

L'AQUILONE

Abb. annuo L. 7 - Per l'estero L. 15
Onorario L. 500 - Un numero cent. 30

quindicinale di aeronautica per i giovani

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



Il mistero dell'ingegnoso Ulisse

**Il documento tuttora indecifrate —
Dispute accalorate — Lo strano con-
tegno del padre di Ulisse.**

I lettori de *L'Aquilone* ricordano certo la lettera inviata da Tripoli da Momo Ch. Le sue congetture, e più il tono di convinzione con cui le esprimeva, erano veramente sensazionali. La rosa migliore che potevamo fare era di incitarlo a svolgere le ricerche nei pressi del Lago Ciad, là dove il 13° parallelo Nord e il 13° meridiano ad Est di Greenwich si incontrano.



Ricordi della gita a Guidonia. Una doccia sotto le Cascate a Tivoli.

(Ricordate che Momo Ch., per la sua arida ipotesi, si basava sul fatto che le misteriose cifre 13+13+12+12, le quali concludono il messaggio della bottiglia, rappresentassero, le due prime, la posizione geografica della località in cui Ulisse è sequestrato, e le altre, la somma dei giorni necessari per raggiungerla).

Ma ecco che, a farci perdere la relativa tranquillità in cui ci adagiavamo, nella quasi certezza d'essere sulla buona pista, sopraggiunge una lettera, e, questa volta, di una persona grande, anzi, di un autentico e venerando scienziato.

Udite, udite!

Adernò (in quel di
Catania) addì 24
giugno 1935-XIII.

Al Dignissimo e Colendissimo «Castellano dell'Aria»

Abbiamo letto non senza dolorosa sorpresa e, perchè no? angoscia, della scomparsa del sagace giovinetto Ulisse che, argutamente, Ella erasi compiaciuta di designare con l'attributo di «ingegnoso».

Lo sculpare grande sollevato dalla contingenza nefasta è pienamente giustificato; aserei dire, anzi, doveroso, per le meritate simpatie di cui l'Ulisse era centro d'attrazione, e pertanto ci spieghiamo la foga con cui ogni ben nato giovinetto si sia dato

a ricerche e congetture che, vogliamo augurarci, saran prodighe di frutti opimi.

Ma, in nome del Cielo, che le congetture siano al possibile logiche e precise, e le ricerche ben dirette!

Ho qui sott'occhio la lettera, da *Aquilone* pubblicata, di tal Momo Ch. da Tripoli, il quale più ardente di zelo e turbolento di carattere rivelasi, che ben ferrato nelle umane lettere e scientifiche discipline.

13+13, egli afferma, danno la posizione geografica della località in cui l'Ulisse cèlasi o vien celato; ma, giusti Numi, e perchè non 12+12 od anche 13+12 o, se vogliamo, 12+13?

E poi, o giovinetto irruente, dato ma (badiamo bene) non concesso che sia appunto il binomio 13+13 a designare quel tale angolo dell'Orbe, quattro e non uno sono i punti possibili, che passerò ad elencare, non omettendo di aggiungere la nomenclatura geografica della zona in cui meridiano e parallelo s'incrociano.

Perchè, o Momo Ch., che sì gran disdegno mostrate di affettare per le isole e li maestri; è bene che ricordiate, o che addirittura impariate, come i paralleli si distinguono in due serie, Nord e Sud, a seconda della posizione loro rispetto all'Equatore, e che i meridiani, o circoli massimi, vengono designati con l'aggiunta Ovest od Est a seconda che si trovino a ponente o a levante del meridiano che si prende a base, ossia, nella fattispecie, presumibilmente quello che passa per l'Osservatorio britannico di Greenwich.

Inquadrata così la questione, ecco le quattro possibilità, a cui l'espressione 13+13 darebbe origine:

13° latitudine Nord e 13° longitudine Ovest (località tra il Senegal e la Gambia);
13° latitudine Nord e 13° longitudine Est (località tra il Lago Ciad e la Nigeria);

13° latitudine Sud e 13° longitudine Ovest (punto dell'Oceano Atlantico);

13° latitudine Sud e 13° longitudine Est (località tra Benguela e Lobito-Angola).

Dunque, caro il mio Momo Ch., prima di saltare a bisdosso di uno dei tuoi pachidermi fessipedi gibbosi, o, come volgarmente e confidenzialmente li chiami, cammelli, vaglia con ponderatezza le alternative eventuali, stendi con calma un piano d'azione, consultati coi maggiori e poi agisci.

Intesi? E trascura un po' meno la geografia e la logica.

In quanto a Lei, signor Castellano dell'Aria, potrei prendermi l'arbitrio di consigliarla ad essere meno precipitosa nell'incoraggiare l'impulsività dei già troppo ardenti piccoli Suoi corrispondenti?

Voglia gradire, in una con la mia considerazione, i miei ben distinti saluti e compiti omaggi.

A. DE PROCUMBIS

Cavaliere ufficiale proposto per la Commenda — Professore di Ginnasio a riposo dal 1902 — Fondatore e Direttore della Società Geografica di Adernò (Catania).

Noi apprezziamo moltissimo i preziosi chiarimenti dell'insigne scienziato, specie per quanto si riferisce alle quattro combinazioni possibili del famoso 13+13.

Trascuriamo le altre eventuali. 13+12 oppure 12+12, perchè, in sostanza, vengono ad indicare località assai vicine a quelle designate dal 13+13. Molto a pensare ci dà invece la soluzione 13° latitudine Sud e 13° longitudine Ovest. Si tratta di un punto dell'Atlantico a poche centinaia di chilometri a sud dell'Isola di Ascensione e a ponente dell'Isola di Sant'Elena.

Il nome di Sant'Elena, ravvicinato a quello di Ulisse e alla possibile losche manovre dell'Ammiragliato britannico, ci fa fremere...



«... ed io vi dico che chi non legge «L'Aquilone» è più retrogrado d'un abisso» — scrive, sotto questo suo zio Falcone oratore, l'aquilotto Renato Locatelli di Mogliano Veneto.

E' vero che Ulisse, forse, non può ancora sostenere il paragone con Napoleone, tuttavia... L'Inghilterra, ed ogni giorno di più lo rivela, non ha scrupoli eccessivi...

Ma intanto, o Momo Ch., salta pure a «bisdosso dei tuoi pachidermi fessipedi monogibbosi» e punta risolutamente verso il Lago Ciad. L'interessante è agire subito, sia pure in una sola direzione e non attendere, ci scusi l'illustre professor De Procumbis, il maturar degli eventi.

Ultima ora. — Ieri sera, festa di San Giovanni, popolarissima qui a Roma, tra la folla allegra e vocante che strombettava e schiamazzava dinnanzi alla Basilica, ho ri-

trovato un vecchio amico, che da tempo, non vedevo. Si accompagnava con un ometto maturo e magrolino, dai baffetti spioventi e un gran paio di lenti che gli serravano l'estremità del naso aguzzo e maestoso.

All'udire il mio nome, con l'aggiunta scherzosa di «Castellano dell'Aria», che il mio amico vi fece, trasalì e mi fissò di sopra i suoi occhiali, con sguardo intraducibile. A mia volta mandai un grido, udendo il suo nome: Domiziano Vigorelli.

— Il padre di Ulisse? — chiesi, sbalordito.

— Già, giù... — rispose con aria distratta...

— Oh! Gradisca tutta la mia simpatia per la disgrazia che...

— Quale disgrazia? — fece, con autentica sorpresa.

— Ma, la scomparsa di Ulisse!

— Ah, sì, è vero... — s'affrettò ad aggiungere in tono forzato. — Gran disgrazia, infatti... Vogliamo andare? — concluse, trascinando l'amico per un braccio. — Si fa tardi per la cena. Con permesso... Felicissimo di averla conosciuta!

Mi tese una mano molle e fredda, e s'immerse tra la folla.

Prima però che lo perdessi di vista, lo vidi soffiare con una trombetta di latta nell'orecchio di una piacente popolana che si volse di scatto e con gesto energico gli fece volare le lenti dal naso.

Il Castellano dell'Aria



QUELLO CHE NON C'E' STATO (A TORINO).

«Oh dolente per sempre colui... — Che a' suoi figli narrandole un giorno, — Dovrà dir sospirando: io non c'era! — (ALESSANDRO MANZONI «Marzo 1821»)»



Canti di aquilotti torinesi a bordo della cremagliera in viaggio per Suserga.

Collaborazione dei giovani

L'IDEALE

— Ebbene, e tu che intenzioni hai?
— Andrò a Caserta.

Con questa semplice frase Mario cercò di fare apparire agli occhi del cosciente che lo accompagnava tutta la bellezza della sua futura vita.

Andare a Caserta era per lui un sogno; il più bello dei sogni.

Già pilota premilitare, non aspirava che a divenire pilota militare, e vivere una vita di luce, d'azzurro, e di rischio.

— A Caserta?!

Solo questo aggiunse l'altro.

E lo aggiunse nel tono di chi dicesse: «Sei pazzo?».

— Perché no?

— Ma via, cosa credi di diventare? Studia da avvocato, magari fa' il rigattiere — in grande — ma... Diventare ufficiale? Aviatore! Il tuo ideale è volare? Ma cosa credi che ti fruttì? Gioia? Ricchezza?

— Non credo che mi fruttì niente, caro — aggiunse Mario con un'amarezza profonda nell'animo, che si rifletteva nelle parole.

Egli s'accorgeva del tremendo materialismo dell'altro.

— Credo solo che mi frutterà una soddisfazione semplice, intima, una gioia sicura, non legata...

— Ma sogni di combattere, di glorificarti, di uccidere?...

— No, non mi capisci. Forse la colpa è mia. Non so come spiegarmi... Sogno di volare di più, più in alto, più velocemente...

Il sorriso di scherno s'accentò più freddo, più amaro, più offensivo sulle labbra dello pseudo amico.

— Mentalità da bambino! E cosa ti verrà in tasca, dopo i tuoi voli?

L'entusiasmo compreso e schernito di Mario reagì violentemente.

Egli sentì che tra lui e l'altro era ormai sorto un muro.

Era la guerra, ormai aperta.

— Ma il tuo ideale è forse il denaro? E' il poter tranquillamente dormire aspettando che ti si serva la colazione a letto? E' il poter viaggiare in automobile, anzi in vagone-letto? E' il possedere? L'avaro, stupido, vacuo possedere? Ah, no, mio caro, la vita non è così, la gioia non è questa! La gioia va trovata nella lotta, nella vittoria! Vi sono altre gioie — grazie a Dio — più alte, più pure di quella che tu stupidamente, poltronescamente sogni!!

Il generoso scatto di Mario aveva urtato contro la gelata resistenza del risolino sardonico che spiccava su un viso giallo di vizio, stupido di villità.

— Il tuo ideale ti porterà a guardare due bidoni di benzina in fondo alle Puglie, mio caro!... Sono arrivati a casa. Cresci, sai, e maturati!

E la curva figura d'un giovane infrollito s'infilò sotto un tetto portone.

Mario non rispose, non degnò neppure d'uno sguardo il suo avversario.

Anzi non più avversario.

Il suo nemico.

«Due bidoni di benzina in fondo alle

Puglie!» pensava Mario avviandosi al campo d'aviazione.

«Due bidoni di benzina!» Che gente! che giovani!



Siano a Guidonia, nella galleria idrodinamica. Ingegnere Spistico, parlando ad un gruppo di aquilotti e di rondini, trae scintille dall'aria. Sono presenti, come vedete, il colonnello Mastromatteo, che parla con l'ing. Bacchelli, Tosaroni, attento fino all'imboccatura, ed il solito scugnizzo che rivolge al suo maestro (Bacchelli) una espressiva interrogazione. Sono presenti a'tri strani tipi dei quali non è opportuno fare l'elogio.

Gente il cui ideale è vivere comodamente, ingrassare abbondantemente e finire, più tardi che sia possibile, la loro vita imbelite.

Stupido! Ed hanno il fegato di dirsi giovani!...

L'ira di Mario, seguendo il corso del suo pensiero tumultuante, si trasformò in una specie di compassione.

«Essi non sanno la gioia pura, vera, profonda, della vittoria.

E' tremendo pensare che esiste ancora gente simile!».

Il sole indorava i campi, li faceva scintillare.

Il cielo era terso e profondo.

Il calore di giugno si stendeva sulla terra ed accendeva la strada.

Quando Mario giunse al campo per l'allenamento, tutti gli apparecchi erano fuori dell'hangar, protetti dalla sua larga ombra, col muso puntato verso l'azzurro.

Dopo poche parole di accordi, col comandante la Squadriglia Turismo, Mario indossò la tenuta di volo e si preparò a partire.

Il casco che gli chiudevà la testa ne incorniciava la latina ampiezza della faccia in una linea severa di guerriero.

S'infilò in un apparecchio.

Al frullo dell'elica l'erba ondeggiò violentemente, l'apparecchio rullò, partì.

Mario guardò giù.

il rombo del suo motore, il sibilo delle sue ali, ebbe una gioiosa sensazione tattile al fremito leggero che il motore imprimeva alla fusoliera.

Tutto intorno si stendeva il cielo.

La scena era grandiosa, possente, e l'anima di Mario s'apriva ad accoglierla.

Fece una virata ampia attorno ad un circo leggero che pareva una spuma di luce.

Il sole percosse le ali e le fece brillare, fece scintillare i tutti accesi pure tutti i più piccoli congegni del motore stellare.

Mario si voltò ed il suo viso fu d'oro.

Una gioia pazza, liberatrice s'impadronì di lui.

E cantò una canzone di guerra, confondendo la sua voce con quella del motore, e comunicò la sua gioia all'apparecchio, impennandolo in arditi «loopings», affondandolo in vertiginose picchiate, ora presentando al sole il ventre ed ora il dorso della fusoliera.

Vide la terra fra le ali, sopra, di fianco, la vide girare, capovolgersi, arrovesciarsi, confondersi col cielo, quasi.

E mentre atterrava velocemente dopo aver smaltita la sua quota con una lunga picchiata, guardò il blu del cielo, ed esclamò fra sé:

«Ed io dovrei abbandonare questa gioia, questo cielo fluido e gioioso, questo divino sole d'oro...»

Per cosa?

Per il denaro?

Per i piaceri più bassi e vili?

Per le più striscianti viltà?

Mai! Mai! Mai!..

Le ruote toccarono veloci e precise l'erba gialla di sole.

