

L'AVULONE

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

|| **quindicinale di aeronautica per i giovani** ||

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



Ricordo di un'impresa memorabile

TACCUINO 1933

Stralcio dal mio taccuino del 1933 queste note relative all'impresa atlantica della Centuria alata di Italo Balbo. Sono appunti e impressioni, che non ho pubblicati all'ora e che ora stampo senza nulla aggiungervi.

30 giugno, notte — Anche stasera ho veduto sparire, come una lucciola, l'ultima brace di sigaretta nel buio che vibra ancora, per un poco, di parole sommesse. Soltanto mezz'ora fa la ghiaia dei giardini era piena di passi, ed ora gli ultimi si sono spenti sulla soglia di fletto del dormitorio. Là sul paese vivo, luci e voci insolite. Una piccola folla di gente d'ogni lingua si agita in un'attesa simile alla febbre; così da tanti giorni, e notti, oramai. «Partiranno?».

Ieri notte, ospite degli ufficiali, ho

1° luglio, l'alba — Squilli di tromba e la bandiera che si leva sul pennone respirando come cosa viva. La folla intorno, sbigottita. Nella musica dei motori e nel sole che nasce si innalzano e si perdono i cento di Balbo.

La folla rimane sola, muta, come in un deserto.

A Roma, alcune ore più tardi, sdraiato sul mio letto non dormo. Nè si riposa il mio pensiero attivo. Non capisco come avvenga, ma mi sembra che se dovessi dormire si romperebbe quel filo ideale che da stamattina all'alba mi tiene unito alla centuria alata. Penso anche (e questa è davvero una strana idea) che se non li seguissi con la mente, fervidamente, potrebbe accadere qualche sciagura. Se io sapessi pregare, io adesso pregherei in ginocchio, per la loro vittoria.

Non posso non pensare attivamente che a palazzo Venezia, o altrove, l'Uomo del nostro destino ha nell'animo forte la mia stessa ansia e la mia stessa certezza. Pause brevi nel grande lavoro da titano, e in que'le pause, visioni di spazi infiniti che l'ala d'Italia va conquistando.

12 luglio — (Reykjavik - Cartwright).

Li so e li vedo sul mare infido, inesplorato. Sotto ad essi è l'ingannevole vagare dei ghiacci e il fluttuare della nebbia. Mille volte in un giorno io vedo ventiquattro macchine alate sulla deserta immensità, le prore verso la certa mèta. E non mai un dubbio. La gioia si accumula nel mio cuore di italiano e quando le campane diffondono nelle città nostre la certezza della vittoria, io non le odo, perchè nel mio cuore la gioia ha destato squilli di giubilo.

20 luglio — A New York, nel cuore della grande Nazione nuova, i cento di Balbo sono travolti da una fiumana di popolo in delirio. Gli italiani d'America non si sono sentiti mai tanto tenacemente legati all'a madre patria come oggi.

12 agosto — Giorno di gloria. Le braccia d'una fol'a immensa, le braccia forti della grande Madre, di Roma, accolgono in una stretta trepidante gli eroi; gli eroi che hanno gli occhi colmi dell'azzurro di tutte le lontananze, gli orecchi storditi dal rombo continuo di motori senza stanchezze e dal clamore di mille moltitudini in delirio. L'abbraccio di Roma è per gli eroi, soltanto per gli eroi che hanno sfidato e vinto gli oceani, i mari, le montagne, le tempeste. E nessuno, forse, si accorge d'una piccola folla di mamme, di spose, di sorelle, di padri; nessuno, forse, saprà mai cosa abbia offerto questa piccola folla al Paese, col suo silenzio, con la sua fede, con la sua attesa, con la sua trepidante insinnia spesso colma di preghiere.

Durante il viaggio a traverso due continenti, gli eroi hanno qualche volta dimenticato i loro cari; il grave compito del pilotaggio — ordini severi e precisi da impartire o da ricevere — e il



A Cartwright si regolano gli orologi con l'ora americana



Reykjavik: attesa per il balzo oceanico

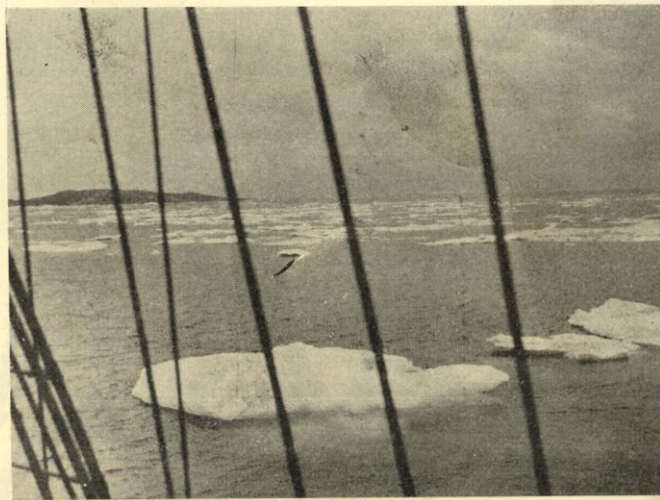
dormito due ore su un lettuccio dell'ospedale del campo. E' da otto giorni che io dormo poche ore. Mi piace stostare su un sedile duro, sotto alle giovani piante, a pochi passi dalla palazzina del generale. Intorno a me è il buio. Guardo le ombre che si proiettano sulle fitte rotine delle zanzariere. Riconosco l'ombra di Balbo e dai movimenti delle mani e del capo io immagino le sue parole. Ogni tanto un uomo giunge in fretta con il bollettino meteorologico. Vedo l'ombra del generale sostare per un momento. Il foglio cade su un tavolino di vimini e l'ombra si rimette in moto e ha seco il lume della sigaretta sempre accesa. Sembra che tanto tempo si abbatta pesante su noi, su quella palazzina illuminata, l'unica illuminata del campo.

Il generale ha promesso che si metterà in letto e dormirà; ma noi sappiamo che il sonno non è l'amico di questa notte di vigilia. E gli altri cento non dormono. Visioni magiche di terre e di mari e di genti lontane passano che sembrano in fuga sotto allo scafo lucido dell'apparecchio in volo. Ed altre visioni giungono e non dileguano: sono volti e sorrisi e gesti di persone amate che vengono per il conmiato, per un ultimo bacio segreto. Il sonno dei cento è tutto popolato di una grande folla che ha mille e mille e mille braccia protese.

Gli idrovolanti agli ormeggi dondolino come culle invitanti. Entro gli scafi questi uomini dal'animo di bimbo riposerebbero dolcemente, senza sogni.

Contro le reticelle delle finestre e della porta l'ombra del generale si muove.

Quando mai il mondo ha veduto prodigio più grande? Cento uomini su venticinque macchine alate, sopra le Alpi! Le aquile dalle vette eccelse spiccano il volo verso oltre vette più eccelse, che non trovano. Nel cie'lo nudo, infinito, più in alto d'ogni terrena creatura, sono gli uomini.



L'infida distesa dell'Oceano Glaciale durante la transvolata dei cento di Balbo

gorgo di applausi, di grida di entusiasmo e di urla di sirene nel quale sono capitati discendendo su ogni terra. Tante volte, troppe volte, il ricordo di ieri e la dolce immagine del volto materno si sono confusi nella marea sonora delle fanfare e delle campane. Ma il volto del figlio lontano è sempre rimasto negli occhi e nel cuore di queste madri che ora si stringono sbigottite le une alle altre, quasi che ognuna chiedesse alle altre la forza di resistere a questi ultimi istanti di attesa. Ora vedono coi loro occhi, e non con gli occhi dell'immaginazione o del timore. Eccoli lassù. I figli, i mariti, i fratelli sono lassù, su quelle macchine che sembrano troppo piccole per il carico d'amore e di gloria che portano, e che urlano quasi di spasimo. Così urlerebbe il cuore d'una mamma quando giunge a notte alta l'irragionevole paura. Eccoli! Ventitré idrovolanti si sono avventati d'un tratto in un cielo estatico come il sospeso respiro delle centinaia di migliaia di persone che balzano in piedi e si tendono con un gesto che sembra di spasimo e che è, invece, un anelito verso l'azzurro, donde son giunti gli eroi.

Ed ecco prorompere intorno una gioia violenta, selvaggia, frenetica, che dilega. — Eccoli! Balbo, Balbo, Balbo! — urla la moltitudine; ma sulle labbra della piccola folla di mamme e di sorelle sono altri nomi dolcissimi che sbocciano e rimangono sospesi come interrogazioni: — Mario, Livio, Nanni... Adesso ammarano.

Questo gente che s'aggrappa dove può sulla tribuna d'onore è come impietrita. Non osa muoversi. Forse s'è dimenticata di essere, perchè in quest'istante essa è tutta lassù con loro; ed essi lo sanno.

