissimi intorno all'apparecchio tricolore. Il metallo grida colpito dai proiettili, la tela si lacera, la fusoliera è forata. Poi uno scoppio, un altro, un martello affrettato, una pausa; la mitragliatrice sgirna il suo rosario di piombo. Un aeroplano crociato sbanda, ondeggia, l'elica non regge più le ali, il motore scandisce gli ultimi colpi in un singulto di agonia. E cade.

Cade, cade giù nel baratro, avvittandosi, in un lamento lontano che si perde dietro i monti. Ugo Niutta si volge verso il compagno, intento a cambiare i caricatori all'arma, e di nuovo con tacita, eroica intesa, si lanciano contro il secondo apparecchio. Ma esso ha preso quota, ha cercato la posizione migliore, ed ora assalta. Precipita giù contro Niutta come un falco, scaricando le armi con rabbia feroce. E' un croscio serrato, una raffica continua di piombo che cade dall'alto, che investe l'aeroplano, lo fa fremere, scussolare sotto le sudisiate che segnano sulla tela e sul metallo una serie rapida di fori. Niutta, a sua volta, cerca prendere quota, portarsi allo stesso livello; spinge il motore a velocità folle, mentre il compagno si difende, malamente, come può, dalla sua posizione svantaggiata.

E il carosello selvaggio giostrato nei cieli ha la sua fine.

L'arma italiana tace. La mano dell'osservatore si raggrinzia sui manubri, si stacca, mentre il volto si copre di sangue. Il corpo scivola, si abbandona sul seggiolino, e tutto intorno è un infuriare di colpi che slabbrano la fusoliera, si accaniscono contro le ali, cercano il pilota, il motore. Niutta abbandona. Ha un morto da riportare fra i suoi, un morto a cui dare una tomba, un eroe da recare alla Patria.

Adesso precipita giù, velocemente, verso terra, per sfuggire all'inferno di piombo e di fuoco che piove dall'alto. E attraverso gli occhiali di mica, il suo sguardo non cerca che le linee italiane dove posare quella bara volante; l'apparecchio si regge male, è tutto coperto di ferite, strappato, segnato duramente dalla lotta ineguale. Velocissime scorrono sotto di lui trincee e strade, sentieri e camminamenti; ma è suolo nemico. Ed anche dalla terra sale fitto il fuoco ad insidiare quel rottame volante segnato di sangue. Tutti i fucili, tutte le mitragliatrici, tutte le armi crepitano selvagge; è una ridda ossessionante di colpi che accechia l'apparecchio, che cade dall'alto e che sale dal basso. Con le mani contratte sui comandi, fra la grandine di piombo, Ugo Niutta cerca le nostre linee.

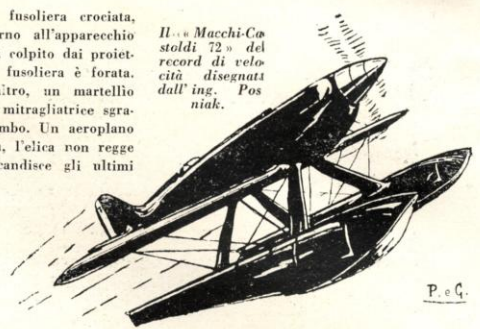
Dove, ma dove sono gli italiani? Ha un morto da portare a loro! Cerca ansioso quei camminamenti che ben conosce, quel terreno che gli è noto. Nulla; ovunque boche di acciaio che vomitano fuoco. E la bara passa ondeggiante come una foglia al vento. Sopra di lui, l'inseguitore non cessa il martellamento forsennato.

Niutta lo sente sempre più vicino; capisce che la morte ormai lo segue da presso. Ecco..... un gran colpo al petto e la bocca gli si riempie di sangue. Gli occhi si anebbianno. Sangue, sangue che gli copre il volto; sangue sferzato dal vento che lo soffoca, che sale dal cuore; ne ha le mani imbrattate, la giubba di cuoio fionda, si mescola con l'olio stagnante in fondo alle leve, empie la carlinga.

Cadere, cadere..... No! E' in territorio nemico. E lui e il suo compagno hanno documenti indosso: carte del campo, della base aerea, informazioni sui rifornimenti. E se cade, loro sapranno..... E la vita che se ne va; questa vita che non riesce a trattenere con le mani rattrappite sul cuore!..... La sente materialmente fuggir via, rantolando, attraverso quei suoi polmoni forati..... Il nemico non avrà i loro corpi. No, a nessun costo.....

Davanti a lui un dorsale montano, aspro.

Il « Macchi-Castoldi 72 » del record di velocità disegnato dall'ing. Poggioli.



Lo conosce: è la roccia di Rio Torre. Sarà la sua tomba.

Piega l'apparecchio contro il sasso, e in una suprema sfida, il canto del motore sorge violento, impetuoso come una raffica di tempesta.

Un grande schianto ed una vampa immensa. Un bracer. Un altare.