Italo Bignotti

Il presente giornale esce in ritardo perchè abbiamo dovuto pubblicare la cronaca del raduno di Genova.

Il prossimo numero uscirà regolarmente il primo agosto



Partita da Milano col suo cicloplano, Avionetta viaggia imperturbata alla volta di Torino. Questo disegno di Giorgio Bacchelli non ha bisogno d'altre delucidazioni.

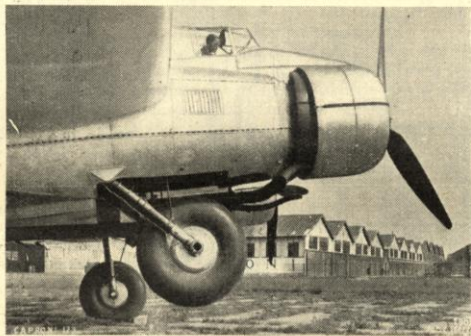


Canta che ti passa... il mal d'aria. (Vedi nel N. 13 la comicità dei voli torinesi).

I nostri apparecchi: "IL CAPRONI 123,"

Il Caproni 123 è un monoplano bi-motore in costruzione mista, legno e metallo, per trasporto rapido di passeggeri. L'ala, che ha una superficie di 90 metri quadrati, è costruita in legno e rivestita in tela verniciata. La struttura alare è a due longheroni. Ogni semiala è munita di alettoni di manovra e di alettoni di curvatura per ridurre la velocità in atterraggio. Alle due semiali si innestano le strutture per il supporto dei due motori e per la carenatura delle ruote di atterraggio quando vengono retratte.

La fusoliera ha una sezione ovoidale ed è costruita in tubi di acciaio saldato, rivestita con lamiera di duraluminio nella parte anteriore e in tela verniciata nella parte posteriore. Il posto di pilotaggio, situato a prua, è chiuso con capotatura a vetri. I comandi sono doppi con sedili affiancati. Separata dal posto di pilotaggio da una porta, si trova la cabina per i passeggeri alla quale si accede dal fianco sinistro dell'apparecchio. Essa è divisa in due compartimenti: il primo, sovrelevato, per otto posti; il secondo per dodici posti. Le poltroncine, soffici ed elastiche, con rivestimento in cuoio sono doppie sulla destra e semplici sulla fiancata sinistra dell'apparecchio. Le pareti della cabina sono rivestite con materiali antisonori e antitermici. Le ampie finestre a vetri sono fisse ed il ricambio dell'aria si effettua sotto pressione da prese regolabili. Il riscaldamento, esteso anche al posto di pilotaggio, è regolabile e si ottiene utilizzando il gas di scappamento dei motori. Alla cabina



cavalli al suolo ed alla quota di 2000 metri sviluppano 880 cavalli. Essi sono muniti di eliche metalliche triple a passo variabile. I serbatoi di benzina, collocati nell'ala, tra i due longheroni, possono contenere 2400 litri di essenza. Ecco le dimensioni del Ca. 123: apertura alare m. 27,80; lunghezza m. 18,20; altezza m. 6. Il peso a vuoto, è di chilogrammi 5.300 ed il carico utile è di kg. 3.500.

Una pompa ad olio. Un doppio sistema di sicurezza, ottico ed acustico, segnala al pilota la posizione delle ruote. Due lampadine rosse rimangono accese quando le ruote sono retratte. Quando invece le ruote escono dai loro alloggiamenti, le prime due lampadine si spengono e se ne accendono altre due per comunicare che le ruote sono pronte all'atterraggio. Un segnalatore acustico è combinato con il comando dei gas dei motori. Quando il pilota diminuisce l'immissione della miscela dei motori per ridurre considerevolmente la velocità, la depressione che si forma nel tubo di aspirazione, mette in moto una sirena che rammenta al pilota la necessità di preparare il carrello all'atterraggio.

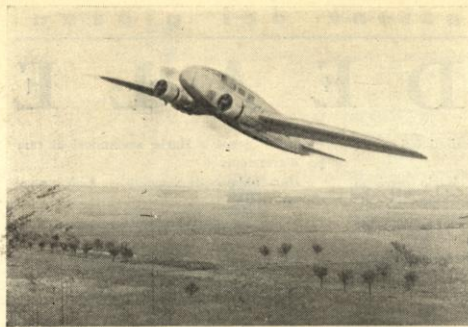
I due motori, disposti lateralmente alla fusoliera, hanno una potenza di 810

con carico normale l'apparecchio sviluppa una velocità massima di 340 km. ora. La velocità di crociera, impiegando i sette decimi della potenza dei motori, è di km.-ora 280.

A. M.

POSTA AEREA

L'AQUILA - Ancona. — Se tu scrivessi gli a in forma di a, e non o come fai, se tu scrivessi: « E' meglio che lasci » invece di: « E' meglio che lascio » come hai scritto, forse si sarebbe potuto dubitare che la bocciatura sia stata una ingiustizia. In ogni modo è una cosa dolorosa, tanto più trattandosi del maggiore aquilotto di Ancona. Chi ti prenderà più sul serio? Invece che pilota, diventerai l'ad-detto fisso alla « ramazza ». Ho visto la tua invenzione, che pubblico a parte. Me ne male che il volatore deve far girare le



ruote « con i piedi e con le mani ». Resta da vedere se bastano i piedi e le mani di un solo essere umano. Forse l'apparecchio è più adatto ad essere usato dai millepiedi, che disponendo di tanti arti possono esercitare una forza molto maggiore. Saluti muscolosi.

RAZZANO ALSERICO - Torino. — Nel mio « infernale » cassetto non c'è nulla di arretrato. Non per niente sono Zio Falcone. Questo per venire a dirti, rispondendo alla seconda domanda, che il tuo disegno di copertina è giunto ed è stato esaminato: il « vero » sudore della tua fronte è stato apprezzato in quanto idea, mentre riguardo all'esecuzione (contrariamente alla tua opinione) il parere è stato negativo.

Alla tua prima domanda, ti dirò che approvo la tua intenzione di costruire un bell'apparecchio e per questo ti faccio mandare, se ce ne sono ancora, i disegni del « Breda 33 » che desideri. Ti auguro di fare veramente un bell'apparecchio che è la miglior cosa che tu possa fare durante le vacanze. Fammene poi sapere qualcosa. Saluti « bredeschi » che non hanno nulla che fare coi preti.

CAPITAN FRAGASSA! - Bergamo. — La tua invenzione è così strampalata che posso risponderti io, senza dover ricorrere all'Ingegnere Sofistico. Tu scrivi di credere che, alleggerendo il nostro corpo e applicando alle nostre braccia un paio d'ali si potrebbe volare. Io credevo che tu intendessi, per alleggerimento, l'asportazione scientifica e asettica di parti varie, come filetti, costate, lombi ecc. Ero gravemente impressionato al pensiero di istinti tanto sanguinari, ma mi

sono sentito rassicurare leggendo che l'alleggerimento consiste nell'uso di uno scafandro ripieno di olio. L'idea non sarebbe cattiva, se non si trattasse di dover fare uno scafandro di volume di molti e svariati metri cubi e non ti dico come ogni più lieve alito di vento lo ballotterebbe di qua e di là. Tanto che le ali non avrebbero più possibilità di agire utilmente, con le de-

boli forze dell'uomo, impacciato, per di più, dal mostruoso scafandro. E così addio alle 50.000 lire per te, e quel che è peggio quelle altre 50.000 che cederesti tanto graziosamente per far diventare L'aquilone settimanale. Peccato!

(Altra posta a pagg. 8, 9 e 14).

CRONACHE MARCHIGIANE

Raduno degli Aquilotti in Ancona alla Fiera della Pesca

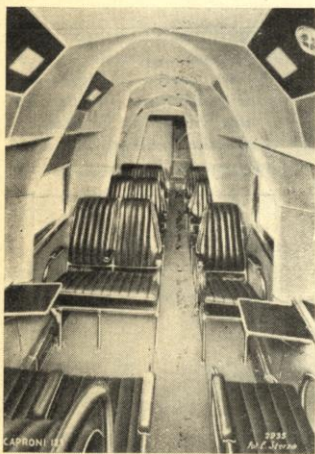
Gli aquilotti di Ancona e Provincia e i simpatizzanti al nostro periodico ed alla nostra fede aviatoria sono invitati a radunarsi lunedì 22 corrente per le ore 8 presso la sede dell'Aero Club all'Idroscalo Sanzio Andreoli al Mandracchio per la distribuzione delle tessere ai soci del gruppo marchigiano Danilo Barbicini.

Dopo aver assistito alla partenza dell'idrovolante Ancona-Zara e presa la fotografia in gruppo, si visiterà l'idroscalo e quindi la Fiera della Pesca e la Mostra d'Arte alle ore 10.

Portare per segno di riconoscimento un Aquilone o qualche aeromodello.

ARRIGO ARCHIBUGI. — Oggi che la nostra Italia manda alti e lontani i suoi figli aviatori, noi pensiamo che dovunque l'ala tricolore giunga là vi sia lo spirito dei nostri morti che precedano, aprendo il solco celeste, i loro fratelli alati.

Quando anche noi voleremo e sentiremo dentro il cuore il vento come una musica d'uragano, serena e forte udremo anche la



La bella e comoda cabina passeggeri.

passeggeri segue la toletta munita di tutte le necessarie installazioni igieniche.

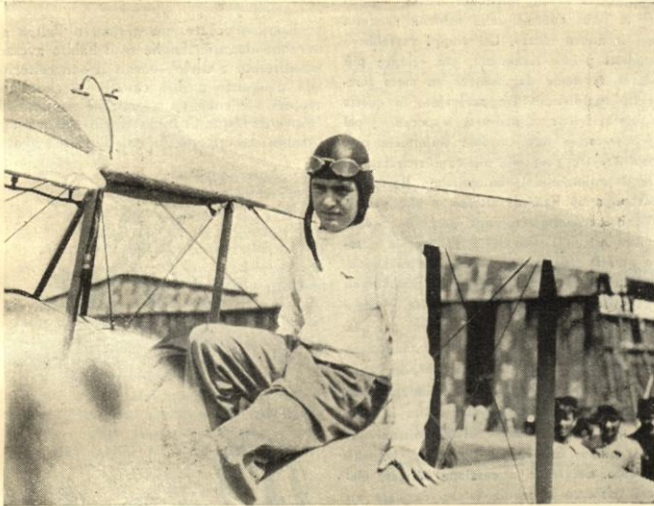
Nella fusoliera sono contenuti quattro bagagliai, accessibili dall'esterno, della capacità totale di oltre 5 metri cubi.

Il carrello è costituito da due ruote retrattili indipendenti, sulle quali sono montati pneumatici a bassa pressione, molleggiati con ammortizzatori oleo pneumatici e muniti di freni per ridurre il percorso in atterraggio. La manovra per il ritiro e l'uscita delle due ruote del carrello è comandata da



Riproduciamo questa suggestiva fotografia di due apparecchi della Crociera del Decennale. Di questi giorni, tre anni o sono, valicate le Alpi con un volo prodigioso, le aquile di Roma guidate da Italo Balbo affrontavano l'ignoto delle nebbie e delle tempeste dei mari del nord. Nel prossimo numero rievocheremo le fasi dell'eroica storica transvolata.

Alla scuola dell'esempio



Bruno Mussolini (sopra) e il fratello Vittorio fotografati sui loro apparecchi.



Vittorio Mussolini ed il fratello minore Bruno hanno inoltrato domanda di arruolamento volontario, quali piloti aviatori, a reparti dell'aeronautica destinati all'Africa Orientale. Le domande sono state accettate dal Ministero competente. Con questo semplice comunicato alla stampa veniva data la notizia commovente, senza retoriche parole. Così si usa alla scuola del Duce, che è la scuola delle azioni, e non mai delle parole. Intendano i nostri amici di tutte le età il significato di questo esempio di romana virtù del Grande Genitore e degli ardentissimi figli giovinetti.

voce di Arrigo Archibugi che ci dirà: « Coraggio e avanti o piccolo fratello dell'aula azzurra, chi più veloce vola e più alto ascende, più gloria acquista alla Patria immortale che ha nome Italia ».

DANILO BARBICINTI. — I suoi chiari e fermi occhi guardano ancora lontano. Che cosa fissa mai lo sguardo di questa aquila giovinetta che crebbe in Ancona e morì a Bolama? Eso guarda la vittoria che splendeva al di là dell'Atlantico dove i suoi compagni volarono in squadriglia serrata.

Egli no: bruciò le ali del suo coraggio in un rogo di ardentissimo, perché i fratelli di volo al ritorno nella Crociera del Decennale avessero un faro luminoso a cui guardare. E il monumento eretto ai caduti di Bolama è un faro in cui splende eterno il nome di Danilo Barbicinti che giovine come Icaro scese nel mare profondo a dormire tra le madreperle e i coralli il suo sogno di gloria.

ERNESTO FOGOLA. — Quando Ernesto Fogola era un bambino come noi, nel negozio libreria di suo padre, leggeva di Astolfo che cavalcava tra le nubi il suo ippogrifo e a

quella lettura il cuore giovinetto metteva le ali.

Ufficiale in guerra volle essere aviatore e salito su un Caproni volò a bombardare il nemico. Il Carso fu quel giorno della grande battaglia aerea trasformato in un'ardente fornace.

Nell'ardore della battaglia egli cadde come una stella che precipita e da allora il suo nome risplende con l'argento delle sue medaglie nel libro santo della Patria.

CORRADO OLIVI. — Forte e bello egli ci guarda dall'alto del suo apparecchio dove la mitragliatrice è issata come l'asta di una bandiera su cui il vessillo sta per essere spiegato all'impeto della battaglia.

Al suo eroico nome è consacrato il campo di aviazione a Loreto.

Ogni velivolo che dal campo si alza e viene su Ancona, nel rombo del suo motore ripete: « Luigi Olivi! ».

Quando noi li sentiamo passare, il cuore ci trema di amore e di orgoglio pensando che egli è ora un arcangelo vigilante sopra la città sua e nostra.

Se fosse vissuto egli avrebbe mandato in questa Scuola Faiari dove bambino studiò e in quest'aula sacra al suo compagno di volo Baracca, i suoi figli. Lui è morto, ma sentiamo che i figli del suo ardentissimo alato siamo noi, scolari oggi dell'aula azzurra, domani eroi armati nel cielo della Patria.