Flottando, gli apparecchi s'accostano alla riva; i primi equipaggi balzano a terra. Ma quant'è lunga l'attesa! Perchè non permettono ancora che quei grossi fanciulli che sono gli atlantici accorran dai loro cari? Perchè non si permette che le mamme si slancino verso la riva, che saltano sugli apparecchi? Non sono stanche, no; non sono vecchie. Saprebbero attraversare un deserto a piedi. Sono giunte da tanto lontano!

Chi è questa gente delle famiglie degli atlantici? E' gente modesta, quasi tutta. Ci sono certi babbi di avieri e di sergenti che sono scesi dai monti, che son venuti dai campi, tutti lindi, col loro vestito delle feste. Sono generosa gente del nostro popolo meraviglioso!

Una vecchina, abbandonato il capo sulla ringhiera di legno della tribuna, piange un pianto silenzioso con gli occhi pieni del sole morente. Quanta luce, quanta gioia in quegli occhi!

E finalmente, mentre il Duce si intrattiene affettuosamente con Balbo fra un gruppo di autorità e di ammiratori, ecco gli atlantici, ad uno ad uno sgattaiolare fra la fol'a e correre all'impazzata verso la tribuna d'onore.

«Nanni, Nanni! vieni da mamma, da mamma...» e un singhiozzo rompe le

parole d'invocazione. L'atlantico s'ar rampica sulla tribuna a traverso la ringhiera. È un abbraccio che sembra non dover più finire. Come ridere le parole d'amore di questi incontri? Un vecchio babbo, un umile babbo vestito da montanaro, mormora parole e frasi incomprensibili: sembra che parli a se stesso, e parla lungamente, lungamente, prima di rivedere il figlio e dopo averlo riveduto. Oh, non è un delirio, non è febbre! È gioia, è una gioia che deve espandersi, che deve alleggerire il cuore da una lunga ambascia, da una lunga attesa...

La gente strana ch'è intorno non può trattenere le lacrime e volge il capo altrove, vergognosa. Perché avere questo pudore? Questa vergogna? È bella questa gioia che si esprime col pianto.

Una fanciulla che ha un anellino bianco di fidanzamento s'è aggrappata al collo abbronzato di un giovanissimo aviare. Il bacio ch'ella scambia con l'uomo che sarà il compagno della sua vita non stupisce nessuno. È come il bacio d'una mamma.

Ora il mio pensiero è lontano, per un poco. A Ferrara c'è una mamma che non ha ancora abbracciato il suo figlio prediletto, il suo grande figlio. Ed ella aspetta; deve aspettare che tutta Roma, che tutta la Nazione lo abbracci. Ma poi, quanta ineffabile gioia!

Gastone Martini

POESIA DEL RICORDO

Abbiamo rivisto gli apparecchi della Crociera Atlantica. Essi si dondolavano sulle acque, mossi appena dal vento leggero del tramonto. Ed erano grandemente poetici a vedersi, così allineati e quieti, tutti carichi di gloria. Curvato su di essi il cielo che li aveva accolti e che ne conosceva le vittorie, sembrava sorridere di tutte le sue luci vespertine.

Certamente essi suggerivano dei pensieri comuni e grandiosi, poiché la mobilità delle acque e l'instabilità del vento davano ad essi delle movenze che conferivano loro un'apparenza di vita; ed allora si pensava ad una fila di cavalli che avessero preso parte a qualche antica e memorabile battaglia e che stessero lì, allineati, per essere passati in rivista dal condottiero vincitore. E sembrava quasi naturale il poter prestar loro un principio di raziocinio, simile appunto all'idear vago degli animali più intelligenti, il farli capaci di ricordare e di goder del ricordo. Infine noi li avremmo voluti suscettibili di memoria e di orgoglio.

Ci piace così di farli riandare con la memoria a quella loro corsa sopra il deserto dell'oceano, spiegate le ali al vento, quieti ed audaci come gli immensi animali delle leggende e delle favole. Il mare adagiato nel suo letto grande li dovette veder passare, alti e



Nelle acque di Chicago, davanti ai grattacieli della civiltà nuova

compatti in volo, disegnanti sullo sfondo del cielo la figura geometrica di una costellazione diurna. Rombavano i motori lontani e tutta l'immensità desertica doveva esser piena di quell'armonia. Il cielo ed il mare erano i soli testimoni di quella corsa eroica da un capo all'altro del mondo e mai impresa umana fu compiuta in atmosfera più degna.

G. della Noce

Rileggendo il libro di Balbo

«Gli equipaggi sono tutti schierati sull'ala dei rispettivi apparecchi. La linea degli idrovolanti fa un arco stupendo sullo specchio tranquillo del lago. Con una motolanca il Re li passa in rivista. A mano a mano che l'Augusta Persona del Sovrano si avvicina a un apparecchio, l'equipaggio, irrigidito sull'attenti, saluta alla voce: «Viva il Re!».

Il Re è visibilmente commosso e mi esprime alla fine la sua intima soddisfazione.

Tornato a riva, il Sovrano visita l'idroscalo e la Scuola d'Alta Navigazione, dove si è svolta la minuziosa preparazione della Crociera atlantica. Nel frattempo gli equipaggi sono tutti discesi e si sono allineati sul grande spiazzo prospiciente l'idroscalo. Arriva il Sovrano. Scatta l'attenti. Chiedo a Sua Maestà il permesso di parlare:

«Alla presenza e in nome di Sua Maestà il Re, dichiaro sciolta la Seconda Squadra Atlantica. Viva il Re!».

«Viva il Re!» rispondono i miei valorosi.

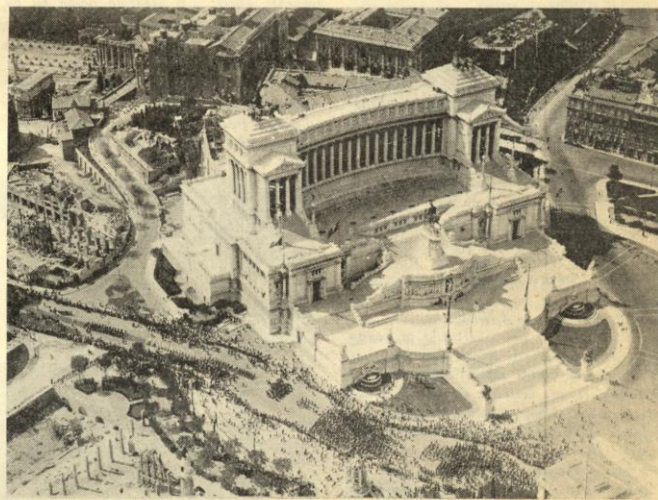
L'impresa è conclusa.

Con queste parole di semplicità termina il libro di ardimenti e di gloria che Balbo ha dedicato «Ai 560 camerati — caduti in sette anni — del mio comando — per la gloria dell'aeronautica — italiana».

Il libro rimane aperto dinanzi a me, mentre la mia mente ricompiè, rapidissima, il volo memorabile.

È l'alba del 1° luglio; la Centuria è ra-

donata pronta per il grande balzo. La lunga attesa snervante è terminata. Nello spiazzale la cerimonia dell'alza bandiera: rapida, solenne, commovente. Un grido: «Viva il Re!», poi gli uomini in un attimo raggiungono i loro posti. Improvviso sale al cielo il canto gioioso dei motori; ad essi si



Tredici agosto XI — Il trionfo romano

accordano, in perfetto isocronismo, i cuori dei piloti. Ecco: un apparecchio scivola sull'acqua; un altro lo segue; due, tre, dieci, venti. Tutti sono ormai in alto e puntano — vere aquile d'acciaio — verso le Alpi, che due ore dopo, meravigliate, li vedranno passare. Zurigo, Basilea, Strasburgo, Magonza, Colonia, fuggono rapidissime. Ed ecco Amsterdam, la prima mèta. Il volo iniziato alle 4.37 è terminato alle 11.40.

Un'ora dopo, i piloti tutti sono attorno a Quintavalle: il fanciullo-eroe caduto: la gloria ha voluto, anche questa volta, che il cammino abbia la sigla purpurea che ammaestra.

La mattina seguente — non conoscono fatica gli uomini e non hanno bisogno di riposo le macchine — alle 6.10, il rombo degli idrovolanti risuona nel cielo brumoso d'Olanda. Alle 11.15, a Londonderry, il rombo tace. Anche la seconda tappa è stata compiuta.

Sulla terra inglese, sosta, a causa delle pessime condizioni atmosferiche. Il 5 luglio alle 11.42 la Centuria decolla: è questa la prima tappa atlantica, e l'Atlantico dona nebbia e marosi, timori ed ansie. Ma in sei ore, alla velocità di 243 all'ora i 1528 chilo-

metri che separano Londonderry da Reykjavik, sono superati.