Alberto Guerri

ASPETTI DELLA IGNORANZA NERA

E' vero che in fatto di aviazione la realtà ha superato la fantasia e che le possibilità future del mezzo aereo lasciano ancora un ampio giuoco alle fantasie più accese, ma... non esageriamo.

Se ci dicono che presto voleremo nella luna, sorridiamo, ma... non osiamo contraddire. Il tagliente spirito di Girano di Bergerac descrive il suo viaggio nella luna con argomentazioni che oseremmo dire « sapientemente burlesche ».

Ed alla burla niente da ridire, quando si sa che è burla; e quando non si sa, si resta gabbiati simpaticamente se la burla è condita... di spirito intelligente.

Ma trovare alcunché di burlesco in fantasie seriamente convinte di non voler burlare il prossimo... fa pena.

Giorni fa trovai una mia nipotina intenta ad acchiappare le mosche... con l'aspirapolvere elettrico.

Non avrei mai immaginato che il medesimo sistema sarebbe stato adottato da un fantassino (non v'è che dire) inventore per acchiappare gli aeroplani.

Non c'è. Eccovi integralmente l'articolo illustrato apparso nella *Tribuna Illustrata* del 23 giugno c. a.

Il velivolo è in volo sopra il centro di una grande metropoli. Innumerevoli edifici biancheggiano su una superficie immensa. Nessuna traccia di un campo adatto per l'atterraggio di un aeroplano. La discesa sembra impossibile, assurda, ed invece il pilota si prepara a scendere.

Gira intorno ad un grande edificio centrale, sulla terrazza del quale è ben visibile una specie di galleria, o meglio, un grosso tubo di una ventina di metri di diametro. Un segnale scatta sulla sommità dell'edificio, e subito il pilota spegne il motore.

D'improvviso il velivolo viene investito da una potentissima corrente di aria, qualche cosa come un vento di estrema violenza. E' la galleria che lo succhia nel tuo interno. Pochi istanti dopo l'apparecchio è fermo sulla piattaforma della galleria. Il pilota è sceso ed avverte: « Ripartire questa sera ». Detto questo, si dilegua in un ascensore.

Gli inservienti toccano un comando elettrico e l'aeroplano scende, inghiottito dall'edificio. Quando la piattaforma si arresta, viene spinto in un posteggio, a fianco di un altro apparecchio. La piattaforma risale.

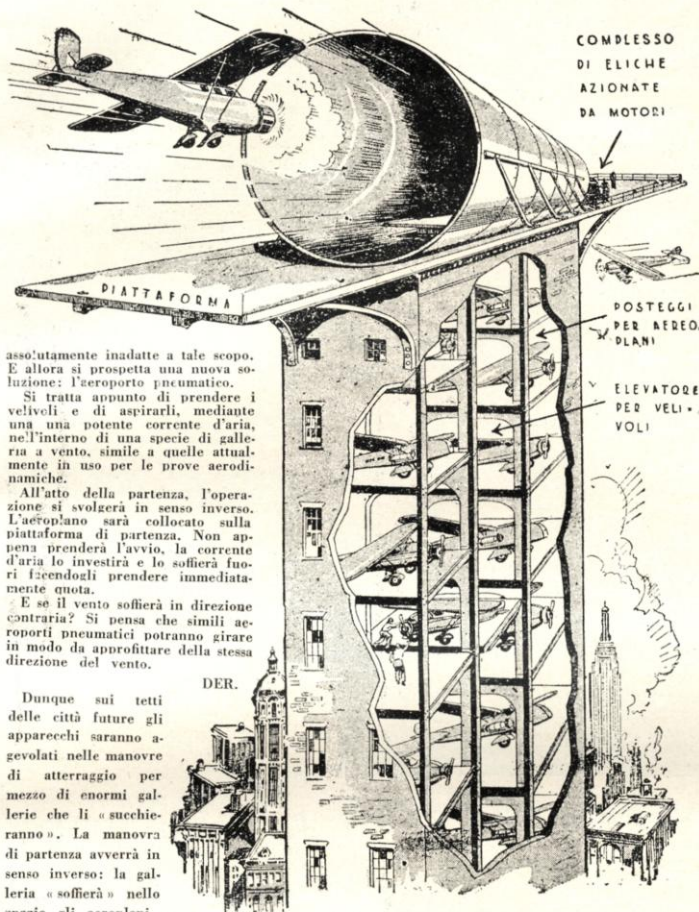
Quando tutti voleremo

L'aviazione progredisce rapidamente e progredirà sempre più rapidamente. Tra non molti anni un piccolo velivolo da turismo costerà quanto una buona automobile, ed allora sarà più economico volare che non correre sulle autostrade. Sempre più si farà, perciò, sentire la necessità di poter partire da un qualsiasi centro cittadino, per poter scendere su quello di un'altra città distante cento o mille chilometri.