Bruno da Osimo

IL RADUNO DI RIMINI

A Rimini, la bella e antica città adriatica della ridente Romagna, avrà luogo nei giorni 15 e 16 agosto prossimo il raduno nazionale degli aquilotti e delle rondini abbonati al nostro giornale. Abbiamo scelto la città di Rimini perchè una delle più frequentate nel periodo estivo e i due giorni di Ferragosto perchè anche i lontani e gli occupati possano partecipare alla festa senza sacrificio.

Il regolamento per questo raduno è uguale a quelli degli altri svoltisi recentemente a Torino e a Genova. I partecipanti abbonati a *L'Aquilone* dovranno versare lire 5 quale quota di iscrizione. (I lettori sanno a che cosa servono queste cinque lire. E' inutile, quindi, chiederci ripetutamente perchè si deve versare 5 lire se il raduno è gratuito per gli abbonati in regola con l'amministrazione. Ad ogni modo mentre tutti i giornali che organizzano gite viaggi e raduni fanno pagare ai partecipanti somme rilevanti per vitto alloggio e spese di trasporto, noi offriamo ai nostri abbonati gite in torpedone, rancio sul campo e voli sul «Ca 101» assolutamente gratis). Al raduno potranno prendere parte anche lettori non abbonati. Costoro dovranno versare una quota di iscrizione di lire tre, ma non avranno diritto al volo gratuito, che è riservato — ripetiamo — esclusivamente agli abbonati veri e propri, in regola con l'amministrazione.

PROGRAMMA.

Il programma del raduno, salvo lievi modifiche, sarà il seguente:

GIOVEDÌ 15 AGOSTO.

- Ore 10 — Riunione presso la sede dell'Aero Club.
- Ore 12 — Scioglimento della riunione.
- Ore 17 — Una gita, o una visita a qualche mostra, o stabilimento, o luogo storico interessanti.

VENERDÌ 16 AGOSTO.

- Ore 8 — Riunione all'Aeroporto e inizio dei voli.
 - Ore 12 — Rancio offerto dall'Aero Club di Rimini e dall'Azienda di Cura e Soggiorno.
 - Ore 15 — Ripresa dei voli.
- Sul campo, durante i voli, avranno luogo lanci di modelli volanti.

IMPORTANTE.

Le prenotazioni e le quote di iscrizione dovranno pervenire all'amministrazione de *L'Aquilone* entro il giorno 8 agosto.



A Torino, durante i voli offerti da *L'Aquilone* ai suoi abbonati. Il sorriso della mamma che ha volato tanto e la perplessità del balilla che non aveva volato mai.



Cari amici, il vostro Ingegnere Sofistico rischia di fare una brutta fine. Non allarmatevi se in uno dei prossimi numeri vedrete un saluto necrologico della redazione al caro collega scomparso. Sono minacciato da tutte le parti d'Italia. Mani nere, minacce di percosse, insulti, e peggio.

Eccovi un'altra prova della... benevolenza dei miei lettori. Vi farò leggere le lettere che un certo «K», m'ha inviata giorni or sono:

Caro ing. sofistico,

prendo nuovamente la penna in mano per scriverti, per nulla abbattuto dalla tua indifferenza per la mia già obliata e non compresa invenzione delle bombe autovolevoli.



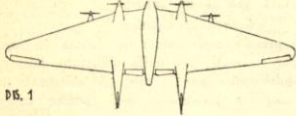
A Genova, durante la visita agli stabilimenti Ansaldo, gli aquilotti si soffermano a guardare con grande interesse i carri armati.

lanti. Su quel passato pongo una pietra. Può anche darsi che tu abbia avuto ragione, non dico di no, ma questa volta, caro mio, sei tu ad aver torto, e torto marcio. Ed è precisamente questa la causa che mi spinge, perdendo un tempo prezioso (sono sotto gli esami) a scriverti.

Anzitutto mi presento, benchè tu mi conosca di già: sono K, quel misterioso K che tu beffardamente chiamasti « agente segreto » e che nemmeno oggi si svela con il suo vero nome, per la semplice ragione che di nomi... non ne ha. Ossia, ne ha, ma parecchi. K è dunque non già una persona, ma una collettività. Siamo in 13, come in tutte le buone società a delinquere, terroristiche e roba simile, e ci siamo prefissi di scoperciare la testa a tutti gli imbecilli del mondo, per mostrare a chi vuole che non in tutte le scatole craniche c'è un cervello che funziona. Quella parola (imbecilli) è un po' forte, e non devi credere che sia rivolta a te: ci sono anche le eccezioni. Io, o meglio: noi, che ti abbiamo sempre ammirato, questa volta ti scusiamo pensando che con il caldo di questi giorni e con il gran daffare è facile distrarsi un momento. Ma veniamo al buono. Nel numero 11, tu presenti ai lettori un'invenzione di un tale rovereto, sulla quale ti dilunghi poi in una dissertazione. Passiamo alla prima. Quell'anima innocente di Rovereto, che probabilmente non sa distin-

tere che sia rivolta a te: ci sono anche le eccezioni. Io, o meglio: noi, che ti abbiamo sempre ammirato, questa volta ti scusiamo pensando che con il caldo di questi giorni e con il gran daffare è facile distrarsi un momento. Ma veniamo al buono. Nel numero 11, tu presenti ai lettori un'invenzione di un tale rovereto, sulla quale ti dilunghi poi in una dissertazione. Passiamo alla prima. Quell'anima innocente di Rovereto, che probabilmente non sa distin-

guere un timone di profondità da un'ala, vuol mettere dei razzi nelle ali di un apparecchio, per poter «innalzarsi e volare». Povero bimbo! Anzitutto, perchè adoperare per sollevarsi dei razzi quando abbiamo dei sempre migliori motori che lo permettono ottimamente? Se vogliamo adoperare un nuovo mezzo, sarà intelligente adoperarlo dove è impossibile adoperarne di sinora conosciuti. No? Eppoi, ecco il bello: come gli viene in mente di piazzarli sulle ali? Ma non capisce quell'anima ingenua che basterebbe la minimissima irregolarità di funzionalità (una differenza di millesimi di secondo tra l'esplosione di un razzo di un'estremità alare e l'esplosione dell'altra



DIS. 1

estremità) per far compiere all'apparecchio una spaventosa capriola?

E adesso, passiamo alla tua ingegnosa trovata.

Tu dici «... quando gli apparecchi voleranno nella stratosfera, dove per le forti velocità raggiunte — con altri mezzi di propulsione resi possibili dalla rarefazione atmosferica, l'aria, che verrà a comprimersi contro le macchine per la velocità del moto, verrà ingoiata a prua e poi espulsa violentemente indietro con delle esplosioni di carburante in aria libera...». Bravo! ma che vai nella stratosfera, dove l'aria (lo dici anche te) è rarefatta, quale aria verrà a schiacciarsi contro le macchine con tanta forza da... ecc... ecc? Ma non sai che la densità atmosferica è inversamente proporzionale all'altezza e che in seguito a ciò più in alto vai e meno «vento di marcia» trovi, e che quindi il tuo bell'apparecchio, giunto chissà con quali mezzi in regioni altissime, non avrà da ingoiare che un debolissimo vento, capace tutt'al più di far roteare una girandola da quattro soldi? Ma se tu stesso parli di rarefazione atmosferica, come puoi poco dopo parlare di aria che si comprime contro le macchine, eccetera? Ne convieni che ho ragione, e che se una bomba autovolante non va, non per questo sono del tutto scemo? E per dimostrarti quest'ultima cosa, lascia che te lo presenti io, il vero, futuro navigatore della stratosfera.

Si tratta di un gigante dell'aria, costruito in duralluminio, con 4, 6 e 8 motori potentissimi (un complesso di 7000-7500 e. vapore). Monoplano ad ala centrale, o, meglio, da una gigantesca cellula nella quale sono incorporate le cabine e le fusoliere, munita di una speciale «cabinata di propulsione» al centro. Ne hai un'idea con il disegno N. 1.

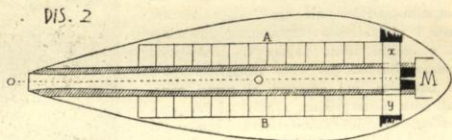
Le cabine per passeggeri, sistemate nell'ala, saranno ermetiche, e chiuse entro un involucro dal quale saranno separate da sostanza speciale (per es. olio) per avere un molleggiamento oleoelastico che le salverà dalle probabili forti scosse. Il tutto sarà poi separato da una nuova parete, e nell'intervallo verrà

prodotto il vuoto, perchè il calore interno non possa sfuggire attraverso le pareti, quando l'apparecchio volerà a 20-30 Km. di altezza, e per conseguenza ad una temperatura di 60° sotto zero.

Queste cabine, naturalmente, dovranno contenere l'occorrenza per il rinnovo dell'aria, e tutto il necessario alla vita di poche ore. Altrettanto per le cabine dei piloti. La tanto discussa trasmissione dei comandi, credo si possa ottenere facilissimamente con l'elettricità. Chiuso entro il suo bugiattolo, il pilota guida come se stesse su di un qualsiasi velivolo, ma separato come i passeggeri dall'esterno prima dallo strato oleoelastico, quindi dal vuoto. I suoi comandi vengono trasmessi da semplici fili ad un apparecchio elettrico che li comunica tali e quali ai singoli organi.

Veniamo adesso alla propulsione. L'aeroplano «K» parte da terra con l'aiuto dei suoi motori, per mezzo dei quali arriva ad una certa quota (6000-7000) facilitato in questo anche dal fatto che le sue eliche saranno a passo variabile in volo; e quindi, ecco prendere il sopravvento la propulsione a reazione (disegno N. 2).

Le speciali camere A e B, che circondano il canale O, in numero di 6, contengono cariche di esplosivo fortissimo



DIS. 2

chiuse entro recipienti leggeri che verranno distrutti da l'esplosione (cartone-legno). Spinte da uno speciale organo a funzionamento automatico, queste vanno alle estremità X e Y, dove un nuovo organo le spinge alternativamente in O. M è un apparecchio di accensione che provoca l'esplosione. I gas, uscendo per O, troveranno il foro d'uscita ristretto, ciò che darà maggiore impulso. Un nuovo numero di cariche può anche essere ospitato nella sezione alare immediatamente prossima alla cabina di propulsione. Ed eccoci adesso alla manovra: l'apparecchio, spinto dai motori, giunge ad un certo punto oltre il quale non potrebbe proseguire, perchè manca la resistenza d'aria capace di sorreggerlo, la reazione dei gas prodotti dall'esplosivo

lo lancia ad un angolo di forte inclinazione verso regioni più alte, dove alla mancanza di resistenza d'aria, supplisce la forza enorme della velocità prodotta con il nuovo mezzo. Gli scoppi verrebbero prodotti prima raramente, poi sempre più rapidi, in modo da ottenere un moto accelerato rapidissimo. L'apparecchio, in questa maniera, viene a trovarsi «sparato» nel cielo secondo una speciale traiettoria prestabilita. (A proposito di cose sparate, sai che i proiettili del cannonissimo Berta andavano a 50 Km. di altezza, e che perciò, non incontrando resistenza, potevano andare tanto lontano?). Quando l'apparecchio giunge all'apice della traiettoria, comincerà naturalmente a discendere, e non potendo per mancanza di resistenza d'aria planare come si deve, cadrebbe, se poche ma ben date ultime esplosioni non lo mandassero avanti, lungo una linea leggermente obliqua verso terra, in modo da giungere così a velocità fantastica ad uno strato di aria che permetta ai motori di ricominciare il loro giuoco. Così, la fortissima velocità ottenuta nel tratto a reazione di gas, eleverà talmente la media totale, da dare un vantaggio enorme al volo. Hai capito, ingegnere?

E adesso a te: critica. Attendo con vera ansia il tuo parere. E... sempre buoni amici, no?

Saltissimi.

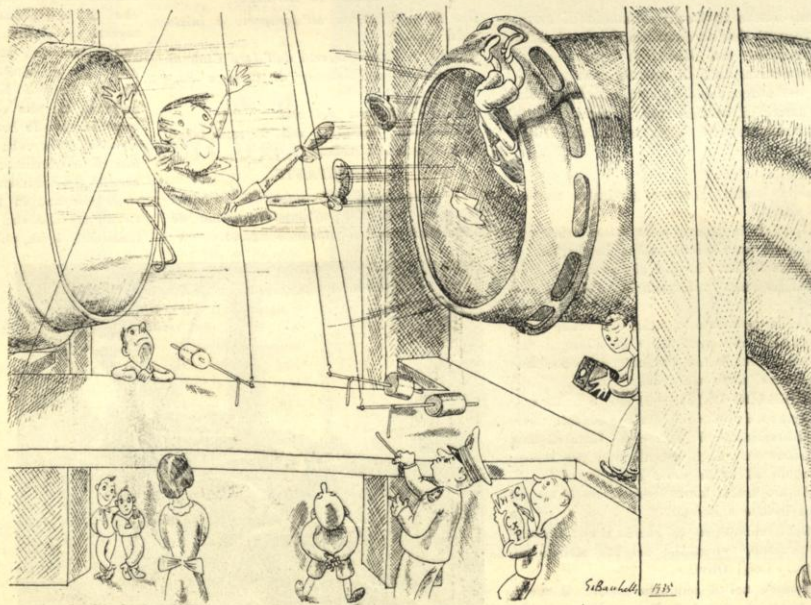
K.

Il mio caro «K» (e non si nasconde sotto la ragione sociale di una società di intelligentoni) dice un sacco di grosse corbellerie, con l'intenzione di volermi... erudire. Sarebbe utile una lunga discussione per chiarire le sue sbalate idee, cosa che non posso fare sul giornale, altrimenti il Direttore mi toglie anche il poco spazio disponibile.

Però, i più istruiti su questo argomento possono capire immediatamente che le critiche di «K» sono frutto di un odio che ha velato la vista al dinamico inventore.

Arrivederci, caro «K», e leggi qualche cosa intorno alla navigazione stratosferica, prima di ripetere simili baggianate. Spero che sarai stato per lo meno promosso a scuola! Migliore augurio non posso farti.

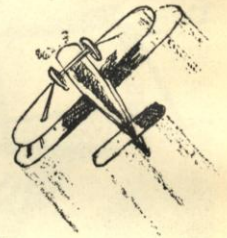
Ingegnere Sofistico



Esperienza al naturale sulle qualità aerodinamiche di un aquilone, in occasione della visita a Cuidonia. I risultati sono stati lusinghieri, per quanto si siano dovute interrompere le prove per l'accidentale aspirazione nella galleria del vento di un assistente troppo curioso.