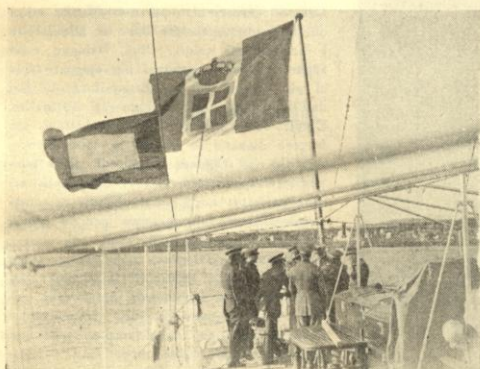
I nomi delle nuove tappe si susseguono: ecco Cartwright, ecco Shediac, Montreal, Chicago. E quelle del ritorno, New York, Shediac, Shoal Harbour, Punta Delgada, Lisbona, Roma...

Quanto devono aver pulsato di gioia i cuori degli uomini alati mentre gli apparecchi volteggiavano al di sopra della statua della libertà! Quale onda di irrefrenabile commozione deve averli invasi nel rivedere le coste italiane, quel Lido di Roma che conobbe le glorie delle trimeri imperiali!

E il Duce era lì, ad attendere i suoi prodi, era lì per abbracciare nel Capo tutti i cento volatori che «ai suoi ordini avevano raggiunto tutte le mète»!

Due dei cento non tornavano materialmente coi compagni: Quintavalle e Squaglia. Li avevano preceduti nel cammino, più rapidi delle rapidissime macchine. Erano lì, anch'essi, sul Lido di Roma; nel cuore di tutti, nella mente di tutti.

Le ali d'Italia — una volta ancora — avevano vinto. Quale mai soddisfazione maggiore potevano avere capi e gregari di quella dell'ammirazione — e della invidia — mondiale? In Olanda e nel Labrador, in Islanda e nel Canada, in Inghilterra e negli Stati Uniti, la folla ed è delle manifestazioni spontanee della folla anonima e non delle cerimonie ufficiali organizzate dai Governi che si deve tener conto per vagliare) aveva circondato gli az-



SHOAL HARBOUR — Rapporto, sull'Alie, dei comandanti di squadriglia prima della traversata oceanica

zurri italiani, li aveva portati in trionfo, aveva gridato al vento i loro nomi.

Tutti i nostri hanno impresso ancora nel cuore la visione delle centinaia di migliaia di persone che li attendevano, inebriate dalla loro stessa gloria, nelle immense spiagge operose americane, delle piccole agglomerazioni nelle terre inospite ed ospitali; hanno ancora nelle orecchie l'urlo frenetico esultante di quelle ceature che avevano, pur esse, vissuto, con intensità fremente, la loro mirabile avventura.

Chi potrà provare emozione maggiore di quella provata da Balbo nel vedere il suo sogno eroico avverarsi così mirabilmente, così perfettamente? Chi gioia maggiore di quella che egli provò quando, ammarato nel mare di Roma e ricevuto l'abbraccio del Duce, seppe che agli Atlantici sarebbe spettato l'onore di passare, attraverso l'Arco di Costantino, per quella via dell'Impero che vide il ritorno vittorioso delle Legioni di Roma?

Nessuno lo potrà: ed egli stesso non potrà neppure narrarci ciò che provò in quell'attimo, tanta era l'onda di commozione che tutto lo aveva preso!

Con le parole del Duce e di Balbo, deve



A NOVI LIGURE — Alcuni simpatici aquilotti genovesi.

terminare questa rievocazione. Scrive il capo dei cento eroi:

« Alle falde del colle su cui sorse Roma quadrata, nella grandiosità austera dello stadio di Domiziano, si svolge la più alta, la più solenne cerimonia: di stile rigidamente militare, semplice nella forma, religiosa nello spirito.

Gli Atlantici si schierano nello spazio centrale dello stadio. La bandiera, fiancheggiata dagli allievi dell'Accademia di Caserta che le fanno guardia d'onore, spicca nel gruppo. Tre squilli annunciano il Duce. L'accompagnano il Capo, che indossa la divisa di Comandante Generale della Milizia, davanti al quadrato degli atlantici. Questi scattano sull'attenti. Un momento di silenzio. Presento al Duce la squadra:

« Duce! Ho l'onore di presentarVi la seconda squadra aerea dell'Atlantico. Io spero, per quello che avete fatto per noi tutti, che un giorno ci farete l'onore di chiederci la vita. Saluto al Duce! ».

La squadra grida: « A noi! ».

Ora, tra l'intensa emozione di tutti, parla Mussolini:

« Atlantici, Signori Ufficiali,

Quattro mesi or sono, parlando su questo colle sacro ai fasti di Roma imperiale, feci un cenno alla vostra prova imminente e vi manifestai la mia certezza. Quando il vostro intrepido comandante venne a prendere congedo da me, io gli dissi che ero sicuro che sarebbe ritornato. La mia gioia, in questa giornata veramente solare, è turbata da un'ombra per i due caduti ad Amsterdam e alle Azzorre. La memoria di questi camerati resterà religiosamente custodita per sempre nei nostri cuori: la loro fine è il tributo che in ogni grande impresa bisogna riconoscere alla cieca fatalità.

Ho seguito la vostra prova con ansietà e sicurezza; oggi, dopo il vostro trionfo, classicamente romano, vi dichiaro che lo avete pienamente meritato: meritato per l'Italia, per la Rivoluzione, e per l'Aviazione.

Per l'Italia: durante i ventimila chilometri del vostro volo, che col passare del tempo diventerà leggendario, centinaia di milioni di uomini, in tutte le lingue del mondo, hanno pronunciato il nome d'Italia. Quando siete giunti in America, avete riscaldato con la vostra presenza e con la prova che avete offerto, il patriottismo di quelle grandi comunità d'Italiani. L'avete meritato per la Rivoluzione, perchè la vostra Crociera si è svolta in camicia nera, perchè era la Crociera che doveva consacrare nei cieli di due continenti la Rivoluzione Fascista. Lo avete meritato per l'Aviazione, ed io penso che passeranno molti anni prima che le aviazioni degli altri paesi possano, non dico superare, ma eguagliare la vostra magnifica impresa.

Vi esprimo il mio plauso più profondo e la mia soddisfazione di Capo del Governo, di italiano e di fascista, ed abbracciando il

vostro comandante che vi ha diretto con saggezza, con passione, con impeto, sino alla vittoria, intendo di abbracciare tutti voi ed ognuno di voi.

Sua Maestà il Re si è degnato di firmare i decreti di promozione. Oggi stesso voglio darvi le insegne e i distintivi del nuovo grado ».

I visi dei miei camerati immobili, sono pallidi di emozione. Io mi specchio in loro.

Ora il Capo mi si avvicina, mi abbraccia, mi bacia, mi dà il berretto di Maresciallo. Tutti gli altri, in ordine di grado, escono uno per uno dalle file e ricevono dal Duce il premio del loro valore.

La commovente cerimonia è finita ».

R. C.

Il bacio di Balbo fa di Tommy un eroe

Il grande giornale americano « New York Evening Journal » raccontava in un numero del luglio 1933 il seguente aneddoto riferentesi all'arrivo della Crociera Atlantica a New York: Sono parole semplici che il giornale americano ha intitolato proprio così: « Il bacio di Balbo fa del piccolo Tommy un eroe ».

Allorchè il piccolo Tommy Creistemann, attualmente dell'età di due anni e mezzo, diventerà più grande potrà raccontare la seguente storia: « Il generale Balbo mi ha baciato qui su questa guancia » e il giovanotto di allora troverà egli stesso la cosa un po' curiosa.

Ma Tommy continuerà a raccontare l'avvenimento con l'autorità delle cose serie: « Fu una forma di saluto e avvenne così: il mio babbo che era allora il tenente Fe-

derico Creistemann, ufficiale in carica della Marina all'aeroporto di Floyd Bennet, al momento dell'arrivo degli idroplani italiani a New York — erano ben 24 — mi teneva nelle sue braccia, allorchè il Generale Balbo si avvicinò. Il mio babbo mi passò nelle braccia della mamma, anch'essa presente per vedere gli apparecchi, e si mise sull'attenti. Ma il Generale Balbo gli fece un segno di stare comodo e si avvicinò dove mia madre mi teneva in braccio, e quindi mi baciò proprio sulla guancia. Egli aveva la barba e mi punteggiava.



La mascotte degli aquilotti di Genova eseguisce una danza classica

Dopo di che disse che anche lui aveva due bambini laggiù in Italia uno « così » e con la mano indicò più o meno l'altezza del suo bambino e l'altra « così » e aumentò l'altezza dal suolo.

Quindi ci disse addio, e se ne andò per montare nel suo grande apparecchio.

Egli deve essere stato una persona a posto davvero, perchè si recò in volo a Washington dove il Presidente Roosevelt lo aveva invitato a presenziare alla Casa Bianca.