Ma l'aeroplano deve disporre di un campo ben diritto e vasto per poter prendere quota o per poter atterrare. Le città sono



GVERRI



assolutamente inadatte a tale scopo. E allora si prospetta una nuova soluzione: l'aeroporto pneumatico.

Si tratta appunto di prendere i velivoli e di aspirarli, mediante una potente corrente d'aria, nell'interno di una specie di galleria a vento, simile a quelle attualmente in uso per le prove aerodinamiche.

All'atto della partenza, l'operazione si svolgerà in senso inverso. L'aeroplano sarà collocato sulla piattaforma di partenza. Non appena prenderà l'avvio, la corrente d'aria lo investirà e lo soffierà fuori facendolo prendere immediatamente quota.

E se il vento soffierà in direzione contraria? Si pensa che simili aeroporti pneumatici potranno girare in modo da approfittare della stessa direzione del vento.

Dunque sui tetti delle città future gli apparecchi saranno agevolati nelle manovre di atterraggio per mezzo di enormi gallerie che li «succhierranno». La manovra di partenza avverrà in senso inverso: la galleria «soffierà» nello spazio gli aeroplani.

A tutta prima sembrerebbe inutile commentare simile invenzione. Ma dato che non si tratta di una burla, siamo costretti ad esprimere la nostra meraviglia per l'ignoranza dell'inventore in materia di fisica e di aerodinamica elementare.

E' veramente incredibile pensare che per agevolare l'atterraggio di un aeroplano in uno spazio ridotto, si pensi di aumentare la velocità. Perché «succhiandolo» (ammesso che ciò sia possibile) l'apparecchio penetrerebbe nella galleria con la velocità propria di sostentamento, alla quale non può mai rinunciare, più la velocità della corrente che lo «succhia». Come a tale velocità si arresti in breve spazio l'inventore non ce lo dice, evidentemente perché il segreto (della burla) è tutto lì.

Ma il meglio viene alla partenza, quando, cioè, l'apparecchio è «soffiato» nello spazio, dalla galleria. In questo caso, più che nel precedente, l'aerodinamica è irriverentemente rivoluzionata.

Per spiegare il motivo bisognerebbe cominciare dai primissimi elementi dell'aerodinamica e noi ci rifiutiamo di ritenere che i nostri lettori, per quanto giovanissimi, non sappiamo in che modo si sostengano nell'aria gli aeroplani.

Diremo solo che l'apparecchio «soffiato» uscirebbe dalla galleria a rotoli, con gli impennaggi contorti e divelti.

Anche per tale genere di partenza dobbiamo credere che l'inventore ci nasconda qualche segreto. Non vogliamo essere troppo indiscreti chiedendoglielo. Ci permettiamo solo di dargli un consiglio. Capovolgila il sistema e forse ne uscirà fuori qualcosa di più ragionevole.

Infatti, l'aerodinamica insegna che un apparecchio, che all'arrivo ha vento in prora (proibitissimo averlo in coda), atterra con una velocità uguale alla somma algebrica della velocità propria e della velocità del vento. Idem per la partenza.

Quindi non «succhiare» gli apparecchi all'arrivo, ma «soffiare» contro di loro dell'aria. Non «soffiarli» alla partenza ma sempre creare contro di loro una corrente.

Non per burla, quindi, consigliamo l'inventore «Der» a capovolgere il suo sistema d'atterraggio sui tetti.

Gli abbonati genovesi voleranno a Novi l'11 luglio

Dubitando che tutti i genovesi non abbiano letto le notizie relative al raduno ligure dei giorni 10 e 11 luglio, ripubblichiamo integralmente le informazioni comparse nel numero precedente.

Miei carissimi amici genovesi, poiché sarebbe stato impossibile farvi volare tutti a Genova con dei piccoli idrovolanti, e poiché 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 viaggio vero e proprio a traverso i Giovi, fino alla incantevole città di Novi. E' stato necessario, quindi, rimandare il convegno a luglio, e precisamente nei giorni 10 e 11. Al raduno potranno prendere parte aquilotti e rondini della Liguria e del Piemonte. Il programma è fissato, dunque, nel modo seguente:

MERCOLEDÌ 10 LUGLIO A GENOVA.

Ore 10 — Riunione presso l'Aero Club «Luigi Olivari», Vico alla Chiesa della Maddalena 9.

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-Genova 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 soltanto a tutte le manifestazioni del giorno 10 luglio a Genova. Potranno anche assistere ai voli, purché 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 medesimi 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 interverranno al raduno. Naturalmente, il fatto di ricevere questo dono dell'Aero Club, non darà il diritto al volo gratuito. Tuttavia, tempo e... benzina permettendo, verranno pure sorteggiati 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 nove luglio.