AVETE FATTO BENE!

Eppure volare, un giorno o l'altro avrebbe dovuto. Anche se il babbo avesse continuato a dirle — con il suo criterio da diligenza a due cavalli — che l'aeroplano è roba da uomini, e da uomini giovani! (quest'ultima parte l'aveva agguantata dal giorno in cui Tina gli aveva



risposto: e tu che sei uomo perchè non voli?).

La mamma, più condiscendente nel soddisfare i suoi capricci, ma pura essa non del tutto scevra di un certo pessimismo passatistico, le aveva detto: Aspetta... abbi pazienza... vedrai che a poco a poco si convincerà!

Ma si fa presto a consigliare la pazienza a cinquant'anni! Ben difficile è averne a 17!

Tina aveva fatto di tutto, durante una piccola festa da ballo, per conoscere il Capitano Rosani, il comandante del campo di fortuna. Ma, purtroppo, quando gli palesò il suo grandissimo desiderio di volare (e quante volte glielo ripetè!), si sentì rispondere:

— Le signore non possono volare sugli apparecchi militari.

Anche quella via era chiusa, e la speranza era stata così un'altra volta delusa.

Chi mai avrebbe potuto farla volare, in quella cittadina umbrata, dove il passaggio dell'apparecchio civile Roma-Venezia era considerato un avvenimento e dove i cittadini guardavano la grande aquila d'argento fino a che spariava dietro le montagne di Perugia, con un senso di meraviglia e di timore?

Per vedere più da vicino l'aeroplano, Tina era andata a Spello, la «splendissima colonia Julia», a Montefalco, ad Assisi. E un giorno, anzi, proprio da Montefalco, ne aveva visti passare due insieme: due trimotori che parevano carezzare con le loro ruote i bei monti bruni d'oliveti.

Ed era tornata al piano con una cocente pena per il desiderio immenso insoddisfatto.

Verso le cinque del pomeriggio del 22 giugno (come avrebbe dimenticato quel giorno!), Tina ritornava in città da Sant'Eraclio in compagnia di Olga, una sua amica, quando, improvvisamente, il possente, musicale rombo di un motore la inchiodò al suolo. Un attimo più tardi, l'apparecchio era in alto.

Deserisse un ampio semicerchio, si lasciò scivolare leggermente, poi, con una cabrata improvvisa ritornò in alto. E parve che il pilota fosse impazzito: scivolò d'ala, «loopings», avvistamenti si susseguirono con una rapidità fantastica. Tina e Olga non parlavano: si tenevano per mano, li occhi fissi all'aeroplano.

Instintivamente, ritornarono verso Sant'Eraclio, vicino all'ingresso del campo quasi per poter seguir meglio le acrobazie mirabili.

L'apparecchio era in alto — adesso — e volteggiava quietamente. Ma d'improvviso si abbandonò: scese vorticosamente, precipitosamente, paurosamente.

Le due bimbe diedero un urlo. Ma a pochi metri da terra, con manovra perfetta, il pilota riprese l'apparecchio e dopo uno stretto semicerchio, lo fece dolcemente posare a terra.

Rosani balzò dalla carlinga sorridente: nella sua tuta bianca pareva ancora più alto.

Vide di lontano le macchie rosse e azzurre delle vesti delle due fanciulle. Fe-

ce un gesto di saluto con la mano. Due manine s'agitavano festosamente.

— Le è piaciuto? — chiese Rosani a Tina (come fossero entrate nell'aeroporto né Tina né Olga avrebbero potuto dire).



Il pittore Alberto Mastrojanni, che non è venuto a Genova, ha immaginato che ogni ragazzo venisse condotto in trionfo da Genova a Novi, con accompagnamento di banda. Un viaggio per ogni aquilone che doveva volare — pensate! — e non ha volato, per le ragioni che sapete.

— Tanto, capitano. E' stato magnifico!.. ma che paura!

— Paura di che?

— Non so... forse... pareva che dovesse cadere da un momento all'altro...

— Cadere?... ma io mi divertivo! Era uno sfogo di gioia.

— Perché?

Rosani alzò il braccio, e solo allora Tina si accorse che al posto dei tre filletti vi era una striscia larga sormontata da una piccina.

— Maggiore?

— Da oggi. E vede, Tina, sono tanto contento che voglio vedere anche lei lieta. La farò volare.

— Quando?... ma... davvero?

— Parola di maggiore!.. presto.

Il giorno dopo, al caffè, Rosani si avvicinò al tavolo dove Tina sedeva con la madre e il padre. Dopo alcune frasi convenzionali, Rosani sferrò in pieno l'attacco: con abilità di consumato diplomatico.

Saputo che il babbo di Tina, il signor Sarti, avrebbe dovuto la mattina seguente recarsi a Roma per una operazione bancaria, gettò il laccio:

— Domani? E' davvero una fortunata combinazione! Anch'io devo domani mattina trovarmi al Ministero. Faremo il viaggio insieme. Ma perchè non porti con sé la signorina? La porti! Per festeggiare la mia nomina andremo a visitare l'Aeroporto del Littorio, così anche lei vedrà da vicino i nuovi grandi apparecchi delle linee civili.

Come poteva il Signor Sarti dire di no? Si trattava di festeggiare una nomina! E poi Tina — pestandogli un piede — lo guardava con eerti occhi!

Alle undici Rosani, Tina e il signor Sarti giunsero all'aeroporto.

(Chissà perchè — si chiese Sarti — Rosani si avvicina allo sportello vidimazioni? Che cosa sarà quel foglio rosa?)

Dopo pochi minuti un auto-pullman li trasportò, con un'altra decina di persone, vicino ad un apparecchio che fremeva sotto l'impulso dei tre motori.

— Bello!, menti Sarti.

Salga! impose brevemente Rosani. Sarti si trovò seduto in una poltroncina. (Sembra quella di un dentista, pensò!).

Tina e Rosani si misero su due poltrone, dall'altra parte.

Improvvisamente i motori accelerarono il ritmo: l'«S. 73» si mosse!

Sarti guardò spaventato Rosani e sua figlia, ma tanto l'una che l'altra ammiravano (o fingevano di ammirare) il rampo.

«Me l'hanno fatta!» pensò. E non seppe spiegarsi se era contento, arrabbiato o impaurito.

L'apparecchio compì uno stretto giro su sé stesso, una breve corsa, un semicerchio, poi si alzò.

Tina credeva di sognare. Volava! Che bellezza! Ecco il Soratte, ecco le montagne dell'Umbria, Foligno, Assisi, Montefalco (dove correva per veder da vicino gli aeroplani!), Perugia! Si volse a guardare il padre: anch'egli sorrideva vedendo dall'alto la sua forte terra.

Un gruppo di montagne e poi, mentre si passava sulle rocce di San Marino, il mare! E Rimini, Ravenna, Forlì, le bocche del Po, le valli di Comacchio, Chioggia, Venezia!

L'apparecchio cominciò a scendere, si rbbassò sulle case, si posò a terra.

Sarti guardò l'orologio: possibile? in un'ora e mezza da Roma a Venezia?

Seesero a terra.

Rosani si avvicinò a Sarti e gli chiese:

— Che gliene pare?

— Magnifico!!! Grazie!

Sembrava più giovane. Prese sotto braccio la figlia e Rosani, lieto e sereno,

E non disse che queste parole: — Avete fatto bene!

E «avete fatto bene» ripetè l'anno dopo quando, Tina e Rosani, uscirono dalla chiesa, con un piccolo cerchio d'oro al dito.

E «avete fatto bene» ripetè due anni dopo quando dalla chiesa uscì in compagnia del genero e del piccolissimo Ariel.

Roberto Conigliani

Gare di aeromodellisti tedeschi

Pubblichiamo questa relazione per informare i nostri lettori dell'attività degli aeromodellisti tedeschi. Questa pubblicazione ha anche un altro scopo, quello di porre in rilievo l'importanza che si dà in Germania e in altri paesi all'aeromodellismo. Vorremmo che gli italiani grandi e piccoli che si interessano d'aviazione meditassero su queste note d'ironica.

Gersfeld, la nota cittadina aviatoria tedesca che sorge ai piedi della famosa zona di Wasserkuppe, dove — come è noto — si tengono tutte le più importanti gare del volo a vela tedesco, ha avuto due giorni di grande animazione. Questa volta non solo



Ecco come l'aquilone genovese Angelo Garaboldino ha raffigurato in sintesi il simpatico ing. prof. Carlo Noelli, il quale, come immaginerete, aveva gli occhiali e non si separava mai dalla borsa e dall'ombrello. Speriamo che il buca professore perdoni il matto Garaboldino.

si tratta dei velovelisti, ma bensì dei loro giovani colleghi i quali con i loro modelli volanti sono giunti da tutte le parti del regno.

Alle gare nazionali si sono iscritti 421 modellisti, i quali puntualmente sono intervenuti al concorso nazionale. Oltre ai concorrenti, altri 3000 giovani dei gruppi giovanili aviatori tedeschi, hanno assistito alle gare attendendosi nella zona. Molti dei giovani sono giunti sul posto a mezzo di autobus delle organizzazioni giovanili del partito nazista.

Le gare hanno avuto inizio alle ore 9. I Commissari hanno iniziato l'opera di controllo, dopo la quale si sono avute parecchie eliminazioni poiché molti modellisti avevano adoperato per la costruzione, materiale estero. Queste eliminazioni sono però state subito sostituite dalla partecipazione di altri modelli che erano stati presentati fuori concorso.

In quattro zone differenti situate nei punti cardinali della Wasserkuppe, hanno avuto



inizio i voli i quali sono stati seguiti con ansioso interesse da parte di tutti i giovani intervenuti. Molti voli sono stati interrotti dopo breve tempo, poiché i modellini, non costruiti scientificamente bene, sono precipitati sfasciandosi sul suolo.

Malgrado questi incidenti i giovani non hanno dimostrato il loro disappunto, bensì un grande entusiasmo animava i concorrenti. Anche se una brutta partenza che causava la fine degli sforzi di tutto un anno, i concorrenti non hanno perduto il buon umore, anzi sottolineavano con moti di spirito la loro disgrazia raccogliendo i pezzi dei loro piccoli modellini, traendone ammaestramento per il futuro.

Dato il grande numero di intervenuti, non tutte le prove sono state esaurite nel primo giorno, come era in programma. Il primo giorno si è chiuso con una suggestiva cerimonia al monumento degli aviatori caduti inasato nella Khôn, alla quale è intervenuto il presidente della Unione Sportiva Aerea tedesca colonnello Loezzer che era giunto appositamente da Berlino.

Il secondo giorno, su tutte le colline della Wasserkuppe si è avuto grande movimento. I modellini, lanciati sulla sommità di esse, atterravano in fondo della vallata. I modellini veleggiavano superbamente come aironi ed atterravano sui gruppi di spettatori.

Il concorso ha dimostrato che la costruzione dei modellini volanti ha durante l'ultimo anno avuto grandi progressi. Le sedici gare eliminatorie avvenute nei diversi gruppi nel Regno hanno selezionato in modo perfetto i concorrenti, cosicché gli interventi alla gara nazionale rappresentavano quanto di meglio si può ottenere in questo campo.

Anche la costruzione dei modelli ha avuto notevoli progressi, ed ha dimostrato che i modellisti tedeschi possono ora fare a meno di materiale importato dall'estero cosa che non era possibile prima d'ora. Un successo notevole ha avuto la costruzione metallica che da anni cerca d'imporsi in questo campo. Questa specie di costruzione ha dimostrato che si possono ottenere dei buoni modelli capaci di magnifiche affermazioni.

Il modello volante del vincitore è un monoplano senza coda.

L'AEROPLANO-VEICOLO

Sotto questo titolo alcuni giornali hanno pubblicato la seguente notizia:

ALESSANDRIA, 5 luglio.

Il Giovane Fascista Andrea Lavezzaro, un autodidatta di 19 anni, iscritto al Fascio di Gamalero, ha brevettato in questi giorni un suo ritrovato da lui denominato « aeroplano a fusoliera rientrante ad ali pieghevoli, trasformabile in autoveicolo ». Si tratta di un modello di aeroplano, trasformabile a volontà in autoveicolo, oppure, per mezzo di appositi

galleggianti da applicarsi in luogo del carrello, in comodo autoscafo. Un piccolo modello dell'aeroplano-veicolo è stato presentato al Segretario Federale, che si è ad esso vivamente interessato.

Noi sappiamo, e lo ripetiamo spesso, che in fatto di invenzioni e di applicazioni pratiche non si deve mai stupirsi. Eppure questa notizia ci lascia alquanto perplessi e dubbiosi. Confessiamo che vorremmo vederci chiaro, in questa faccenda. Desidereremmo, insomma, vedere qualche fotografia e leggere, possibilmente, una descrizione dettagliata intorno a questa realizzazione.

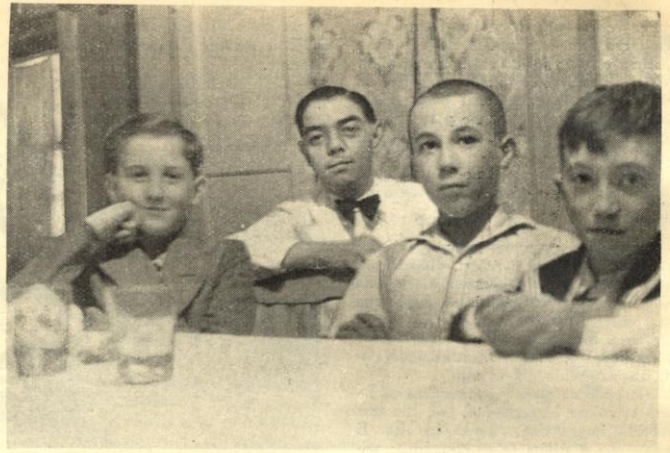


LOVANO CAVALLINI - Viareggio. — A parte il fatto personale di ieroccoli letterari o inventivi, l'istituzione di un concorso in materia d'invenzioni presenta due difficoltà: in primo luogo il tema; in secondo luogo il modo col quale nasce l'invenzione. Il tema è dato dalle necessità, che il giornale non può valutare; da queste necessità poi nasce l'invenzione. Non c'è mai stata un'invenzione nata dall'idea di fare un'invenzione. In ogni modo si può studiare la forma di aiutare, con premi o in altra forma qualsiasi, coloro che durante un determinato periodo hanno presentato delle invenzioni veramente utili, soprattutto dal lato pratico, nel campo dell'aeromodellismo. Non sarà comunque possibile fare nulla finché il giornale non avrà maggiore spazio: e tu, con la tua mania di inventore, se hai qualcosa manda pure, che l'Ingegnere Sofistico, se trova il merito, lo sa riconoscere. Finora non ha mai avuto che da far critiche, appunto perché le invenzioni che ha ricevuto sono nate tutte dall'idea di inventare, e non dalla necessità di risolvere un problema. Saluti brevettati.