LIDO DI ROMA — Il Capo del Governo abbraccia il Comandante della Centuria alata.

Come gli aquilotti genovesi non volarono a Novi Ligure l'11 luglio

Vico della Maddalena 9 int. 3. Una serie di scale che non finiscono più. Una porta vetrata: Aero Club «Luigi Olivari». Deo gratias! siamo arrivati.

Nella saletta d'ingresso un gruppo di giovani di tutte le età, dai 9 ai 18 circonda un tavolino dietro al quale sono trincerati il direttore e un redattore de «L'aquilone»: sono essi gli animatori di tutto questo entusiastico movimento per l'aviazione.

« Permette? Tal dei Tali ».

« Ah! Lei è... piacere tanto!... Ma... cos'ha portato? Perbacco, quello è... un paracadute! ».

Oramai è fatta! Il mio povero parapigiò è assunto all'onore di un paracadute ed il sottoscritto, manco a dirlo, è diventato l'uomo dal paracadute!

Il programma a questo punto portava: ore 11: Costituzione del Nido genovese. A dir la verità il nido non l'ho visto, e credo che non l'abbia visto neppure il caro Sergio Resemini che cercava introdurre il suo nasino alla francese in tutti i buchi dell'Aero Club (era forse in cerca dell'ingegnoso Ulisse?)... Ad ogni modo abbiamo fatto di più e di meglio: stretta una buona conoscenza con i pezzi... più in vista dell'aeromodellismo genovese. Ecco l'imperturbabile Vaccaro, i cari fratelli Ferranti aquilonisti della prim'ora, ecco Greppi e Rossi, il... nord-americano Albertazzi... ecc. ecc. Parlando piacevolmente del più e del meno, si giunge a mezzogiorno ed allora l'Ingegnere Solfstico dà la partenza. Dopo pochi minuti siamo raccolti a leggero contatto di gomiti nella saletta di un caratteristico ristorante del centro: con una manovra audace del nostro direttore siamo riusciti a starci tutti. Fuori, tanto per festeggiare la costituzione del Nido genovese, piove! L'allegria degli aquilotti non si spenge per così poco, però: anzi raggiunge un diapason così alto, che l'ottimo Martini deve, ad un certo punto, stringere tutti i freni.

Verso le 15 e mezzo in Piazza Fontane Marose ci attendono tre autobus che ci porteranno a Sestri per visitare l'Ansaldo.

« Sembrano carrozzoni cellulari » — osserva un nostro amico.

« No, no — assicura bonariamente l'autista, mentre con rumore di ferraglie infiliamo la galleria Vittorio Emanuele — servono solo per il trasporto dei ragazzi deficienti! ». Respiriamo soddisfatti.

A Sestri, nel grandioso arsenale ammiriamo le prime armature della grandiosa R. N. Littorio. Quindi al reparto fucinatoria ed a quello interessantissimo dove si allestiscono i carri armati veloci: l'ing. Itzinger, capo reparto, si fa in quattro per spiegare fino ai più piccoli dei nostri aquilotti, le fasi dell'importante fabbricazione così d'attualità. E poi... forni ardenti, magli che battono con fragore immane su metalli al color bianco, scintille che scappano da tutte le parti, temperature spaventose, rumori assordanti, ordine perfetto: negli occhi di tutti la consapevole fiera di lavorare per la gloria d'Italia!

Verso le 19 giungiamo all'idroscalo. Dopo tanto fragore, la calma ed il silenzio: uci capaci hangars, i numerosi apparecchi dell'Aero Club genovese sono letteralmente presi d'assalto dai nostri aquilotti che non si saziano mai d'ammirarne ogni particolare, ogni struttura. L'ing. Ettore Speich, direttore dell'idroscalo, lascia fare sorridendo... Sono le future aquile di Roma!

Mattina dell'11 luglio. Dovrebbe essere... il gran giorno! Alle 6 e mezzo i più entusiasti sono alla sede dell'Aero Club: c'è anche qualche buon Papà e qualche ottima Mamma un po' trepidanti per il primo volo a cui si accinge il loro bambino, sicuri e fiduciosi però sulla nostra organizzazione. Sul magnifico torpedone (è proprio una rivincita clamorosa sui nostri... furgoni di ieri!) la traversata dell'Appennino per il passo dei Giovi è veramente meravigliosa.

Da notare nella nostra comitiva aeromobilitica la presenza gentile di due signore e di una simpatica bimba, che divenne subito la nostra mascotte.

Ma al Campo di Novi, cominciano i guai: il trimotore non è arrivato. Cosa è, cosa non è: telefonate a Milano, a Roma. Verso le 11 la prima notizia nefasta: l'apparecchio ha dovuto atterrare a Lonate. Bisogna rassegnarci ad attendere il pomeriggio.

Un sole da Africa Orientale sflogora i suoi raggi più cocenti su tutta la grande pianura dove l'Aeroporto Mossi innalza i suoi hangars: i quattro pilastri «900» che indicano l'entrata del campo danno un'ombra insignificante che non basta nemmeno alla sentinella. Non possiamo certo rimanere lì: i nostri direttori però hanno un lampo di genio e dopo poco le fresche aure del Castello di Novi allietano la nostra colazione al sacco offerta dall'Aero Club di Genova. E, dopo pranzo, musiche, canti, giochi: c'è persino la danza del fuoco, acceso per l'occasione dal Grande Stregone! (leggi: Ingegnere Sofistico).

Ma verso le 14 ricominciano i «mugugni»: Vogliamo volare! E quindi ritorno all'Aeroporto. Ancora nessuna notizia... Passa un'ora... un'ora e mezza. I nostri ottimi gerarchi sono in continua comunicazione telefonica con Roma e Milano per vedere di ottenere... l'impossibile. Un gruppo di aquilotti, tanto per non stare in ozio ed ingannare l'attesa e la delusione, dà, alla chetichella, l'assalto al torpedone e quei venti o venticinque cestini avanzati al pranzo sono addirittura... polverizzati!

Fuori il caldo è soffocante... Due gelatini accorrono d'urgenza e fanno ottimi affari. Alle 16 arriva la notizia, ahimè preveduta, ma non meno, per questo, disastrosa e terrificante: l'apparecchio non sarà pronto né oggi, né domani. Il nostro direttore, quando prende posto nella sua balilla, ha l'aria di Napoleone a Waterloo... Pazienza! Sarà per un'altra volta e allora ci rifaremo!

Si riparte alla volta di Genova. A Novi il caro piccolo Egmont Jenny, nostro decenne valoroso collaboratore, ch'era venuto apposta da Merano per il volo (!), il suo buon zio e lo scrivente lasciano la brigata.

Alalà, Aquilotti Genovesi! Un'altra volta saremo più fortunati.

Carlo Nocelli

POSTA AEREA

ROBERTO WHITE - Genova. — Non mi ringraziare. Farvi contenti è un mio dovere ed una mia gioia. Che gli aquilotti genovesi siano simpatici è certo, certissimo, ed anche l'ho detto e scritto. Vedremo che i voli siano fissati in un giorno festivo.

Nel prossimo numero ti comunicherò l'indirizzo richiesto. Quando avremo scritto al presidente dell'Aero Club di Genova ti sapremo dire qualche cosa a proposito delle iscrizioni. Ricambio i saluti, anche a nome dell'Ingegnere Sofistico.

IL PRIMO VOLO

Pubblichiamo qui di seguito le impressioni del primo volo di due aquilotti torinesi. Segnaliamo l'originalità di quella di Novarese.

Il 23 giugno è passato ma esso resterà vivo e indimenticabile. Il primo volo! sia pure fatto su un lento e tranquillo trimotore, il «Ca 101». Quale strana sensazione! Quella vasta cabina chiusa, dai finestrini della quale vedemmo allontanarsi dapprima i compagni e poi la terra, il campo! Il primo momento di volo, anzi quell'attimo, nel



RADUNO DI TORINO — Iscrizione ai voli.

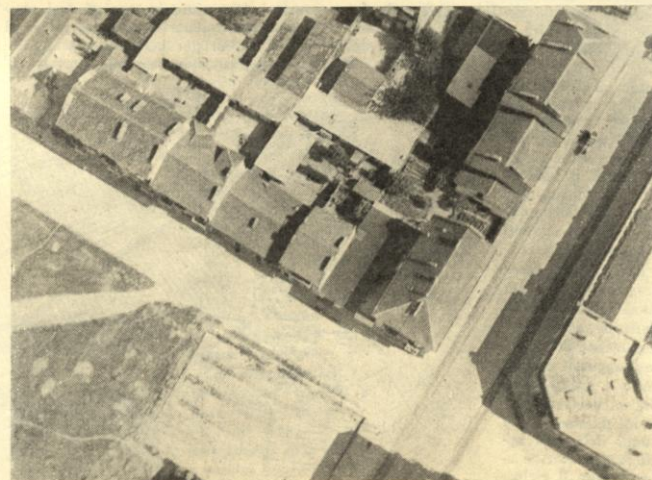
quale le ruote diventano leggere, balzano e poi si staccano dal suolo e lentamente si fermano, sospese nel vuoto. Il campo corre rapidamente, s'abbassa, s'allontana, passiamo sulle prime case.