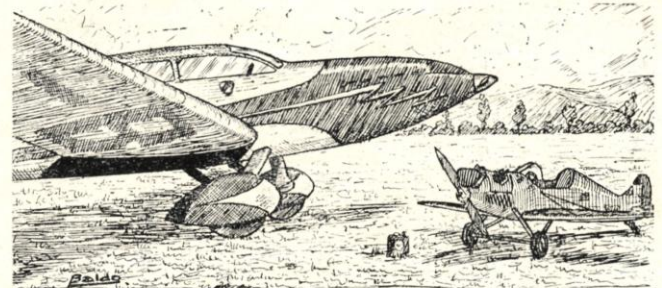
La proroga del concorso per gli aspiranti dell'Aeronautica

Il Ministero dell'Aeronautica ha deciso di prorogare al 31 luglio prossimo la data utile per la presentazione delle domande di ammissione ai bandi di arruolamento per 4650 specialisti.

Ecco un riassunto dei concorsi in atto e delle modalità di partecipazione: Piloti: Ai concorsi per 650 allievi ufficiali piloti e per 650 allievi sottufficiali piloti possono partecipare i giovani cittadini italiani che abbiano compiuto il 17° anno di età e non superato il 26°. Non vi è termine di scadenza per le domande. I corsi di istruzione, dei quali uno si è iniziato il 1° giugno, cominceranno il 1° agosto e il 1° ottobre.

Ogni aspirante deve allegare alla domanda, oltre alla documentazione indicata nel bando di concorso, l'atto di consenso per i soli minorenni rilasciato da chi esercita la patria potestà, una dichiarazione con la quale attesta di non possedere il brevetto di pilota pre militare e un certificato comprovante l'appartenenza alle organizzazioni giovanili del Partito. Agli aspiranti specializzati per 4650 posti è fatto obbligo di presentare, oltre alla documentazione indicata nel bando di concorso, il certificato di iscrizione ai Fasci giovanili di combattimento, una dichiarazione di ferma di 30 mesi, l'atto di consenso di chi esercita la patria potestà e un certificato di mestiere affine alla categoria prescelta.

E' bene chiarire che il certificato di mestiere non costituisce un documento indispensabile per la ammissione ai Corsi e pertanto non deve essere inteso in senso eliminativo; esso costituisce semplicemente un titolo di preferenza a favore del concorrente che dimostra con la presentazione del certificato di possedere una certa esperienza meccanica che gli gioverà durante il Corso per divenire un ottimo specializzato di aeronautica.



Il solito gigante accanto al solito pigmeo: del solito Baldo Baldini. Ossia: quando gli aeroplani scimmiettano le automobili: la lussuosa «guida interna 12 cilindri» e la miserabile «spyder 2 cilindri».



RENATO VIGNETI - Roma. — Pubblichiamo la fotografia del tuo strano mostro alato. Però desidero sapere come t'è venuta l'idea di costruire un simile apparecchio, e di che è fatto tale apparecchio. Saluti mostruosi.

ELIO VITTORIO ABBADINO - Milano. — Tu, mio caro, sei matto. Più di così non posso rispondere. Saluti cordialissimi.

AVIUM - Badia Polesine. — Per iscriversi ad un Aero Club (ti consiglio quello di Rovigo, perché più vicino e perché ha bisogno di soci) si deve pagare lire 25 annue. I ballata invece pagano lire 6 all'anno; gli avanguardisti, lire 15. Pubblico uno dei tuoi disegni e passo la mano nera all'Ingegnere Sostico. Naturalmente, declino tutte le responsabilità. Forse ne vedremo di belle. Incomincia il romanzo avio-giallo... Come me la godi.

GERIONE DI TORINO. — Spero che tu abbia scherzato. Dopo quello di Milano dell'anno scorso, il raduno di Torino è stato il più bello di quanti se ne siano fatti. Piovono sul mio tavolo le lettere dei torinesi entusiasti entusiasti entusiasti. La faccenda delle tre lire ti ha impedito di ragionare? Male! La realtà vale più di tre lire. Ad ogni modo ti avverto che tu, non essendoti prenotato per i voli della domenica, dovevi recarti a Mirafiori in tram. Invece ti sei installato sull'autobus della Gil. Che colpa ne abbiamo noi se tu, essendo a scuola, non hai potuto venire all'Aero Club venerdì nel pomeriggio? Tu dovresti, ad ogni modo, pensare che il raduno di Torino è costato complessivamente (apparecchio, pilota, benzina, viaggi degli organizzatori, ecc.) circa 6.000 lire! Dopo questa rivelazione spero che sarai tu quel tipo che si

riene di Torino). Apprendo con piacere che sei contentone del raduno (alla faccia di Gerione che non è contento, unico fra 200!). Apprendo anche, e ciò non mi stupisce, che Avionetta, Avionino e Dal Bianco hanno suscitato in te le più grandi simpatie. Ti ripeto che la cosa non mi stupisce, specialmente nei riguardi di Avionetta, affettuosa e premurosa e intelligente rondine del nido milanese. Mi io penso pure che se tu avvicinerai le rondini torinesi, scoprirai anche in loro delle doti eccezionali di bontà, di intelligenza e di amore per l'aviazione. Prova. Per fare del volo a vela basta rivolgersi al comando dei Fasci Giovanili di Combattimento, magari a nome del nostro giornale. Ricambio i tre miliardi e successivi milioni di abbracci.