ELIO TETTI - Torino. — Grazie. Pubblicheremo le tue impressioni sul primo volo. Grazie anche delle sette lire. E saluti volanti.

GIAN GIACOMO TRIVELLI - Reggio Emilia. — Ti ho fatto spedire il numero nove richiesto. Non ho mai ricevuto richieste di altri numeri arretrati. L'indirizzo di Italo Vaccaro è il seguente: Via Casaregio n. 10. Saluti volanti.

(Altra posta a pagg. 4, 9 e 14):



Tre simpatici genovesi e l'oramai famoso cameriere ammiratore di Napoleone.

Con gli aquilotti di Genova

Ho atteso tanto la cronaca del raduno di Genova. Doveva spedirmela un simpatico signore, ingegnere e professore, il quale, dopo aver promesso e aver segnato sul suo quaderno dieci paginette d'appunti, non ha avuto voglia di lavorare. Ed eccomi, perciò, curvo e sudato su queste carte a raccontarvi la storia d'un raduno di aquilotti avvenuto a Genova e a Novi. Confesso che oggi non navigo in un mare di buon umore, e quindi accadrà che anche le cose amene appariranno serie. A Novi non abbiamo volato e non è stata colpa di nessuno. Al Caproni 101 hanno cambiato un motore il giorno 10, alla vigilia del volo a Novi, e l'undici quel motore tutto nuovo non andava; cioè la lubrificazione non funzionava regolarmente. Io vi parlerò, dunque, del raduno e, giunti al pomeriggio del giorno 11, mi fermerò come quel disgraziato motore (il quale, l'indomani, funzionava a meraviglia, ma era ormai troppo tardi ed altri aquilotti aspettavano l'ora del battesimo dell'aria su

altri campi molto lontani da quello di Novi).

Ma torniamo al giorno 10, alle ore 10. Alla sede dell'Aero Club «Luigi Olivari» in Vico Chiesa alla Maddalena si presentano ad uno ad uno, cauti e sospettosi, gli abbonati genovesi. Essi hanno lo sguardo grifagno degli aquilotti già in penna. Si capisce subito che diventeranno tutti degli audaci aviatori. Appena entrati, si spargliano per le stanze e stanzette dell'Aero Club e incominciano ad esaminare con grande curiosità e vivissimo interesse le innumerevoli fotografie di imprese aeree che ornano le pareti. Ma sorge ben presto la voce dell'Ingegnere Sofistico, il quale pretende l'ordine e le solite... cinque lire. Si parla, quindi, del gruppo genovese. Che gli aquilotti scelgano fra di essi un serio e volenteroso presidente. Naturalmente la scelta sarà laboriosa, poiché quasi tutti i presenti hanno l'aspetto di persone volenterose e serie. Devo, a proposito, dichiarare che gli aquilotti genovesi hanno fatto su di me un'ottima impressione. Più tardi questa impressione è diventata ancora più profonda. A tavola, per esempio, ho capito che essi sanno starci con quella misurata allegria e naturalezza che fa veramente piacere. Nessun « musone », e nessun « violento ». La battaglia di fine colazione, a base di pezzetti di pane, si è svolta con cavalleria, e senza rovesciamento di sedie. Ad un ordine, la battaglia è finita fra le risate, ed allora abbiamo potuto dedicare maggiore e più... benevola attenzione ad uno stranissimo tipo di cameriere, che chiameremo senz'altro il duca di Reichstadt. Egli se ne stava siccome immobile... un momento. Egli è una specie di napoleonide zoppicante (i soliti calli dei camerieri) che serve in tavola, anzi che reca in tavola pietanze e bottiglie declamando il « Cinque maggio » di Manzoni. Mi ricordo esattamente che, mentre deponeva con bel garbo e molta dignità un piatto di patatine fritte sulla lunga tavola, dalle sue labbra uscivano queste abominevoli parole: « Ei fu. Siccome immemore, spoglia gli orbi di tanto spago... ». Vi lascio immaginare la costernazione, prima, e lo sbellicamento, dopo, dei nostri amici. Si volle che il duca di Reichstadt possesse per una fotografia, che qui ora potete ammirare, ed anche si volle che egli stesse in posa napoleonica, una mano dietro la schiena e l'altra infilata nel panciotto.

Nel pomeriggio ci attendevano frenetici tre autobus, coi quali dovevamo



Sul torpedone, in viaggio alla volta di Novi Ligure. Abbiamo il sospetto che i nostri amici abbiano notato il fotografo.

recarci a Sestri Ponente per visitare un reparto dei grandiosi stabilimenti Ansaldo. Naturalmente, la possibilità di questa interessante visita la dobbiamo alla cortesia dei dirigenti la grande e benemerita società. Ma torniamo agli autobus offertici dal Comune di Genova. Riconoscenza a parte per tale gentilezza della podesteria, non possiamo non parlare un poco di questi tre strani autocarri, meglio: di caravelle. Si tratta di qualche cosa che sta fra il bragozzo chiochiotto e il colpo di rivoltella. Però il mal di mare, ad un paio di ragazzi è venuto il giorno dopo, mentre stavano su un lussuoso torpedone da noi noleggiato. Dunque prendiamo posto una quindicina sul « Santa Maria », altrettanti sulla « Nina » ed una ventina sulla « Pinta ». Ogni tanto, sbattendo il capo contro il soffitto basso, di nudo legno, a noi veniva in mente il finale di certe farse nelle quali Fagiolino le mena, e Sandrone le incassa.

Arriviamo davanti ad un cancello di ferro su cui due cannoni incrociati di ottone ci sbarrano il passo. Si deve andare più avanti, sempre più in là; e intanto i bitozoli e le natte crescono sulle nostre zucche. Oh, signor Podestà di Genova! perchè non è venuto anche lei con noi?

Ricevuti cortesemente allo stabilimento Fossati, abbiamo prima visitato l'impostazione della grande nave da guerra « Littorio », e quindi siamo passati nei reparti costruzione carri armati. E' inutile parlare dell'interesse che ha suscitato questa visita. Davanti ai magli che cadevano con fragore sui blocchi di metallo incandescente essi rimanevano incantati; e meteore splendide cadevano ovunque, come una pioggia di petali color arancione. Petali che non si potevano raccogliere, però; e se qualche incauto ne pestava qualcuno, erano strilli e lavoro per il calzolaio.

Anche all'idroscalo, dove la cortesia e la premura dei dirigenti l'Aero Club ci hanno condotti, la curiosità e la gioia degli aquilotti sono state grandi. Quante domande! E l'infaticabile In-



Dopo il rancio, il caffè caldo e un po' di musica. Ben visibile la mascotte della brigata.

gegner Sofistico a rispondere, a spiegare con pazienza e sapienza. In compenso, alla sera, questo disgraziato nostro collaboratore s'è trovato in tasca un misterioso biglietto su cui era scritto: « Guardati dalla mano nera ». Ed una mano deforme e non nera era stata disegnata in quel foglio.

A Novi giungiamo su un torpedone rosso fiammante alle ore 9,30 del giorno 11. Ci attende sull'ingresso dell'aeroporto il nostro bravo Jenny Egmont, giunto da Lana d'Adige (Bolzano) per volare. Ed egli non sa ancora, come non sappiamo noi, che l'infaticabile Giacometti, il pilota del nostro Ca 101,

sta ancora a Lonate Pozzuolo, e non si può muovere, e non si muoverà per tutto il giorno, perchè un motore, messo nuovo ventiquattr'ore prima, non si decide a inghiottir l'olio, come farebbe un bambino nato da poco e non ancora abituato ai dispiaceri della vita. Intanto scendiamo dall'autobus e ci rivolgiamo al comandante dell'aeroporto, maggiore Poli Carducci. Il simpatico atlantico ci riceve con molta cortesia e ci annuncia che dell'apparecchio egli non sa nulla. La notizia si sparge fra gli aquilotti, i quali incominciano a scrutare ansiosamente tutti gli orizzonti. Alle undici siamo ancora sul campo deserto, sotto il sole implacabile; e intanto, attaccato ad un filo, da Lonate il nostro Giacometti si duole e si disperava. Conviene fare colazione.

Il presidente dell'Aero Club « Luigi Olivari » ha offerto ad ognuno di noi un ricco cestino, pieno d'ogni bendifidio (antipasto, carne, contorno, formaggio, frutta, acqua minerale. Sanno fare le cose per bene, a Genova, e noi gliene siamo grati tanto). Nell'ombrosa pace verde e aerea del parco d'un caduto castello ci sediamo sull'erba o sui marmi di vecchi sedili e, per un poco, dimentichiamo il brontosauo malato. Il rancio è stato veramente delizioso e divertentissimo la gara organizzata poco dopo, per digerire. Si trattava di fare dei tiri al bersaglio. Il bersaglio era costituito da una fila di una decina di bottiglie vuote, e i proiettili erano ciottoli raccattati d'ognintorno.

E intanto uno di noi faceva una sensazionale scoperta: una rustica osteria con un terrazzo e un radiogrammofono. Questo luogo ameno stava a due passi da noi, e noi non l'avevamo veduto.

Breve. Dopo poco, mentre tutta la brigata sorbiva il caffè sotto ad un grande pergolato di glicini, alcuni simpaticissimi aquilotti si sono messi a ballare. Certo, i ballerini Raoul Rossi, Angelo Garabolino e Armando Moresi hanno fatto dei miracoli. Si può dire che questi tre capi ameni, assieme alla mascotte Furietta (una bimba di otto anni, graziosissima), hanno dato un tono alla riunione. Le loro esibizioni abissino-fachiresche hanno fatto dimenticare definitivamente la delusione del mattino ed hanno preparato gli animi a

quella del pomeriggio. Di fatti, alle ore 16 riceviamo la definitiva notizia che l'apparecchio non può lasciare Lonate. Ma il ritorno è stato ugualmente lieto. Ci sono stati perfino due pulcini — uno dei quali vestito da marinaio — i quali, con l'intenzione di farci divertire ancora un poco, si sono messi a pensare alle caravelle del giorno precedente. Così abbiamo assistito alla rappresentazione di due autentici naviganti vittime del mal di mare. Proprio alle porte di Genova bella e ricca, alla quale torneremo in settembre, per mantenere la nostra promessa.

G. M.



AVIATRICE E SERENISSIMA - Roma. — I soliti ringraziamenti. E poi vorrei sapere se Serenissima è veneta; e se vi siete divertite a Guidonia.

NELLO SOLANI - Empoli. — Il N. 13 del giornale è stato spedito con qualche giorno di ritardo, avendo dovuto inserirvi i resoconti del Raduno di Torino. L'annata 1934 costa il doppio, cioè 14 lire. Salve.

AQUILA RAMPANTE - Padova. — L'apparecchio da te ricordato è della Fiat di Torino e la Società Breda è a Sesto San Giovanni (Milano). Vedi se a Padova c'è la possibilità di svegliare i dormienti, perchè cotesta città è tra le più arretrate per... L'aquilone. Ricambio ferdivi saluti.

MARIO MANFREDI - Bologna. — Per prender parte al corso di volo a vela occorre avere 16 anni compiuti e presentare domanda, a mezzo della propria organizzazione fascista, alla Commissione provinciale per il volo a vela presso il Comando federale dei Fasci giovanili. I documenti occorrenti sono: atto di nascita, autorizzazione del padre, certificato di idoneità fisica rilasciato da un medico della Milizia o municipale; da pagare una piccola tassa d'iscrizione. Saluti.

L'AVVOLTOIO RAPACE, che si firma anche Sergio e cognome illeggibile, farebbe bene a moderare la sua rapacità e a contentarsi di scrivere il suo riverito nome in modo che si possa leggere per potergli spedire gli arretrati che desidera.

(Altra posta a pagg. 4, 8 e 14).



Le possibilità dell'autogiro: la partenza da una piazza, tra i grattacieli, di un autogiro a guida interna e a comando diretto.

Gara Palestra dell'aeromodellista

Il regolatore di pressione per motorini ad aria compressa

Per il buon funzionamento di un motore ad aria compressa, un accessorio consigliabile è il regolatore di pressione; cioè, un apparecchio che in generale è costituito da una valvola tarata e con disposizione speciale che permette l'afflusso dell'aria a pressione costante ai cilindri del motore fin tanto che non verrà raggiunto l'equilibrio con la pressione interna del serbatoio; dopo di che il motore perderà gradatamente potenza, e la velocità di rotazione dell'albero diverrà sempre minore fino ad arrestarsi nel momento in cui il serbatoio resterà vuoto.

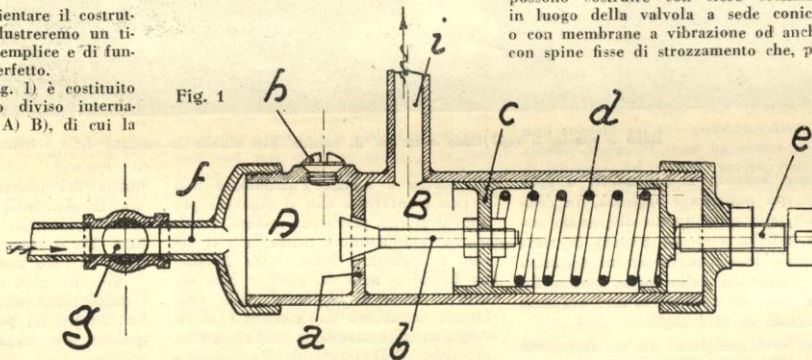
Per soddisfare ed orientare il costruttore di aeromodelli, illustreremo un tipo di regolatore assai semplice e di funzionamento sicuro e perfetto.

Questo regolatore (fig. 1) è costituito da un tubo cilindrico diviso internamente in due camere A) B), di cui la camera A) chiamata camera di pressione e la camera B) di decompressione.

La divisione delle due dette camere è fatta da un diaframma *a*) che è forato nel centro e forma sede ad una valvola conica *b*) la quale porta una spina di una certa lunghezza con cui si collega ad un pistone *c*) a tenuta perfetta e scorrevole, entro la camera.