Poi rinasce in me, tirannico, il mio dovere di fotografo. Sfodero la mia macchina e comincio febbrilmente a far fotografie. Riesco persino a cambiare il rotolo sensibile, ma il sogno assai bruscamente si spezza. Le ruote hanno ripreso il contatto con il terreno e si son rimesse a girare vorticosamente. Il campo si è alzato, è arrivato fin sotto all'apparecchio e il sogno è finito.

Questo è il primo volo? no! Questo non ne è che un simulacro, che non ho potuto gustare per colpa della mia infernale macchina fotografica. Ma ecco che il premio del mio sacrificio è arrivato: potrò fare un secondo volo. E questo sarà il primo, veramente il primo.

Ora la tiranna giace inerte nella tasca, senza munizioni; essa mi lascerà tranquillo, ormai.

Riabbandano la terra e ritorno lassù, nell'azzurro. Quale gioia! Ora non penserò più a diaframmi, schermi e velocità d'otturatore. Guardo il mondo laggiù, dalla botola, Vedo quelle casucce che mi ricordano minuscoli



Una bella fotografia aerea eseguita da Bruno Novarese durante un volo sui dintorni di Torino

villaggi di cartapesta, che tanto divertono i bimbi. Nulla manca: ecco la strada ferrata coi due nastri delle rotaie, ecco il fucile di vetro che scorre tra i boschi finti, e poi le casette, piccole, coi tetti dipinti di rosso; paiono quasi vere! Ma ritorno alla realtà. Vedo attorno a me i compagni coi volti infiammati dalla gioia.

Là davanti c'è il pilota, calmo, sicuro. Cerco di parlare e il rombo martellante dei motori me lo impedisce. Ecco! ora si, volo realmente.

Dal finestrino, vedo, veloci, tre «CR 30» sorpassarci in formazione perfetta, quasi come piccole auto nelle vie cittadine.

Il nostro bestione inclina l'ala a sinistra; sta per ritornare.

Esso non volerà più che pochi minuti. Già sento che sta perdendo quota e il cambiamento di pressione atmosferica mi toglie il respiro.

Possibile che sia durato così poco?

E senza accorgermene siamo a pochi metri da terra, la tocchiamo e l'apparecchio, dopo aver corso un po' nel campo, compie una bella virata e presenta il fianco a quelli che son rimasti a terra. Già sento aprire la porta della cabina e sono costretto a scendere sulla terra, ridiventando comune e vile pedone.

BRUNO NOVARESE.

Volare è sempre stato uno dei miei più grandi desideri. Fino ad oggi non si era avverato; è venuto il bel giorno desiderato per me e per i miei aerocugini.

Tante volte mi era già quasi parso di essere in aria, leggendo le interessanti pagine de L'aquilone, che unisce in una cara famiglia i ragazzi d'Italia che amano gli ardimenti.

A Mirafiori un potente trimotore ci attendeva sul campo. Eravamo tanti e tutti volevamo essere i primi. Venne finalmente il mio turno.

Il pilota dette gas ai motori ed essi rombando fecero correre sul bel tappeto verde l'aeroplano e dopo circa cento metri si alzò puntando verso il cielo sereno. L'apparecchio trovatosi nel suo elemento incominciò una corsa velocissima nel cielo. In principio il rombo dei motori mi assordò, ma poi presi confidenza coll'apparecchio e cominciai a guardare sotto di me. L'apparecchio pareva immobile nell'aria sorretto da una mano invisibile. Sotto scorreva placido e tranquillo il fiume Po. Riconobbi il castello di Moncalieri, le case parevano giocattoli da bambini e le automobili delle formiche. Stavo appunto riprendendomi dall'emozione del primo momento, quando l'apparecchio punta verso terra, già striscia sul suolo e si ferma davanti ai miei compagni impazienti. Il volo è già finito e bisogna scendere.

Resta il rimpianto che il volo sia stato troppo breve. Ma potrò così raccontare di



Il Duce consegna a Italo Balbo le insegne di Maresciallo dell'Aria

aver fatto un viaggio in aeroplano. E di questo dobbiamo dir grazie al genio e all'eroismo di tanti aviatori ed ingegneri e all'opera e al pensiero assiduo del nostro Duce, primo aviatore d'Italia che ci rende ragazzi coraggiosi e degni della nostra Nazione aviera.

Aquilotto Balilla ELIO TETTI.

IL CERCHIO DELLA MORTE

Il velivolo aveva appena toccato il suolo, che il tenente Belli fu assalito dal dubbio di essersi sbagliato.

Eppure il luogo indicatogli era quello! Eppure i segnali che poco prima aveva intercettato erano quelli convenuti precedentemente! Ma allora perché non si vedeva nessuno degli informatori?

Proprio nel momento in cui voltava le spalle al boschetto di larici che rivestiva la collina alla sua destra, tre uomini sbucarono dal folto senza che egli potesse accorgersene.

Il rumore della loro corsa rapida lo colpì solamente quando gli uomini furono a pochi passi da lui.

— Sono loro... — si disse voltandosi. Sbiancò in viso. Non erano i due amici che egli si aspettava di ritrovare pronti per il ritorno con un prezioso carico di notizie, ma tre ufficiali nemici che lo prendevano di mira con le grosse rivoltelle di ordinanza.

Ebbe per un attimo la volontà folle di avventarsi contro di loro, di ingaggiare una lotta senza speranza. La voce gutturale, le parole in pessimo italiano pronunciate da uno di loro, lo inchiodarono in una immobilità statuarica.

— Niente meraviglia... I vostri compagni sono fra quelle piante, saldamente

legati. Non abbiamo fatto loro nulla di male. Li abbiamo lasciati ad attendere le pattuglie bulgare o turche (e rise sardonamente). Ci siamo voluti incaricare personalmente di recarvi il messaggio che attendevate...

Belli prese il grosso plico, titubante



Uno dopo l'altro i tre ufficiali nemici scivolarono dalla carlinga.

e incredulo: non poteva credere alla realtà.

Ma l'altro, ironicamente e m'nacciosamente, continuò:

— Il rapporto era per voi, e sarete dunque voi a consegnarlo... al nostro comando. Voi sarete tanto gentile anche di offrirci un passaggio fino al campo di Calè Sultanî. Passeremo, s'intende, sulle vostre posizioni della penisola di Gallipoli, che potremo guardare placidamente, dato che i vostri compagni, riconoscendo il velivolo, non ci daranno fastidi. Noi ci permetteremo solamente di controllarvi con le nostre pistole, anche durante il lancio delle bombe, che effettuerete, naturalmente, sul vostro campo.

L'apparecchio giunse sul campo italiano.

Un biglietto gli fu consegnato:

— Volate a bassa quota!



Pulcino, attorniato dai suoi aiutanti, collauda modelli.

Belli diminuì il regime del motore e il velivolo cominciò la discesa.

Volgendosi un istante, Belli vide i tre ufficiali intenti a prendere annotazioni.

Fu un attimo.

L'apparecchio si impennò, si rovesciò. Prima di terminare il «cerchio» Belli compì una spettacolosa rovesciata d'ala. Poi riprese l'apparecchio, e, sempre rovesciato, iniziò una mirabile serie di acrobazie. Uno dopo l'altro i tre ufficiali nemici scivolarono dalla carlinga. Due precipitarono, massi inerti, fracassandosi al suolo. Il terzo poté, invece, aprire a tempo il paracadute. Ma Belli gli si avventò sopra, scaricandogli contro il caricatore della mitragliatrice.

Poi una nuova impennata.

Uno sguardo all'indicatore della benzina.

«Sì, il carburante era sufficiente».

E allora via, verso il campo nemico, a scaricare il carico delle bombe.

Topografia e fotografia aerea

Tutti coloro i quali intendono presentemente viaggiare nel Canada, dai missionari ai minatori, dai turisti agli uomini d'affari, possono servirsi di carte topografiche accuratissime e perfette. Una volta in quelle contrade, uniche utilizzabili, erano le carte compilate, attraverso infiniti disagi e pericoli, dai topografi terrestri; ma da poco una società, e precisamente la «Tophographical Survey of Canada», ha provveduto nel modo migliore a far compiere minuziosi rilievi nella regione settentrionale del Canada col concorso della fotografia aerea, cosicchè oggi a Ottawa per ogni particolare tracciato sulla carta vi è una fotografia la quale prova che quella tale località esiste effettivamente.