Alunni della scuola «Baracca» di Ancona in visita al campo d'aviazione di Loreto. Fra i visi ballata è il maestro Brutto da Osimo, nostro collaboratore.

MACCHINA VOLANTE - Roma. — Tiriamo un velo sul passato. Tu puoi prendere parte ai corsi di pilotaggio premilitare anche se compi i 18 anni durante l'anno in cui si svolge il corso. Il record mondiale di distanza è detenuto (non prigioniero, e forse un giorno, ad ogni modo, evaderà) dai francesi Bousoutrot e Rossi (questo Rossi, non ti pare un nome italiano?) su apparecchio costruito dall'italiano Zappata. Percorso New York-Rayak (Siria); Km. 9104. Di un raduno a Roma non è questo il momento di parlare; e nemmeno del distintivo. Ti spedirò i numeri arretrati. Ed ora saluti roboanti.

L'AQUILOTTO DI TORINO - Torino. — Pubblichiamo due fotografie del tuo apparecchio che hai costruito seguendo le lezioni de L'Aquilone. Bravo. Sono certo che fra un anno sarai un provetto aeromodellista. Saluti azzurri, anche da parte di Giarella (Ti prego di firmare le lettere con nome e cognome e, se possibile, di cambiare pseudonimo).

AQUILA SPENNACCHIATA - Palermo. — Ti prego di scrivere con più chiarezza e di firmare le lettere con nome e cognome, oltre che con lo pseudonimo. Pubblico uno dei due disegni. L'altro è volgare. L'indirizzo di Triolo Giuseppe è: Piazza Casaprofessa, 30. Saluti alati.

EGMONT JENNY - Lana d'Adige. — Ti è stato spedito regolarmente tutto quanto hai richiesto. Sarò lietissimo di conoscerti al prossimo raduno di Genova; così mi congratulerò anche verbalmente con te per l'esito brillantissimo dei tuoi esami. Saluti aerei e... caldi. E omaggi alla gentile tua mamma.

CELESTINO PICCA - Ciampino. — Calma, calma, per carità, altrimenti alle troppe tue domande è difficile rispondere.

1° il giornale ti viene spedito sempre regolarmente; se un numero non ti è pervenuto, significa che ha fatto go'a a qualcuno vicino a te; 2° a Roma certamente si volerà di nuovo, ma ancora non possiamo sapere quando; 3° le gare nazionali dei modelli volanti avranno luogo a settembre ed a tuo tem-

po tutti gli abbonati de L'Aquilone ne saranno avvertiti; 4° ti rispediamo i numeri che ti mancano. La caricatura è brutta, cioè mal fatta. Ho risposto a tutto? Saluti azzurri.

AVIERE AZZURRO - Torino. — Ritiro il mio amichevole rilievo sulla tua furberia e ti trasmetto un cordiale ringraziamento per il nuovo aquilotto che, per merito tuo, è venuto a rinforzare la schiera torinese. Salve.

ALBERTO A. - Genova. — In via eccezionale, perché ormai siamo entrati nel secondo semestre, possiamo far decorrere l'abbonamento dal 1° gennaio scorso con diritto ai numeri arretrati, ricevendo vaglia di lire 7. Saluti.

MICHELE D'AMICO - Palermo. — Ringrazio anche te del nuovo abbonato. La spedizione dei modelli avviene giornalmente secondo l'ordine delle richieste pervenute; perciò anche il tuo amico li riceverà. Ho passato a Giarella la seconda parte della tua lettera. Cordialità.

calzolaio...». Ti prendo in parola per via della promessa che m'hai fatto relativa al tuo lavoro di propaganda. Sì, Viva L'Aquilone.

CAPRONI SENZ'ALI - Asola. — Diciott'anni; diciassette premilitare. Licenza di scuola media superiore per diventare ufficiale e licenza di scuola media di grado inferiore per diventare sottufficiale. E grazie delle tue belle e ferventi parole. Scrivimi spesso. L'Aquilone è il tuo giornale.

AVIONI - Bari. — Ci vedremo a settembre. Il raduno avrà luogo nei giorni 15 e 16. Il 16 si volerà. Di' ai tuoi compagni di Liceo che non capiscono niente. Fra i nostri abbonati, metà sono uomini fatti. Posso mandarti l'elenco di alcune centinaia di ufficiali che sono abbonati — guarda un po'! — a L'Aquilone, periodico per la gioventù. Ti assicuro che questa faccenda mi ha fatto andare su tutte le furie.

PULCINO - Rovereto. — Ti assicuro che la lettera del tuo amico Icaro mi ha messo in un grande imbarazzo. Leggi la risposta che gli do, e capirai perché. Se vuoi l'elenco degli abbonati di Rovereto non hai che da dirlo. I cartoni dell'«S. 66» ti verranno spediti fra breve. L'«S. 74» è in ristampa. Ricambio le azzurrità.