Il pistone *c*) a sua volta è premuto da una molla *d*) a spirale, la cui pressione è regolabile per mezzo del perno a vite *e*). La camera di pressione A) è in diretta comunicazione con il serbatoio mediante un tubo *f*) chiamato tubo di presa d'aria, il quale è diviso da un pic-

le far lavorare il motore; e cioè, per esempio, se si vuol far funzionare il motore con una pressione costante di tre atmosfere, la molla dovrà essere tarata per tre atmosfere, ossia dovrà equilibrare il peso equivalente agente sulla superficie del diaframma *a*). Non crediamo sia il caso di riportare le formule per il calcolo delle molle, essendo queste assai varie e di inutile complicazione per quanto si vuol illustrare, premettendo che al costruttore non sarà difficile dopo alcuni tentativi, trovare la molla che farà al caso suo, tanto più che la

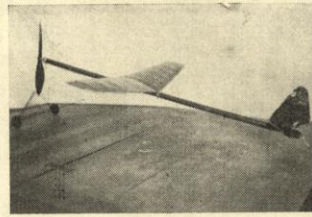


colazione di un tubo *f*) chiamato tubo di presa d'aria, il quale è diviso da un pic-

colazione di un tubo *f*) chiamato tubo di presa d'aria, il quale è diviso da un pic-

colazione di un tubo *f*) chiamato tubo di presa d'aria, il quale è diviso da un pic-

colazione di un tubo *f*) chiamato tubo di presa d'aria, il quale è diviso da un pic-



L'apparecchio per la Gara Nazionale categoria A costruito da Aquilotto di Torino.

colazione di un tubo *f*) chiamato tubo di presa d'aria, il quale è diviso da un pic-

colazione di un tubo *f*) chiamato tubo di presa d'aria, il quale è diviso da un pic-

colazione di un tubo *f*) chiamato tubo di presa d'aria, il quale è diviso da un pic-

colazione di un tubo *f*) chiamato tubo di presa d'aria, il quale è diviso da un pic-

colazione di un tubo *f*) chiamato tubo di presa d'aria, il quale è diviso da un pic-

colazione di un tubo *f*) chiamato tubo di presa d'aria, il quale è diviso da un pic-

colazione di un tubo *f*) chiamato tubo di presa d'aria, il quale è diviso da un pic-

colazione di un tubo *f*) chiamato tubo di presa d'aria, il quale è diviso da un pic-

colazione di un tubo *f*) chiamato tubo di presa d'aria, il quale è diviso da un pic-

colazione di un tubo *f*) chiamato tubo di presa d'aria, il quale è diviso da un pic-

colazione di un tubo *f*) chiamato tubo di presa d'aria, il quale è diviso da un pic-

colazione di un tubo *f*) chiamato tubo di presa d'aria, il quale è diviso da un pic-

delli a cui è applicato si svolge con regolarità e durata e l'aria del serbatoio viene gradatamente ed equamente utilizzata fino all'ultimo soffio.

L'applicazione è semplice e nella Fig. 2 ne diamo una dimostrazione schematica.

Giarella

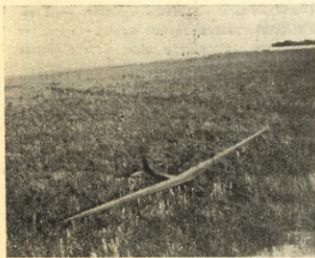
AERODELLI VELEGGIATORI ED A MOTORE

Nella costruzione di aeromodelli veleggiatori occorre maggiore abilità che nella costruzione di aeromodelli a motore, sebbene teoricamente il progetto, per chi volesse tener conto di tutti i fattori di calcolo, sia più complicato per questi che per quelli. Infatti tali fattori sono i seguenti: peso, superficie portante, velocità e potenza. Ognuno di essi poi si scinde in vari altri valori, come il carico alare, la forza sostentatrice che si esercita sulle ali, la resistenza all'avanzamento non soltanto delle ali, secondo il profilo e l'incidenza, ma del complesso dell'apparecchio; dalla potenza poi, in rapporto col carico alare, dipendono diametro e passo dell'elica, ed infine ancora, la velocità. Tutti questi valori sono legati reciprocamente da relazioni complicate e per la maggior parte non valutabili a priori. Basta questo breve accenno per far drizzare i capelli al più provetto aeromodellista.

Eppure gli aeromodelli volano, e molti volano bene: come avviene questo fenomeno, se il progetto è basato, generalmente, o su schemi semplici (apparecchi o tubo) o su riproduzioni più o meno fedeli di apparecchi reali (aeromodelli a fusoliera) secondo le simpatie personali del costruttore?

La spiegazione ci è data dal fatto che, durante le prove, se si è imbroccato giusto nella costruzione dell'elica (diametro e passo) e nella quantità di elastico (potenza), l'apparecchio vola: se no ci si aiuta con gli utilissimi diagrammi pubblicati da Giarella per la determinazione di questi valori in relazione al carico alare, con la pratica e con quella dose di intuizione che è elemento quanto altri mai necessario all'aeromodellista. (Fra parentesi, raccomando vivamente a tutti, principianti e anziani, di fare uso di questi diagrammi: ho visto un apparecchio di uno dei migliori aeromodellisti, acquistare, con un'elica determinata secondo i diagrammi, qualità di volo e di durata notevoli, mentre con un'elica non studiata i risultati erano stati scarsi).

Nella costruzione del veleggiatore, al con-



Un bel modello veleggiatore: l'Austria III costruito da Tosaroni.

colazione di un tubo *f*) chiamato tubo di presa d'aria, il quale è diviso da un pic-

colazione di un tubo *f*) chiamato tubo di presa d'aria, il quale è diviso da un pic-

colazione di un tubo *f*) chiamato tubo di presa d'aria, il quale è diviso da un pic-



Il decollo da terra di un modello di Valentini. Le ruote sono già staccate dal suolo.



Si prepara un lancio nel galoppatoio di Villa Borghese. L'aquilotto a sinistra, dall'aria scettica, pure che preveda la rottura degli elastici.

trario, non c'è modo di rimediare ai difetti di progetto altro che con la variazione del peso e dell'incidenza. In quanto al peso, non potendo, per ovvie ragioni, superare certi limiti abbastanza ristretti, non si otterranno grandi differenze. Elemento importantissimo è invece l'incidenza alare, che può raggiungere valori notevoli, fino a 8 o 9 gradi, per dare i migliori risultati (chiamiamo senz'altro incidenza ottima quella per la quale si ottiene la durata di volo maggiore). Negli apparecchi a motore, invece, si dispone generalmente il profilo a incidenza nulla o piccolissima: data la velocità aumenterebbe eccessivamente, con l'incidenza maggiore, la resistenza all'avanzamento con relative conseguenze dannose. Ne segue che, durante le prove del veleggiatore, l'aeromodellista può disporre della variazione del peso e dell'incidenza. Variando questa, a parità di peso, varierà la durata, fino ad ottenere la massima con l'incidenza ottima che sarà quella oltre la quale la durata comincia a diminuire: una volta determinata l'incidenza ottima, si può cominciare ad sperimentare le variazioni di peso, con le quali si varieranno le qualità di equilibrio, soprattutto longitudinale. (Nelle variazioni d'incidenza bisogna notare tuttavia che per ogni incidenza il centramento sarà diverso: partendo da incidenza nulla, per ogni aumento di essa il centro di pressione si sposta verso il bordo d'attacco: occorre quindi spostare corrispondentemente il peso in avanti per ottenere il nuovo centramento).

In tale maniera si possono ottenere buoni risultati, se il profilo scelto è adatto al volo a vela, da un modello di veleggiatore che all'inizio delle prove li ha dati scarsi (beninteso qualora il progettista non sia in grado di determinare per via di calcolo, in base ai diagrammi del profilo, il valore dell'incidenza ottima).

Il veleggiatore, che non dispone che di proprie qualità turistiche, non avendo in sé nessuna forza all'infuori di quella esigua componente del peso secondo la traiettoria

percorsa, risente maggiormente le perturbazioni provenienti dall'esterno (colpi di vento, ecc.) che invece sono efficacemente contrastate dalla potenza esercitata dall'elica. Per il veleggiatore perciò occorre un giuoco finissimo delle poche variabili a disposizione, giuoco nel quale può e deve maggiormente manifestarsi l'abilità, non costruttiva che è uguale in tutti i casi.

Credo di non sbagliare affermando che mentre molti sanno costruire e far volare un aeromodello a motore, sia pure ad aria compressa (si tratta in fondo di questione costruttiva), pochi invece sono capaci di costruire e far volare soddisfacentemente un aeromodello veleggiatore. Temo anzi che alcuni aeromodellisti abbiano avuto delle delusioni in materia, e che per questa sola ragione considerino adesso il veleggiatore

come una sciocchezza in paragone all'aeromodello a motore, mentre avrebbero forse profitto di più cercando in sé stessi le cause degli scarsi risultati, anziché disprezzare quello che non è riuscito alla prima prova, come la volpe con l'uva.

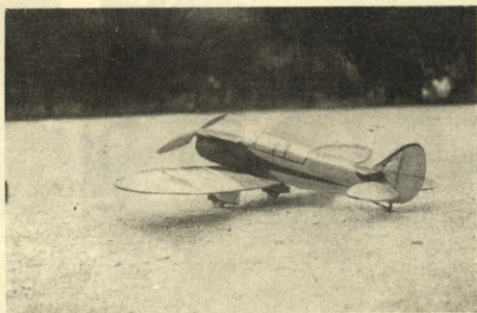
Io personalmente vorrei vedere sviluppata molto maggiormente questa parte dell'aeromodellismo, poiché chi sa ottenere buoni risultati da un veleggiatore, sa certamente ottenerne di ottimi, nel campo che ci riguarda, da un apparecchio a motore.

Giorgio Bacchelli

LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

GIANCARLO VALLINI - *Badia Polesine.* — Per allungamento alare si intende il rapporto che esiste fra la lunghezza totale dell'ala e la corda media dell'ala stessa.

Ho esaminato il tuo progetto e lo approvo, salvo però a consigliarti di aumentare



Il Breda 33 di Pulcino di Rovereto, il quale giura che questo apparecchio vola. Lo creciano e ci ralleghiamo con lui.

terne le dimensioni sia in lunghezza che in larghezza.

Per i disegni di aeromodelli ti consiglio di rivolgerti a qualche ditta specializzata in questa materia.

ELVIRINO TAGLIABUE - *Vercelli.* — Ti ho fatto inviare un opuscolo che ti può interessare.

Non basta leggere le mie lezioni per diventare aeromodellista; occorre anche costruire. Dunque all'opera e auguri di buona riuscita.

GABBIANO BIONDO - *Villafranca Veronese.* — Applicando due eliche ruotanti in senso inverso, si elimina la coppia di reazione.

La costruzione dei galleggianti per idro può essere eseguita con lo stesso sistema con cui si costruisce una fusoliera, cioè con ossatura in legno formata da diaframmi e da regoli correnti; il rivestimento può essere fatto con carta resa impermeabile con vernice apposita.

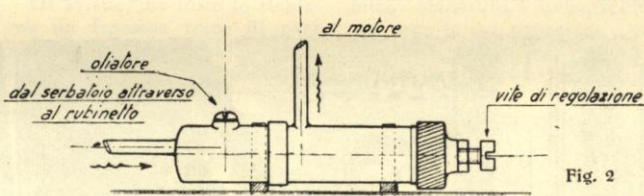
Il volume dei galleggianti deve essere tale, da poter sostenere il peso totale dell'apparecchio con la minima immersione.

Per ottenere una massima scorrevolezza dell'elica è consigliabile l'applicazione di un cuscinetto a sfere del tipo a reggispinta.

W. X2YK - *Genova.* — Hai ragione; la scala di quello schizzo non è esatta, causa la riduzione del cliché per la stampa.

Ti consiglio di farti inviare qualche disegno costruttivo da ditte fornitrici di accessori per aeromodelli.

giar.



Gare di aeromodelli IN GERMANIA

Alla Wasserkuppe ed in presenza di 3000 ragazzi appartenenti alle formazioni aeronautiche della gioventù hitleriana, si è svolta il 10 giugno scorso una riuscita gara di modelli volanti.

I 424 iscritti — che provenivano da tutte le parti del Reich — si sono tutti presentati e la gara pertanto non si è potuta chiudere nello stesso giorno.

La competizione ha dimostrato che la tecnica della costruzione dei modelli ha molto progredito in questi ultimi anni, come anche migliori sono diventati i metodi d'insegnamento, sia pratico che teorico, impartito presso i singoli gruppi locali dell'Unione Sportiva Aeronautica.

Da notare, che presso questi gruppi già avevano avuto luogo delle gare eliminatorie cosicché alla Wasserkuppe hanno partecipato solo i migliori.

La costruzione metallica dei modelli, che da anni combatte perché se ne riconoscano i grandi vantaggi, quest'anno ha potuto affermarsi con successo.

Il vincitore della competizione è stato un apparecchio senza coda, monopiano di un'apertura d'ala di 1 metro e 80 e che è rimasto in aria per 37 minuti e 41 secondi.

Quanti concorrenti arrivano al Littorio? Si spera (si spera) che anche in Italia, in seguito all'interessamento degli Ae. C. provinciali, si possa vedere uno spettacolo simile.

A FALCONARA MARITTIMA

L'Aero Club «Ernesto Fogola» di Ancona, indice ed organizza una gara di modelli volanti, valida quale eliminatoria per i modelli che potranno prendere parte al Concorso nazionale modelli volanti che si svolgerà a Roma il settembre prossimo.

La gara provinciale avrà luogo nel grande aeroporto civile di Falconara Marittima il giorno 11 agosto p. v. dalle ore 7 alle 9 e ad essa potranno partecipare solo i soci dell'Aero Club «Ernesto Fogola» in regola con la tessera per l'Anno XIII, o coloro che si faranno soci entro il 31 luglio del corrente anno.

Sono esclusi dalla gara coloro che siano notoriamente proprietari o appartenenti ad aziende commerciali costruttrici di modelli volanti.

Le domande di iscrizione dovranno essere compilate in carta libera e fatte pervenire alla sede dell'Aero Club «Ernesto Fogola», Idroscalo «Sanzio Andreoli», Ancona, non più tardi del 12 agosto p. v. ed accompagnate dalla tassa d'iscrizione di L. 5 (anche in francobolli).