E così, solo con la fotografia aerea è stato possibile riprodurre anche gli angoli più remoti del territorio sinora inesplorato del Canada; scoprire l'esistenza di innumerevoli laghi in una località incontrollata, rilevare luoghi inaccessibili e stabilire con precisione assoluta l'orientamento delle regioni.

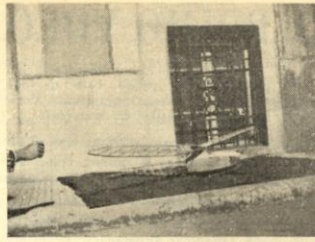
I rilievi topografici effettuati per mezzo della fotografia aerea, oltre ad essere più rapidi dei terrestri, sono assolutamente precisi perchè frutto di un complesso mirabile di energie e di un sapiente lavoro.

Gli uomini hanno necessità di conoscere a fondo quello studio cui venne dato il nome di topografia, vale a dire descrizione esatta di un paese particolare, rappresentazione grafica del terreno.

Lo strumento topografico ideale per scrutare la natura del suolo è l'aeroplano che è l'occhio che può vedere la grandezza della terra e l'estensione dei mari senza subirne i travagli e le furie; e perseguire il corso dei fiumi; l'aeroplano che permette lo studio dei più sottili mutamenti atmosferici: il caldo, il freddo, le nubi e i venti; che aiuta a scoprire gli ultimi e più difficili misteri delle lande inospitali e agevola la conoscenza dei passi nei loro usi, usi, costumi, popoli e governi.

La fotografia aerea progredisce ogni giorno in un'impressionante gara di perfezionamento dei suoi apparati e delle varie applicazioni che ne derivano. Essa ha dinanzi a sé i campi della sua applicazione vasti e aperti come il cielo.

Moltissimi di voi certamente hanno



Le strutture del modello veleggiatore P. H. 3 dell'Ing. Piattelli - Costruzione Tosaroni.

E nel cuore una allegrezza, una gioia infantile.

Ritornato sul campo nostro, prima di atterrare, un nuovo «cerchio della morte»: per festeggiare la sua vittoria.

Italo Toscani

avuto occasione di ammirare delle fotografie aeree, ma non tutti possono sapere come tale magnifico e interessantissimo lavoro sia svolto e quale ne sia l'importanza.



Il confronto tra questa fotografia aerea di Littoria e la cartina dimostra la possibilità di rilevare i minimi particolari che sfuggirebbero al topografo comune.

Il documento fotografico aereo è di preziosissimo aiuto in svariatissimi campi, particolarmente in guerra, ed è di somma utilità per i rilievi a scopo industriale, catastrale, agricolo, navale. E'

utilissimo per l'insegnamento della geologia, della geografia fisica, dell'oceanografia, mentre la riproduzione dall'alto di località pittoresche, di città, di montagne serve ai fini della reclame e della propaganda.

Come breve cenno storico sull'impiego della fotografia aerea dirò che il primo negativo aereo fu eseguito dall'aeronaute francese Nadar con lastra dagherrotipica nel 1855. Questo pioniere unitamente al colonnello Laussedat compresero per primi che sarebbe stato possibile l'impiego dell'aerofotografia per i rilievi topografici, ma la mancanza di denaro e di strumenti adatti impedì loro di realizzare quanto avevano intraveduto.

Sette anni dopo l'ottico italiano Negretti eseguì alcune esperienze con successo, ma la mancanza di mezzi impedì anche a lui di portare a compimento i suoi studi.

La prima fotografia planimetrica fu ottenuta nel 1880 dal signor Desmaret, il quale poté eseguirla da bordo di un aerostato con un apparecchio di sua costruzione ed a lui quindi può attribuirsi la realizzazione dell'aerofotografia. Successivamente furono apportate al sistema Desmaret modificazioni e perfezionamenti.

Però il primo vero e proprio rilievo

fu ottenuto in Italia nel 1897 con la esecuzione riuscita della planimetria di un tratto del Tevere, per mezzo di macchina da presa munita di sospensione cardanica e scatto elettrico

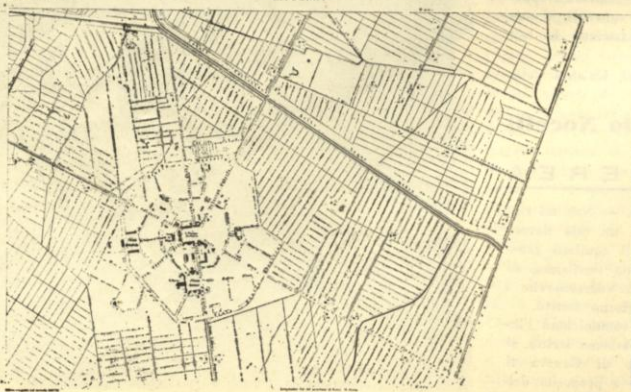
e montata su speciali palloncini frenati. Tale lavoro, compiuto da due ufficiali italiani: il capitano Moris e il tenente Tardivo, riscosse il plauso mondiale nel 1910 al Congresso Internazionale di Bruxelles.

In Italia abbiamo gli ottimi apparecchi Nistri che sono stati usati, dal Nistri stesso, anche all'estero (S. Paolo del Brasile) ed in Italia per rilievi catastali, in corso di esecuzione.

G. d. N.

Fogli 115 e 116

LITTORIA

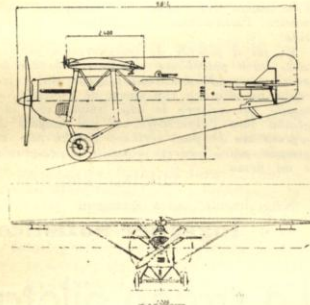


Cartina di Littoria, corrispondente alla fotografia, ottenuta per mezzo di aerorilevamento

I nostri apparecchi: il Fiat "A. 120",



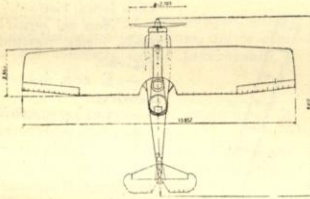
Il monoplano Fiat A. 120 è un biposto costruito interamente in metallo, adottato dai nostri reparti militari per



ricognizione strategica. Esso è fornito di un motore Fiat A. 22 da 550 cavalli, raffreddato ad acqua, che aziona un'elica bipala in legno. La struttura resistente della fusoliera è formata da quattro longheroni in tubo tondo di duralluminio collegati con tralici triangolari pure in tubo di duralluminio. Il rivestimento della fusoliera è in lamierino di duralluminio, nella parte anteriore, e in tela nella parte posteriore. L'incastellatura motore è formata da due longheroni in duralluminio e da due ponticelli in acciaio a V collegati trasversalmente. I serbatoi della benzina sono due: uno principale sistemato nella fusoliera in corrispondenza del baricentro e uno ausiliario collocato nella parte centrale dell'ala. In totale i due serbatoi contengono circa 800 litri di benzina che assicurano all'apparecchio una autonomia di 1600 chilometri.

Il carrello di atterraggio è in acciaio a quattro gambe tubolari ed il pattino di coda è del tipo a vomere.

L'ala si divide in due semiali a pro-



filo semispesso, a pianta rettangolare al centro, e a pianta trapezoidale alle estremità. Esse sono sostenute da una



incastellatura che va ad innestarsi sul dorso della fusoliera e da quattro grandi montanti che si innestano a metà circa delle semiali. Esse sono costruite su due longheroni in duralluminio irrigiditi da tiranti in acciaio. I montanti sono in tubo d'acciaio rivestiti con lamierino di profilatura aerodinamica. Nella parte centrale dell'ala sono installati il serbatoio supplementare di benzina e il generatore di energia per la radio e il riscaldamento.

L'apparecchio è a doppio comando, disinnezzabile, in modo da permettere il pilotaggio di fortuna anche all'osservatore. L'armamento difensivo è com-

posto da mitragliatrici con tiro sincronizzato attraverso l'elica, e da mitragliatrici in torretta, orientabili, comandate dall'osservatore.

L'apparecchio è munito anche di lancia-bombe a comando, di un impianto fotografico e di un impianto radio ricevente e trasmittente.

L'apparecchio ha una apertura alare di m. 13,85 ed una lunghezza di m. 8,80. Ha una superficie portante di 30 metri quadrati ed un carico per metro quadrato di Kg. 73. Il peso a vuoto è di Kg. 1435 e il carico utile di Kg. 900. Il coefficiente di sicurezza è di 12.

L'apparecchio sviluppa a terra una velocità di 250 chilometri ora e può salire fino a 5000 metri. Ha una velocità minima di 90 chilometri ed atterra a parte in 200 metri. La quota di tangenza è di 7000 metri e l'autonomia di 7 ore e mezza.