ICARO IN CERCA D'ALI - Rovereto. — Certo, sarebbe bello. Ma io temo che nessuno spenderà un sacco di quattrini per trasportare un veleggiatore fin costassù. Tuttavia io pubblico qui appresso la tua... supplica. E ora lascia ch'io ti dia un consiglio. Tenta presso il Comando federale di ottenere i fondi per un veleggiatore, o, meglio, la costituzione di una scuola. E perché, infine, non cercate di formare una specie di centro del volo a vela? Ancora: ti sei rivolto all'Aero Club? Tienni informato. Auguri e saluti cordiali.

A QUALCHE POSSESSORE DI VELEGGIATORI ICARO in cerca d'ali ed altri aquilottoni di Rovereto rivolgo l'invito di portare lassù a Rovereto, o nei dintorni, un veleggiatore. Gli aquilotti roveretani possiedono un automezzo ed una casetta rustica sui prati montani. L'aquilotto che accettasse questo simpatico invito sarebbe ospite degli aeronipoti di Rovereto. Scrivere al Rng. Lamberto Staffieri - Viale dei Colli, 8 - Rovereto (Trento).

PIERANGELO ZVETEMICH - Milano. — Ti faccio rispondere da Giarella.

AVIATRICE E G. FERLINI. — Grazie vivissime; però io dalla rupe Tarpea non mi butterò, né oggi, né mai.

ROBERTO WHITE - Genova. — Ti risponderò a Genova il 10 luglio.

P. RONCONI - Milano. — Nessuno si chiama Pietro fra di noi. Peccato che un au-



Una rondine, quella di cui si parla a pagina 5 colonna III, mostra il «Buono per un volo».

vergognerà come una serva abissina. Zio Falcone? Ma egli ti ha visto, e ti ricorda molto bene! (Il giornale, se ci pensi bene, è fatto bene com'è... fatto). Avioscapaccioni.

ALIANTE - Torino. — Io fifa? Prima di tutto ti dico che io ti conosco. Come faccio a conoscerti? Mistero nero. In secondo luogo io ho volato tanto e su tanti tipi di apparecchi che tu non puoi immaginare. Se tu avessi avuto la fortuna di poter vantare un decimo soltanto delle ore di volo che ho io, tu avresti già vomato l'anima. Tu, non io. Al cinema Ideal, se vorrai degnarti di chiedere informazioni all'Aero Club, e più precisamente al cav. Mario Dianati, ci andrai assieme agli altri, non appena saranno giunte le pellicole; pellicole spedite da Roma il 18 giugno e non ancora giunte a Torino il 24 sera! (Alla faccia del servizio postale che fa belli i giorni di Ge-



Gli aeromodellisti di Torino fotografati sul campo di Mirafiori domenica 23 giugno mentre si svolgevano i voli del raduno de L'Aquilone.



Se non sbagliamo l'aquilone che sale sul «Ca 101» è il contino Segala, il quale ha protestato perché gli abbiamo dato del furbo in senso ironico. (Via, amico! Se leggi L'aquilone devi capire che noi, sul serio, prendiamo soltanto il volo. Sulle altre cose ci si ride su. Ad ogni modo, se non hai capito che c'è il divieto di visitare l'Aeronautica d'Italia, e se, soprattutto, non hai capito perché c'è tale divieto, io ti ripeto che tu non sei furbo. Ciao, mio caro e simpatico amico. Io ti conosco e tu no. Tuo Zio Falcone)

giurio così prezioso sia andato scampato. Se riuscirò a «pescare» i disegni che mi chiedi, te li manderò. I cartoni ti verranno spediti assieme agli altri. Saluti azzurri.

AVIONETTO - Roma. — Con vergogna ho constatato che tu eri assente anche durante la nostra gita a Guidonia. Sei un chiacchiere. Il tuo elogio sperificato nei riguardi di Bacchelli non lo posso pubblicare perché noi odiamo i soffiati, e particolarmente quelli rivolti a noi della redazione. Ti sembrerà assurdo, ma è così. Esistono ancora al mondo delle persone modeste che amano lavorare in silenzio e all'oscuro. Leggerò, non appena avrò cinque minuti di tempo, il tuo «vivere pericolosamente». Speriamo in Dio onnipotente creatore del cielo, della terra e degli sgrammaticati... Ciao.

GASTONE CARLOTTI - Milano-Rimini. — Provvedo. Ci rivedremo grandanti e felici nella città dei Malatesti.

RENATO LOCATELLI (detto l'angelo) - Treviso. — Se voglio che tu e i tuoi amici vi abboniate? Che domande che fai, mio caro! E' come se tu mi chiedessi se voglio un milione. (Se io avessi un milione, sai che farei? Comprerei un modernissimo apparecchio col quale farei volare tutti i ragazzi d'Italia. E tu, se tu avessi un milione, che faresti?). Il tuo disegno verrà riprodotto su L'aquilone; ma non aver fretta, perché circa 100 zii Falcone attendono il turno. Note che sei abbastanza spiritoso, e perciò mi sei più caro. Sono contento che tu dica il mio giornale. Ti saluto rombandando.