Con la iscrizione il concorrente dichiara esplicitamente di conoscere il Regolamento e di osservarne le prescrizioni. Nella domanda devono essere chiaramente indicati la categoria alla quale il concorrente vuole partecipare e il suo domicilio.

Pertanto al concorso sono ammesse quattro categorie di modelli: categoria a) modelli volanti a tubo, con motore ad elastico, costruiti su disegno d'insieme fornito dal R. Aero Club d'Italia; categoria b) modelli volanti a fusoliera, con motore ad elastico (esclusi i modelli Canard), dimensioni massime: m. 1,50 d'apertura alare; categoria c) modelli volanti a fusoliera, con motore meccanico (escluso elastico e polvere pirica), dimensioni massime: m. 3 di apertura alare; categoria d) modelli volanti aereo-veleggiatori, dimensioni massime: m. 2,50 di apertura alare.

A FIRENZE

Il 10 agosto p. v. si svolgerà sul campo d'aviazione di Peretola la gara modelli volanti riservata alla provincia di Firenze.

Tale gara è classificata come eliminatoria per i partecipanti al Concorso nazionale.

Coloro che desiderano prendervi parte dovranno presentare domanda in carta libera, indirizzata al presidente dell'Aero Club «Luigi Gori» alla Segreteria del detto Aero Club in Firenze, Piazza Antinori 1, dove pure potranno rivolgersi per tutti gli schiarimenti che desiderassero o



I fratelli Rodorigo e Finocchi come aiutante. I due modelli hanno dato buoni risultati.

per prendere visione del regolamento del Concorso nazionale.

I concorrenti dovranno essere soci del Reale Aero Club d'Italia in regola con la tessera dell'anno XIII, e nella domanda dovranno indicare la propria età ed a quale categoria desiderano partecipare, tenendo presente che ogni concorrente può partecipare con un solo modello ed in una sola categoria.

VI GIV PER IL SAHARA

Grande romanzo aviatorio-coloniale di Ulisse Perso

(Continuazione dal numero precedente)

— Ma... sono tutti morti?

Restò con gli occhi fissi a una di quelle finestre, praticata nel soffitto di una saletta con pareti levigate splendenti, a riflessi madreporici; e tutto in giro correva un divano morbido, ampio, ricoperto di fine stoffa azzurro cupo. Ma anche lì nessun segno di vita: desiderava anche la minaccia, anche la lotta mortale, pur di liberarsi da quella solitudine.

Sì, qualche cosa si è mosso, laggiù, nell'angolo presso l'uscio: non vede la persona; ma non c'è più dubbio.

Qualcuno, forse spaventato dai suoi passi (sfido io! con quegli scarponi!), si era rimpiazzato dietro la tenda: vedeva benissimo, di lassù; la punta nera di una scarpetta, e la tenda ondeggiava.

— O un fanciullo o una donna: posso dunque avventurarmi. Farò poi le più sentite scuse.

Di scuse ne avrebbe dovute, perchè era deliberato di entrare subito in quella saletta, passando da quella finestrella del soffitto.

— Non posso mica indovinare la strada giusta, in questo labirinto; dovevano darmi una guida. Oh! io passo di qui senz'altro. Forse è buona norma di etichetta, in questo regno, passare per le finestre sfondandole.

Con la chiave che si era portata dalla piramide, piano, per non accrescere lo spavento di quella persona timida, rimpiazzata lì sotto, lavora intorno al cristallo, e gli riesce agevolmente di scalzarlo, e, con la punta del gheriglio, di far leva in un angolo scalfito e finalmente di sollevarlo da poterci ficcare un dito: e lo tirò via.

Prima di avventurarsi, in ginocchio, reggendosi con le mani agli orli, esplorò ogni angolo, poi tossì per rassicurare la persona timida; disse:

— Non ho cattive intenzioni, Sono il figlio di Ra, che mi ha comandato di arrivare dall'alto.

Come sulle parallele, si infilò giù con i piedi e afferrandosi agli orli, misurato ad occhio l'altezza che era di un quattro metri, dondolandosi misuratamente, prese lo slancio e giù! si lasciò andare obliquo a cadere sul divano.

— Bravissimo, Tor: dieci in educazione fisica!

Ma quel tonfo doveva pur scuotere quella creatura timida che stava nascosta; o far accorrere gente dalle camere vicine: invece persisteva ostinato quel silenzio che lo indispettava tanto.

— Insomma, signora o signorina o bambino, metti fuori la testa, che ti faccia i miei convenevoli.

Si levò e senza più scrupoli smosse la tenda che vedeva sempre lievissimamente oscillare; ma prima ancora di distinguere chiaro, a una prima visione confusa, si ritrasse e rimase irrigidito; fra il raso azzurro delle tende e il granato dei tappeti, emerse un enorme coccodrillo

con la bocca fangosa crocchian-te, in ansia di assalto. E stava rimpiazzato con tutto il corpo sotto il divano, puntato, in minaccia, sulle due zampe davanti, la sozza testa ondeggiante; e, così, sbarrava la porta, unica via di scampo.

Tor è lì, soggiogato, il pensiero e i muscoli inerti: e sta per abbandonarsi, quando gli pare di udire lontano la voce di Or, che lo chiama.

Il pensiero dell'amico più debole che aveva bisogno della sua forza, lo liberò da quello stato di ipnosi; strinse i pugni, inarcò le gambe, pronto a spiccare il salto da oltrepassare il mostro ed arrivare al di là dell'uscio.

Ma, come indovinando la sua tattica, il coccodrillo sbucò, inarcando la schiena squamosa e, fino alla coda, tutto era lì, assediando il ragazzo, in anelito di lotta.

Tor ha un lieve guizzo per tentare il salto ed il rettile con uno scrollo rapido lo chiude, portando il muso contro la coda e, con le zampe unghiate gli ra-

spava i piedi. Emanava un fetore nauseabondo.

— Tor, Tor! — gridò, allora distintamente, la voce di Or, e si era avvicinata.

Vinse ancora una volta l'intorpidimento mortale e balzò a piè pari fuori di quel cerchio. Andò a cadere riverso sul divano.

Il mostro deluso si drizzò rapido come arco d'acciaio, e tesa la coda, a gola spalancata, muove sicuro contro la preda ormai inerme: Tor vede le fauci enormi, brunastre sprofondarsi fra i triangoli lucidi delle file dei denti a cesoie, con macchie nere di fango sanguigno.

— Tor, Tor! — gridava Or affacciandosi.

Capitolo XXII.

Guanciali di piuma

Alcuni coccodrilli risalendo dalle caverne, su per le macerie delle volte sprofondate, erano penetrati nei palazzi, e si aggiravano famelici, soli padroni ormai.



... ma prima ancora di distinguere chiaro, a una prima visione confusa, si ritrasse e rimase irrigidito...

Gli ippopotami sacri, nutriti in uno stagno presso la piramide, erano periti con le rovine del tempio e della gigantesca statua di Ra. Dei serpenti boa, uno solo, superstite, avvolto nelle sue spire, digeriva, in un sonno profondo, l'ultimo pasto che gli aveva ammannito il sacerdote. Il suo tempietto si trovava presso la sala del trono, ma per la caduta di un macigno, inesorabilmente chiuso per sempre. Con questi mostri i due ragazzi, inconsapevoli del disastro, erano destinati a vivere nelle viscere dell'Era Kohor.

Or si era svegliato al fragore dei ciottoli, che rotolavano giù dal monte, lungo un canalone, che passava sulla volta della sala, in cui lo avevano chiuso.

Balza esterrefatto e, prima ancora di riavere la coscienza del luogo, in cui si trova, e delle circostanze, che ve lo hanno condotto, si precipita contro una parete, in cui si apre una finestra esile e lunga; pareva una feritoia.

Non scorge altro che i fianchi della montagna di là dal lago, mentre il frastuono aumenta, punteggiato a quando a quando da deboli grida subito soffocate. Poi un polverone sale dal lago, mentre via via il fracasso diminuisce e poi cessa.

Seguì un silenzio della morte.

— Che accade, mio Dio? E Tor? E Nefer? E le dame che furono tanto cortesi? Che vogliono ancora da me? E Tor? Bisogna che io lo ritrovi.

Ma la disperazione lo vinse e s'abbandonò singhiozzando sul letto. Nella grande coppa di porfido cadevano rade ormai le stille, con suoni cristallini, che gli accarezzarono l'udito e lo richiamarono all'azione, invitandolo a bere. Aveva tanta sete! Tuffò il viso e le mani nell'acqua limpida e freschissima, e quel refrigerio lo rinfrancò alquanto.

— Bisogna uscire di qui.

Esplorò le pareti attentamente, sollevando le ampie falde di papiri istoriati, e finalmente scopre un usciolo che dà in un andito buio.

Avanza cauto alcuni passi, ma è tosto ricacciato da una puzza nauseabonda di imo salmastro e di materia putrefatta; si arresta, indietreggiando sulla seglia, e, con terrore, s'avvede che quella puzza è portata contro di lui da un essere che si avvicina: arretra ancora, ed ecco sbucare una testa orribilmente ributtante di cocodrillo.

(Anche Or s'imbatte in un cocodrillo! Sono davvero spiacevole di questa uniformità di azione, che renderà forse monotono il mio racconto: ma la

storia è storia e non è in mio potere modificarla per gusto di varietà).

Istintivamente Or saltò, a difesa, sul letto: la vista di quell'essere immondo ripugnava fino alla nausea; e questa egli fuggiva più del pericolo stesso. Nascose il volto in mezzo a molti guanciali di piuma e tremava anelando. Gli parve così che passasse molto tempo. Sollevò la testa e, vincendo il ribrezzo, riguarda e vede la bestia con le due zampe anteriori sulla sponda del letto, puntate contro di lui; le mandibole feroci, e gli soffiava addosso il suo alito pestifero.

Or, gelato dal terrore, guarda immobile, vinto: il cocodrillo, quasi a prova, chiude, con secco crocchio, le mandibole e con un rantolo, inspirando a lungo, le riapre, levandosi sulle zampe unghiate per l'assalto.

Perduto ormai, il ragazzo afferra a due mani un guanciaie, per inutile riparo e l'animale voracemente lo addenta.

Or sviene: ma tosto lo richiama un fracasso come di ossa sbattute sul pavimento: riguarda timido e vede il bestione di-

battersi in agonia. Guizzava rapida la coda crestata, le quattro zampacce rasparono rabbiosamente, il muso piantato contro il pavimento come volesse configgersi.

Sbuffava a stento, mentre dalle fauci soffocate fiottavano rare le piume del guanciaie dilaniato, che erano penetrate nella gola.

Or guardò, stupito della sua vittoria involontaria. Il cocodrillo si dibatteva ancora debolmente e ogni suo soffio aumentava, nella successiva inspirazione, il soffocamento: si contorse tutto, s'appiattì, si riversò a pancia in aria e rimase lì, stecchito.

Ci volle qualche minuto prima che Or si rendesse conto di quello che egli stesso aveva fatto.

— Dunque un guanciaie di piume — benedetto lo struzzo che le ha fatte! — serve meglio di una carabina per la caccia di questi bestioni.

Ricuperò la sua gaiezza, e saltellava vittorioso intorno al nemico abbattuto, dimenticando per poco la sua situazione quasi disperata. Ci ripensò ben presto, e con brusco trapasso si

diede perdutamente a chiamare l'amico:

Tor! Tor! Tor!

Chiamava così, ma in fondo capiva che era assurdo che Tor lo potesse sentire: si figurava l'amico nella piramide alle prese con Ra e con i suoi sacerdoti.

Egli ricordava bene che nel "pozzo di Sirio" gli avevano detto che Tor era sceso nel tempio a liberare il Re: ma poi la sua mente si smarriva dietro varie supposizioni, per spiegare quei funesti rumori di cataclisma, seguiti poi dal silenzio della morte.

— Tor! Tor! Toor!

Qualcuno al suo grido sarebbe accorso. Ma attese inutilmente a lungo.

E fu sorpreso dal rombo di un motore.

— Un aeroplano! O non sarà forse il nostro idrovolante montato da Tor che va a cercare aiuti?

Si precipita alla finestra e fa appena in tempo a vedere il "Caproni" di Donati, che girava allora per la conca esplorando a bassa quota.

Ulisse Perso

(Il seguito al prossimo numero).



...ma la disperazione lo vinse e s'abbandonò singhiozzando sul letto...



E' arrivato in Redazione un plico di Betti Carlo, Avionetto, promosso senza esami, come suole firmare. Dal plico è uscito un racconto intitolato «Vivere pericolosamente». Dichiaro e sostengo che i veri pericoli li passiamo noi che facciamo il giornale, con arrivi simili. Non abbiamo il coraggio, per il rispetto dovuto a queste colonne, di pubblicare quanto scrive il buon Avionetto, anche perché non vorremmo veder crollare le colonne medesime come quelle del Tempio. In ogni modo ci sentiamo in grado di dargli la soddisfazione di riprodurre dei pezzi, tanto per non defraudare i bravi amici aquilotti di qualcosa di buono: noi è giusto che ci divertiamo soltanto noi. Dunque si tratta di un ragazzo che si nasconde in una cassa nella stiva di un bastimento in partenza per l'A. O. Ne esce all'arrivo a Massaua. Naturalmente tutto nero di carbone. Guarda guarda, il carbone dei bastimenti è tenuto in casse! Lo sapevate voi? Noi no. E' addentato per i calzoni da un cane di bordo che ci rimette un dente. Che calzoni!

«Ma la peggio è per il cane, chè i calzoni seguono Silvano anche con un suo dente». Dovete sapere che il cane appartiene al carpentiere, il quale, «vecchio lupo di mare, accarezza il povero Fido, dandogli dei ritagli di carne, tanto per consolarlo della perdita del dente». Intanto Silvano, raggiunta la costa, si inoltra verso l'interno. Dopo mezz'ora trova un pozzo. Un beduino (ne ha fatta di strada da Massaua per trovare i beduini!) sta bevendo, ed il nostro eroe gli ruba il cavallo col quale galoppa incontrando «vere carovane di carri carrette soldati» e, strano a dire, nessuno pensa di fermarlo! Per farla breve, arriva a un campo d'aviazione, in cui penetra strisciando in un fosso fin presso a una cassetta, nella quale si riveste di una combinazione, d'un casco e d'un paio di scarpe da aviatore. Naturalmente, equipaggiato in tal modo, finisce su un aeroplano, mentre un tenente esce in pijama (gli aveva rubato gli indumenti di volo!) dalla già nota cassetta, appena in tempo per vedere, alla incerta luce dell'alba, un decollo che pare un'acrobazia». Ma non basta: «Silvano guida servendosi delle indicazioni avute da amici lette su libri».