A. M.

VOLO SU VIENNA

Alba del 9 agosto 1918. Sul campo di San Pelagio, immoti, contro il cielo di cristallo, otto apparecchi sono in linea di volo. Gruppi di persone si affaccendano intorno: meccanici, piloti, ufficiali: si parla, si discute animatamente, si ride. In aria è una febbre di attesa, una irrequietezza intensa di spiccare il gran balzo audace: si va a Vienna.

Chiusi nelle tute di volo, gli eroi attendono l'ordine di partire.

Gabriele D'Annunzio si avvicina, li raduna, parla: se non si raggiunge Vienna, non si torna indietro. E' questo l'ordine. Ma passeremo... anche attraverso l'inferno.

Si è fatto ora un gran silenzio. I piloti si aggiustano il casco e gli occhiali. Gabriele D'Annunzio è con il capitano Natale Palli; negli altri apparecchi sono i tenenti Aldo Finzi, Antonio Locatelli, Gino Allegri, Piero Massoni, Lodovico Censi, Giordano Granzarolo, Giuseppe Sarti.

Un motore romba rabbioso, poi un altro, poi tutti uniscono la voce potente; ed il ruggito imperioso scende nelle fibre degli uomini, li esalta e li commuove.

Eia, eia eia alalà!
Via le calzatoie! Non più ceppi alle ali d'Italia!!

E nello strepito impetuoso dei motori, si perdono lontano gli apparecchi.

Si vola da ore, e più si fa vicina la mèta, più cresce l'ansia di raggiungerla, il desiderio di dominarla.

A 300 Km. da Vienna, Sarti è costretto ad atterrare; e, con lo spasmo nel cuore, i compagni lo vedono sbandare, piegarsi, scendere velocemente. Un braccio levato saluta i compagni, mentre una infinita amarezza agghia il petto nell'abbandonare la bella impresa.

Incendiato l'apparecchio, tenta inutilmente di fuggire: vien fatto prigioniero.

I 7 rimasti in volo tacciono, ed il loro cuore è con il compagno sfortunato, piegato dal destino.

Ma la mèta è prossima. E' vicina: ... eccola!

Un fremito indicibile di entusiasmo li percorre: sotto di loro è Vienna. Il cuore dell'Austria, il centro del nemico.

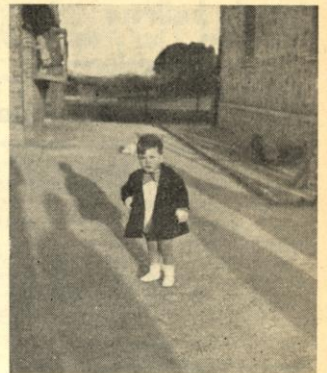
La vedono pigra sfilare sotto i carrelli neri degli apparecchi, ne scorgono i monumenti e le vie, i palazzi assolati e la folla nereggiante. Un

braccio si leva ad indicare, e gli aerei possenti, picchiano contro la capitale.

Quale gelido sgomento impietò il cuore dei viennesi alla vista delle 7 aquile tricolori? Quanti fuggirono con i nervi tesi nell'attesa dello schianto rovinoso?

Pieno, solenne, il ruggito era su Vienna, ma la nota sonora non fu interrotta dagli scoppi laceranti, nè dall'urlo dei colpiti. E il terrore, che aveva paralizzato per un attimo la vita, si sciolse lentamente, i volti chiusi nelle mani contratte si levarono al cielo, e il popolo stupefatto vide cadere non bombe di acciaio, ma fogli di carta, non la morte alata, ma il tricolore glorioso, tanti tricolori, tanti da empirne lo spazio.

Palpitanti al vento calarono sulla folla sgomenta ed ognuno di essi fu una sentenza. Gli occhi che avevano letto si



Ecco il più piccolo « Figlio della Lupa » che ha volato.

E' Alessandro Magni (21 mesi) figliuolo del presidente dell'Aero Club di Frosinone.

Il « battesimo dell'aria » tanto gli piacque, che non solo volle bisare, ma pretese anche l'aquilella sul petto e infine tanto di libretto di volo!

Ora, quando sente il rumore di un apparecchio che passa su Frosinone, salta come un grillo e scappa sul terrazzino, gridando: « Papà, papà!... Brum... brum... brum... piano... piano! ».

Il papà, che è tenente pilota della riserva, comprende il suo caro bimbo e non possedendo, almeno per ora, il più modesto apparecchio da turismo, è costretto ogni tanto a portarlo sul « passo volante » al Luna Park. Futuro aquilotto?

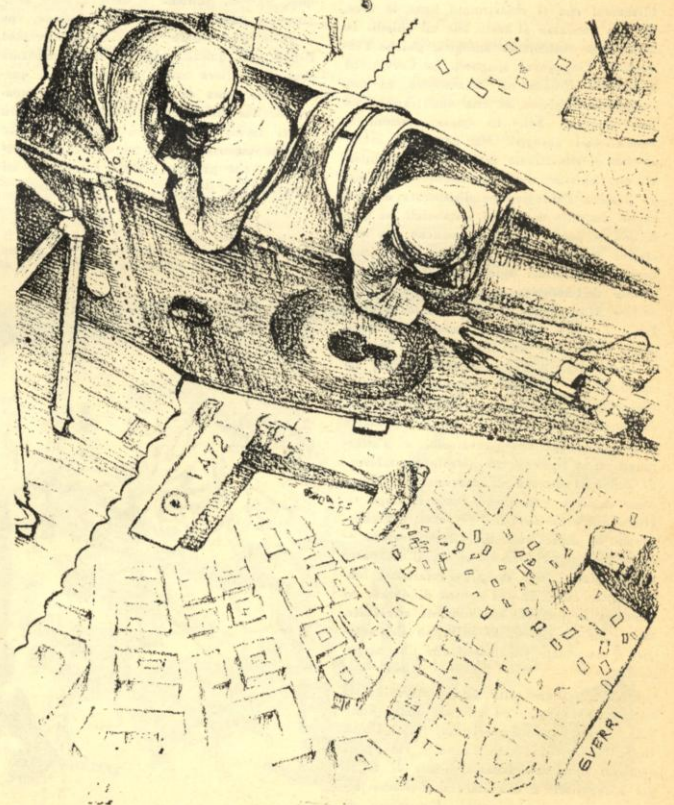
Se seguita così, papà non ne dubita.

rialzarono al cielo e videro negli apparecchi che si allontavano, la potenza irrefrenabile dell'Italia, dell'Italia nuova.

Tutte le strade di Vienna, tutta l'aria di Vienna, dell'Austria, del mondo intero, è piena di quei tricolori palpitanti:

« Il destino si volge. Si volge verso di noi con una certezza di ferro ».

Alberto Guerri



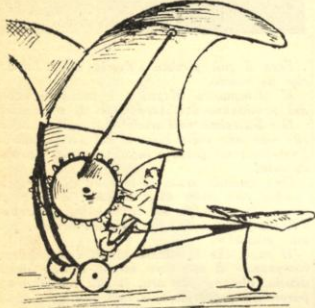
Non bombe d'acciaio, ma fogli di carta, non la morte alata, ma il tricolore glorioso



Qui ti erudisco Kappa

Kappa, ormai nostra vecchia conoscenza, minaccia di soffocarmi con le sue chilometriche missive. Però dimostra di essere una persona intelligente e brava (ha ottenuto la promozione agli esami, con grave scandalo dei suoi compagni...).

Kappa non si vuol dar pace che la sua invenzione dell'apparecchio stratosferico non vada, e torna alla carica. Questa volta ha ridotto le sue pretese e mi domanda



Il pilota fa girare le ruote con i piedi e con le mani. Le ruote muovono gli eccentrici e le ali — dice l'inventore Enzo Pandolfi di Ancona

schiarimenti su molte questioni di tecnica aeronautica che ritengo opportuno dare perché interessano anche gli altri lettori.