BRUNO NOVARESE - Torino. — Anche a nome del direttore, che ti saluta tanto e cordialmente, ti ringrazio per il bellissimo e interessante servizio fotografico da te fatto in occasione del raduno torinese. Ciao, caro e simpatico amico. Spero che non sarai andato in collera per via delle scherzose canzonature.

E. TAGLIARUE - Verelli. — Ti prego di rivolgerti a Giarella, al quale, ad ogni buon conto, ho passato la tua cartolina. Ricambio i rimbanti saluti.

NUVOLA NERA - Napoli. — Ti ho fatto spedire i due numeri richiesti; ma non ti abituare. Sono contento che tu faccia dell'aeromodellismo seguendo le interessanti lezioni del nostro Giarella. Attendo fiducioso d'un grande successo l'esito della campagna che inizierai a Sorrento. Ricambio i saluti volanti e gli alati.

ACELLO N. 2 - Savona. — Ti manderemo le copie che desideri, ma tu mandaci su-

bito il tuo indirizzo esatto, con la via e il numero di casa specificati. La sede dell'Aero Club è in via Paleocapa, 5. Sono certo che le tue costruzioni saranno ottime. Manda le fotografie, ma che siano belle. Dopo le cementari potrai fare Ginnasio Liceo classico, oppure Liceo scientifico, dopo i quali avrai l'ammissione ai corsi superiori dell'Università per quel ramo di ingegneria che preferirai.

GIOVANNI TORTA - Torino. — Va bene per il concorso. Pubblicheremo, appena lo spazio lo permetterà, il tuo allegro zio Falcone.

MARIO RODORICO - Roma. — Come ti ho detto a Guidonia, pubblicheremo due delle tue fotografie. Saluti aeromobili.

FELICE BALLERIO - Milano. — Controllerò e ti risponderò in proposito. Intanto ti ringrazio della segnalazione. Se troverò ancora qualche disegno, te lo manderò. Saluti azzurri.

MOLTE RISPOSTE rimangono sulla mia scrivania (un tavolino metallico da caffè di campagna) in attesa del prossimo numero, nel quale, spero, il Direttore mi darà maggiore spazio. Intanto vi saluta cordialmente tutti. Il vostro

Zio Falcone

L'ESTATE A RIMINI

Dal ricco calendario di svaghi che l'Azienda di Soggiorno ha apprestato per i bagnanti:

Aero-Raduno de «L'AQUILONE» con voli gratuiti agli abbonati.

Raduno del R. Ae. C. I. con voli di propaganda e battesimi dell'aria.



Ecco gli abbonati a «L'AQUILONE» che costruiscono castelli in terra mentre pensano a quelli... in aria.



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

COSTRUZIONI METALLICHE
MISTE ED IN LEGNO

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.

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

Fabbrica automobili ISOTTA FRASCHINI

Via Monterosa, 89
Milano

Imprese memorabili compiute con motori d'aviazione

"ISOTTA FRASCHINI" nel Primo Decennale dell'Aeronautica Italiana

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

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

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

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

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

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

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

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

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

AEROMODELLISTI

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

MOVVO

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

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





Grande romanzo aviatorio-coloniale di Ulisse Perso

(Continuazione dal numero precedente)

fida? — e commentava le sue parole con il sorriso cordiale che illuminò di speranza la signora Valeria.

Tor si svegliò ancora rannicchiato, con il dorso contro l'uscio di ferro della sua prigione. Balzò cercando di capire dove si trovasse e perché.

Nell'agitazione cozza contro le pareti, e può così misurare quanto esse sono ristrette: nemmeno un passo da una all'altra. Intanto dissipandosi le nebbie del sonno, ricordò chiaramente: "Devo aver dormito pochissimo; fra poco il re manderà a cercar di me".

Si comandò di star calmo, in quel buio, e, per ingannare il tempo, preparava un bel discorso in latino maccheronico da tenere a Sua Maestà:

— Voi sapete che io ed il mio amico Or siamo venuti qui contro voglia, *inviti, aegre... Primum omnium satis constat* (e questo è Livio patavino, signor mio) che io non l'ho fatto apposta a ferirvi... Dunque, *ergo*, comandate che ci mettano subito in libertà e noi rivoleremo al nostro paese; e se lo desiderate... no!... in latino si dà del tu... e se tu, o Re, lo desideri, noi promettiamo solennemente di non rivelare a nessuno quello che abbiamo visto nel vostro, cioè, no, "nel tuo" regno... O come si dice in latino "rivelare"? Non me ne ricordo.

Ma non veniva nessuno.