Vedete come è facile pilotare? Cercate di avere molte indicazioni da amici e di leggere libri e montate tranquilli. Dopo due ore si mette la cuffia della radio, proprio in tempo, per sentire una voce che dice: «Una banda di Abissini (sic) ha sconfitto presso XYZ, non si sa l'esatta posizione, il villaggio di XXX è in pericolo». Silvano, è prevedibile, scopre ben presto la banda di abissini, toglie la sicura alle mitragliatrici e comincia a volteggiare

a bassa quota» lasciando cadere le bombe. «Gli abissini tentano invano di colpire l'apparecchio: è tanto veloce e le sue manovre tanto impensate (lo credo bene) che non possono neanche puntare i loro moschetti...».

Ma sentite cosa si può fare con un po' di buona volontà e con molte indicazioni di amici: «L'apparecchio si getta da centinaia di metri, si riprende a decine, si ripiglia di fianco (!), s'impenna, si rovescia, e la mitraglia arresta tante vite barbare sanguinarie, abbatte tanti banditi, fa dei vuoti famosi nelle schiere gettate a terra».

Ma ogni bel giuoco dura poco e la guerra è la guerra: in una di queste manovre l'apparecchio sfiora la terra e capotta. Ma che vi credete? Arrivando giù da qualche centinaio di metri a tutto motore — a quale velocità potete immaginare! — il giovane Silvano si rialza e trova le mitraglie (prima l'autore scriveva mitragliatrici, almeno in tanto buone condizioni da poter ancora sparare sulle «turbe che avanzano urlanti»). Proprio finito il caricatore, arrivano altri aeroplani italiani e Silvano può morire



Uno scorcio della sede dell'Aero Club di Genova. Alcuni aquilotti consultano con interesse le innumerevoli riviste d'aviazione sparse sui tavoli.

contento — poichè «la sua morte corona la vittoria degli aviatori italiani». Caso mai la vittoria dovrebbe coronare la sua morte, non ti pare, caro Avionetto, promosso senza esami?

Vedi, siamo nel clima De Amicis, il quale però in materia di eroismi di ragazzi in guerra (il tamburino sardo, La piccola vedetta lombarda) si è attenuto, da buon ufficiale, a casi logicamente possibili. Ma cose strampalate, con miscuglio sentimentale, perchè volerle dare in pasto ai compagni aquilotti che fanno qualcosa di serio? Da' retta: perchè non ti dai con impegno all'aeromodellismo? Sai che potresti riuscire a far volare un aeroplano costruito con le tue mani?



Pisa. — Il Segretario federale fra i Giovani Fascisti del Reparto «pre avieri». (Foto Pacinotti).

Se tu sapessi quando è dolce la trepidazione prima della prova, e che soddisfazione rappresenta un volo anche di tre secondi soltanto!

BRUNO NOVARENE - Torino. — Sei intelligente perchè non ti sei arrabbiato. Un minchione avrebbe preso il nostro spirito per una vera e propria diffamazione. Delle sette lire in francobolli non ne sappiamo nulla, ma, tuttavia, siccome è certo che tu non menti mai, dimmi cosa dobbiamo fare e così ripetimi le domande della famosa ultima lettera rimasta senza risposta. Sono molto contento che il volo di Torino ti abbia fatto felice e che tu apprezzi tanto i nostri raduni e tutte le altre iniziative a favore dei nostri abbonati. Ti ringrazio ancora delle belle fotografie e ti annuncio che ho intenzione di farti un regaluccio. Se hai un desiderio manifestalo; altrimenti ci penserò io. Le tue impressioni di volo sono ottime, e le pubblicherò con piacere. Scrivimi, dunque, e stammi sano e allegro.

ACCIPITER - Firenze. — Certo, si fanno tre cose: si suda, si suda, si suda. Interessantissima, ma poco pulita attività. Ora, col caldo che c'è, mi stupisco che pensi alla rubrica filatelica e all'Enimmistica. Mi stupisco perchè fra i quindicimila e più lettori de L'aquilone tu solo hai chiesto informazioni circa la sorte delle decedute e non compiante rubriche. Ci siamo accorti che erano rubriche alle quali i nostri lettori non dedicavano nemmeno uno sguardo compassionevole, e le abbiamo sopresse, facendo così opera altamente umanitaria e intelligente. Che abbiamo fatto bene a far così lo dimostra il fatto che uno solo — dico uno solo — fra tante migliaia, ha protestato. Io lo dicevo sempre al direttore: «Badi che simili rubriche possono interessare le zitelle, i pensionati e i viaggiatori di commercio, ma non dei giovani

pieni di vita e di idee come sono i nostri aquilotti e le nostre rondini, quasi tutti futuri aviatori». E adesso sono felice. Non più parole incrociate, non più sciarade a incastro; mi sentirò più parlare oziosamente di francobolli. Pensa: una persona che raccoglie i francobolli! Che occupazione utile! Capisco una collezione di bigliettini di banca, o di titoli di Stato, o di disegni, o di monete, o di medaglie; meglio di medaglie, con tanto di motivazioni intestate al collezionista. Questa è una collezione che un italiano generoso, nuovo, di questo tempo nuovo, deve fare! E dimmi se ho torto. La copertina a colori la puoi fare. Il concorso è sempre aperto alle persone... intelligenti. Ti ho fatto spedire i numeri richiesti. A Firenze potresti lavorare a favore de L'aquilone. Codesta è una città che dorme da un pezzo su troppi allori, e tu sai che l'alloro, come tutti i vegetali, si secca, marisce, si tramuta in polvere. Bisogna piantarne di nuovo. Capita la metafora? Ciao e auguri.

MOTORISSIMO - Roma. — L'«S. 66» ti verrà spedito presto, quando faremo le spedizioni agli abbonati di Roma.

VEZIO VECCHI - Grosseto. — Le promesse le manteniamo sempre. Piuttosto avresti dovuto leggere i ripetuti avvisi pubblicati sul giornale per invitare gli abbonati ad attendere pazientemente i cartoni che vengono spediti ogni giorno, a seconda dell'ordine delle richieste.

FALCO AZZURRO N. 2. — Ho ricevuto la tua lettera e successivamente è giunto il vaglia. L'abbonamento è stato fatto decorrendo dal n. 12 come desideri. Il modo simpatico col quale ti sei presentato per avere libero accesso nella famiglia de L'aquilone, mi ha

veramente commosso. Quantunque sperduto in cotesto lontano paese, hai avuto un pensiero affettuoso per il giornale che rappresenta ed incarna la tua passione per il volo. Bravo. Manda pure domande per Giarella e per me, che ti risponderemo con la consueta diligenza adoperata verso tutte le rondini e tutti gli aquilotti. Auguri e saluti.

GUFO AZZURRO - Agordo. — Provveduto. Ti scrivo a parte. Saluti cordialissimi.

ALDO ALTIERI - Roma. — Ho veduto il disegno dell'edificio che dovrebbe essere sede del gruppo Romano. Vedo che hai voglia di scherzare. Approvo però la tua idea relativa al pagamento da parte degli aquilotti romani, di una modesta quota per pagare la pigione d'un locale. E di ciò ripareremo a settembre, quando avremo saputo con certezza se l'Aero Club di Roma desidera dormire i suoi sonni tranquillamente. In quanto a L'aquilone settimanale ti posso assicurare che siamo a buon punto. Credo che col primo numero del prossimo anno le nostre speranze saranno diventate realtà. Apprendo con piacere che la gita a Guidonia è stata per te, come per gli altri, fonte di gioia. L'approvazione dei miei giovani amici è l'unico premio alle nostre fatiche; e ti assicuro che, spesso, dobbiamo molto faticare. Il cartone dell'«S. 66» ti verrà spedito fra qualche giorno. Questa volta Roma viene servita per ultima. Quando leggerai queste righe il tuo amico Alberto Pozzini di Roma avrà già ricevuto il giornale. Saluti cordiali.

Zio Falcone

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

MOVÒ

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

COSTRUZIONI MECCANICHE AERONAUTICHE

Soc. Anonima - Capitale int. versato L. 2.400.000

Sede Sociale e Stabilimento
MARINA DI PISACostruzione di Aeroplani e Idrovolanti
civili e militari in legno e in metallo

IDROVOLANTE "MARINA FIAT 6."

Tipo da caccia e ricognizione - Bipoposto ad ali pieghevoli - Catapultabile - Carico utile 820 kg. - Autonomia in crociera 1200 km. - Velocità max. 290 km/ora a 2000 mt. - Salita 5000 mt. in 12 - Motore FIAT A. 59 700 HP.

RIMINI ESTATE 1935**IN CIELO:**

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

IN MARE:

Gara Nazionale Nautica

IN TERRA:

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



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

USCIRÀ PROSSIMAMENTEIn 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.

Fabbrica automobili**ISOTTA FRASCHINI**Via Monterosa, 89
MilanoImprese 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.

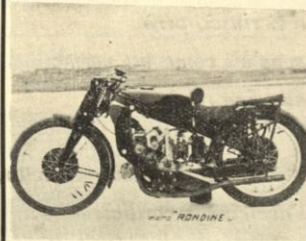
Conquista di altri 6 Records Mondiali con motori I. F.

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**COMPAGNIA
NAZIONALE
AERONAUTICA****ROMA**

Moto RONDINE



1ª e 2ª assolute

Gran Premio Motociclistico di Tripoli
31 marzo 1935

Rècord giro più veloce

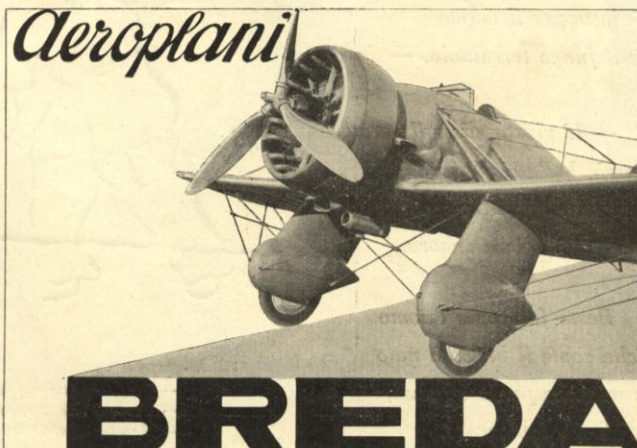
Gran Premio R. M. C. I. - Monza
24 maggio 1935**AEROPLANI CAPRONI S.A.**

SEDE E DIREZIONE GENERALE:

Via Mecenate 76 - MILANO (Tallero)

Telegrammi:
AEROPLANI CAPRONITelefoni:
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 migliaia 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 acrobaziaCOSTRUZIONI METALLICHE
MISTE ED IN LEGNO**MOTORI E
AEROPLANI**PER TUTTI I SERVIZI
CIVILI E MILITARI**MOTORE A S 6**Record mondiale di velocità
assolute: Km/ora **709,209**Record mondiale di velocità
sui cento chilometri:
km/ora **629,370**Coppa Blériot:
km/ora **619,374**
per mezz'ora di volo.**AEROPLANO
CR 30**

(MOTORE FIAT A 30 R. A.)

Coppa Del Molin:
Km/ora **345**
(apparecchio monoposto)Coppa Bibescu:
Km/ora **356**
(apparecchio biposto)Gara internazionale di
acrobazia collettiva
(apparecchio monoposto)**FIAT S. A.**

VIA NIZZA, 250 - TORINO

**S.A. AERONAUTICA
D'ITALIA**

CORSO FRANCIA, 366 - TORINO

**Cantieri Riuniti
dell'Adriatico**Soc. An. 150 milioni interamente versati
Direz. Centrale - TRIESTE - Palazzo LloydOfficine Aeronautiche
MonfalconeApparecchi Cant - Aeroplani
ed Idrovolanti civili, mili-
tari, per scuola e turismo

QUI IL FATTORE POTRE' VEDERE CHE VOLARE E' SOLO VOLARE

Disse un vermetto amabile
nascosto tra i fagioli
ad una farfalla:

— Beata te che voli!



Vedi dall'alto il mondo
e d'ogni sua bassezza
neppur l'odor può giungere
fino a cotanta altezza.

Il cielo è tuo; ci hai l'oro
del sole dentro l'ali,
o te fortunatissima
fra tutti noi mortali. —



Neppure a farlo a posta,
il vento fatto vela

sbattè la farfalla
dentro una ragnatela.

Cercò di svincolarsi
e ci riuscì, però
senz'ali come un verme
alla fine restò.

Ansioso il buon vermetto,
s'avvicinò e cordiale
le chiese: — Amica bella,
s'è fatta molto male? —



Rispose la meschina
lagrimando: — Macchè,
lo strazio mio è d'essere
or proprio come te.

Che m'importa di vivere?
La vita senza il volo
è fatta per il verme
e il fungo terraiuolo. —

— E' giusto, disse il verme,
però, bella signora,
non si disperi troppo
chè può volare ancora.

Basta far come l'uomo
che come il bruco è nato
nudo, ma pensa e pensa,
l'ali s'è fabbricato.

Ormai chi vuol volare,
se proprio non è idiota,
entra alla scuola e in breve
se n'esce ch'è pilota. —



Convinta la farfalla
tenera gli sorrise
e il saggio suo compagno
a sposar si decise.

E nacque in primavera
dai dolci lor sponsali
uno sciame di bruchi,
però con tanto d'ali.

Contemplando commossa
il lieto sfarfallio,
sospirava la mamma:
— Volo! Dono di Dio! —

Chin

FAVOLE RIMODERNATE

I.

L'Aquila e l'Aquilotto

L'Aquila disse un giorno
al tenero Aquilotto:
« Tu mi rigiri intorno
gonfio come un fagotto!

Tu sei poltrone e molto,
o figlio pelandrone!
E finirai, o stolto,
noioso e somarone!

Impara un po' a volare!
Muovi quelle tue penne!
Se no, le puoi tagliare
d'un colpo di bipenne! ».

« Le ali affaticare?
Mamma, non è per me.
Io voglio per volare
l'« S. 73! ».

Fedrino

VOLO A VELA



— Vengo a dirle che oggi non si può volare.
— Perché? C'è troppo vento??
— Macchè. Il motore del verricello non funziona.