Cominciò a preoccuparsi di quel silenzio ostinato:

"Possibile che non arrivi nessun rumore qui dentro? Che dormano tutti? Forse è notte: avrò dormito molte ore, ero tanto stanco... ma non è possibile che il re mi lasci tanto tempo in prigione".

Gli venne improvviso un pensiero così pauroso, che, per cacciarlo, dovette decidersi ad una azione qualunque che gli desse modo di muoversi con violenza e l'illusione di far qualche cosa di utile alla sua salvezza.

Appoggia le palme a due pareti opposte, tende le braccia e si sospende così, con i piedi sollevati da terra; divarica le gambe e puntellati i piedi alle basi

del muro, spinge in su le mani: ripete quella ginnastica due, tre volte e si trova sollevato come uno spazzacamino che s'arrampica su per la cappa: era la sua manovra di quando in collegio lo avevano chiuso nel camerino. Su, su, fino a toccare il soffitto con la nuca; poi, un bello scivolone fino a terra, e poi da capo risalire. Ma questa volta il soffitto non lo raggiunge mai: su, su, su... accidenti! La sua giovinezza trionfava ancora su tutte le preoccupazioni; su, su, su: intanto si fa qualche cosa. Calcolava di essere così alto ormai, che non si arrischiava più allo scivolone di ritorno.

Le pareti si andavano restringendo, finché arrivò dove quella specie di camino diventava tondo; e in quel punto c'era una strozzatura con una sporgenza

tutto in giro, sulla quale poté riposarsi.

Riguardò in giù, se mai fossero venuti a cercarlo, ma era tutto tenebre e silenzio.

"E' notte, non c'è dubbio Bisognerà che aspetti fino a domani mattina. Non c'è altra spiegazione, non c'è altro rimedio".

Si disponeva dunque a ridiscendere, quando, in tutto quel nero, scorse, in alto, un velo smorto di luce: fissò con attenzione e si convinse che non si illudeva.

"Vediamo".

Si arrampica più svelto e raggiunge con le mani un'altra sporgenza più larga.

S'affaccia ed urta il naso contro una finestrina che guarda in un corridoio mediocrementemente illuminato.

"Calma, Tor: non precipitare senza riflettere, se no ti capita qualche altro guaio".

Si accomoda meglio che può su la sporgenza, esplorando cauto in quel corridoio che si perde di qua e di là curvandosi bruscamente.

Non capisce di dove venga la luce, non gli pare naturale quel silenzio.

"Voglio vedervi chiaro, voglio!".



...S'affaccia ed urta il naso contro una finestrina...

Spinge adagio adagio la finestra; poi più forte, e, come non cede, ne esamina il telaio: saldato alla parete, senza carniera. Allora, con subitanea decisione, dimenticati i suoi dispositi di calma, puntò gli scarponi contro i cristalli e forzando, con le spalle, contro la parete opposta, li frantumò.

Il rovinio dei cristalli sul pavimento di marmo echeggiò fragoroso lungo il corridoio arcato. Tor attende, in ascolto, ché qualcuno dovrebbe accorrere. Ma la eco si è spenta da qualche minuto e nulla accade.

Un silenzio inquietante, minaccia misteriosa, pesava nell'aria greve producendo in lui uno smarrimento che gli stringeva il cuore e gli confondeva il pensiero.

Era lì, rigido, con le spalle forzate nella curva della parete, le gambe tese e i piedi incastrati nel finestrino. Reagì con uno sforzo, si girò cauto, e, tornato con il viso alla finestra, staccò i frammenti di cristallo rimasti e passò la testa ad esplorare.

Nessuno! Nulla-

La finestra era piccola e taglienti gli orli del telaio.

"Coraggio, Tor: alcune ammaccature ti faranno bene".

Infilò un braccio e lo allungò fuori, distendeva l'altro sul fianco, e, premendo la guancia contro la spalla, costringeva la testa nell'apertura; e si spinge, forzando con i piedi, opposti.

"Accidenti! E' come nuotare in un mare di trucioli d'acciaio!".

La guancia, poi l'orecchio incontrano il taglio doloroso dell'orlo, e, finalmente, spingi, spingi, anche l'altra spalla è fuori.

"Il più è fatto".

Annaspa con le braccia, puntella i piedi, uno di qua e uno di là, seguendo la curva della parete, e, con una sbucciatura di addio allo stinco, si abbandona ansante sul pavimento del corridoio.

"Eccomi sprigionato".

Prese a sinistra, correndo: voleva richiamare qualcuno, magari un nemico, ché quella solitudine gli dava fastidio.

Era nel corridoio segreto del re. Si svolgeva tortuoso con vive svltate; ogni dieci passi una finestra tonda del pavimento guardava nelle sale di sotto, dalle quali veniva la luce.

Tor se ne avvide, dopo un po', e allora procedeva più calmo e si fermava spesso a guardare spiando negli appartamenti: dopo un pezzo, il suo terrore fu grande.

Ulisse Perso

(Il seguito al prossimo numero).