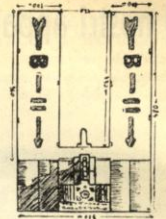
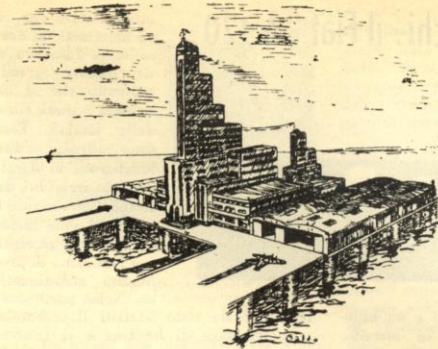
Prima di tutto, caro il mio Kappa, non posso darti una completa erudizione sulla stratosfera e sulla navigazione stratosferica per la semplice ragione che ho poco spazio a disposizione e la materia invece è vasta. Leggi, se vuoi, qualche cosa che è comparsa a questo proposito su *L'Aquilone*. E, se proprio ci tieni, ti manderò personalmente un elenco di articoli e di pubblicazioni che ti chiariranno bene le idee. Ed ora passiamo al resto che mi chiedi. In Italia non costruiamo autogiri, poiché l'inventore, l'ingegnere spagnolo La Cerva, ha ceduto la licenza ed il brevetto ad una compagnia inglese, ad una americana e ad una francese. Solo in queste nazioni si costruiscono autogiri. Ma non devi credere che ci rimettiamo molto a non occuparci direttamente della questione. All'impiego pratico, l'autogiro ha dimostrato di avere un mucchio di difetti sostanziali, ai quali non si potrà rimediare neanche con successive modifiche che potranno essere suggerite da ulteriori esperienze. Il principale difetto dell'autogiro è che esso porta poco carico utile, può volare soltanto quando l'aria è molto calma, a causa delle pericolose imbardate in atterraggio, e inoltre il manovrarlo non è poi tanto facile. Le applicazioni pratiche dell'autogiro sono: l'osservazione accurata e dettagliata sul campo di battaglia, ed in questo l'autogiro sostituirà i palloni-osservatorio, e l'atterraggio e la partenza su piccole piattaforme di navi da guerra in movimento. Questo come impiego guerresco; come impiego civile, l'autogiro dovrebbe — dico dovrebbe, perché in pratica si è dimostrato incapace — essere usato per turismo e per il trasporto di viaggiatori dai campi d'aviazione, lontani dalle città, fino al centro di queste ed atterrare su terrazze specialmente attrezzate. Ma, come ti ripeto, lo sviluppo dell'autogiro è ostacolato dai difetti che t'ho accennato.

Ed ora passiamo alle navi portaerei. Esse sono state costruite ed adottate dalle flotte delle grandi nazioni marittime (Stati Uniti, Inghilterra, Giappone, Francia), le quali debbono agire su immense distese di acqua per sorvegliare e difendere dall'attacco aereo e subacqueo le grandi formazioni di navi che si spostano lontano dalle coste.

In Italia, come potrai arguire, data la ristrettezza del Mediterraneo non si è sentita la necessità di costruire navi portaerei. E compiaciamoci di questo perché, al momento dell'impiego, voglio vedere chi è capace di difendere una nave portaerei dall'attacco subacqueo (la nave portaerei è vulnerabilissima dato che deve avere una direzione costante di marcia a bassa velocità) o, peggio ancora, dall'attacco aereo. Basterà una piccola bomba, che facilmente può imbroccare nel grosso bersaglio rappresentato dalla grande piattaforma d'atterraggio, a rendere inservibile la base aerea natante ed a costringere i poveri aviatori in volo (su apparecchi terrestri!) a scendere in mare piuttosto che capotare nella buca prodotta dalla bomba.

Kappa mi domanda, inoltre, schiarimenti sul pilotaggio automatico. Questo sistema, del quale recentemente si è parlato su quasi tutte le riviste d'aviazione, consiste nella correzione normale dei comandi del velivolo a mezzo di un meccanismo che agisce secondo il principio del giroscopio. Il pilotaggio automatico si ritiene sia opportuno impiegarlo sulle avioilinee, per dar modo ai piloti di riposarsi nelle lunghe ore di pilotaggio degli aeroplani da trasporto. Ora vi spiegherò, molto grossolanamente, il principio. Dopo aver decollato dall'aeroporto e messo il velivolo in rotta, il pilota regola i comandi dell'apparecchio in posizione normale di volo, tenendo beninteso calcolo della deriva e della sicurezza della quota. Stabilita questa posizione, egli mette in moto il sistema di pilotaggio automatico che funzionano a mezzo di giroscopi, tenderà a riportare nella posizione primitiva i comandi del velivolo quando questo viene spostato dal suo assetto o dalla sua rotta per cause atmosferiche. Come vedi, molto semplice. Il difficile, invece, è realizzare un sistema pratico e che vada bene. Ma pare che si sia raggiunto lo scopo, perché una compagnia di trasporti aerei americana ha adottato nei suoi apparecchi il pilotaggio automatico.

Ed ora, caro Kappa, non ti spaventare di quello che possono dire sugli apparecchi esteri. Pensa che sulle cifre che sfallano quei signori, abituati a dirle grosse, bisogna fare sempre una piccola riduzione, che a volte può essere del 15-20 per cento! Pensa solo questo: che in Italia abbiamo oggi il migliore caccia del mondo. E questo senza tema di confronti. Quegli apparecchi, che all'estero gabellano per i più veloci caccia del mondo, impiegano delle potenze mostruose, fino ad oltre i 1000 cavalli — che per un piccolo monoplano mi sembrano eccessivi — sono monoplani e



Il bravo Baldo Bandini di Torino si rimette in salute con una buona cura di mare. Nel suo entusiasmo progetta perfino le isole galleggianti con grattacielo. Non ha paura che sia una provocazione eccessiva per i fulmini?

per tanto poco agili ad essere manovrati in manovre aerea imposte dai combattimenti che si svolge a velocità prossime ai 400 chilometri orari, ed inoltre sono poco robusti rispetto al nostro ultimo caccia, essendo biplano ed a travatura triangolare, è robusto quanto un muro di cemento. Senza contare, poi, che pur impiegando un motore di soli 600 cavalli, il nostro caccia sviluppa una velocità di 380 chilometri ora.

Come vedi, t'ho accontentato in tutto. Ti faccio inoltre un pubblico elogio per avermi segnalato quella percheria pubblicata da quel tale giornale che non avevo veduta per la semplice ragione che mi guardo bene dal leggerlo. Spiegherò contro di essa la mia migliore vendetta.

Ed eccovi, per finire, una lettera dell'amico Boccetti (ma chi è costui?).

Caro Ingegnere Sofistico,

Il mio amico che si chiama Ricetto mi ha fatto vedere il *L'Aquilone* e sono tanto contento che ho visto che la mia lettera l'hai scritta tutta e anche siamo andati a farcelo vedere al nostro Signor Maestro per salutarlo che va in pensione ma siamo stati delusi per tutti gli sbagli che ci avete messo di ortografia che se la vedeva prima ha detto che mi rimandava all'Asilo. Però sono contento (accidenti alla pennacchia che ho che s'impunta!) lo stesso perché ho capito che l'invenzione ti è piaciuta e così posso sperare per il mio avvenire col tuo sostegno che sono sicuro che non mi mancherà sul più bello.

Intanto a causa che non è più quel gran caldaccio non sono andato in campagna e per questo ti scrivo da Roma. Poi ti volevo dire che vorrei far sapere agli aquilotti che l'anno letta la mia lettera all'Ingegnere Sofistico che mi ha detto Romoletto che è il fratello del fidanzato di mia sorella elettricista che le calamite sono sbagliate come o detto io perché si attirano il Nord col Sud e si cacciano il Nord col Nord e il Sud col Sud allora se la lettracalamita del Aeroporto in terra è col Nord quella del

L'aeroplano deve essere col Nord per non sentire l'attrattimento e continuare il suo volo.

Mi fai il piacere di spiegarglielo perché tanti forse potrebbero sbagliare nel fare le prove e sarebbero attirati più che mai e sarebbe un disastro che spero di arrivare in tempo per salvare le vite umane che vogliono fare l'esperienza. E poi magari il segreto me lo puoi scrivere perché non so quando potrò vederti e addio ti ringrazio e mi firmo

LUGIGNO BOCCETTI.

Naturalmente, senza commenti

Ingegnere Sofistico

Lo strano pilota

Lord Weston voleva eliminare ogni possibilità di equivoco:

— Vi ripeto che per le diciotto precise debbo essere a Parigi...

Lo strano pilota che si era presentato alla sua curiosa richiesta pubblicitaria, ripeté ancora una volta la sua formale assicurazione:

— Alle diciotto precise sarete a Parigi.

Lord Weston insisté ancora, fissando negli occhi l'interlocutore:

— Con qualunque tempo e malgrado qualunque ostacolo?

Con voce metallica l'uomo ripeté come un'eco:

— Con qualunque tempo e malgrado qualunque ostacolo.

Si fissarono di nuovo come se invece di prendere un amichevole accordo si preparassero ad una sfida mortale. L'inglese scandì ancora:

— Ricordatevi che non ammetto nessuna causa e nessuna ragione di ritardo. Neppure se doveste sentirvi male durante il viaggio.

L'altro con la sua voce lenta, rispose.

— Non mi sentirò male... per nessuna ragione.

— E non dovrete pentirvi.

— Non mi pentirò.

Sembrava davvero che quell'uomo sentisse dentro di sé la sicurezza di stringere nelle mani il destino; e forse i suoi occhi mobilissimi fissavano la mèta da raggiungere ad ogni costo, oltre il tempo e oltre lo spazio.

— Soltanto — disse prima di licenziarsi — soltanto anche io devo porre delle clausole: due: di accettare con voi un altro passeggero, e di non parlare col pilota durante il viaggio per nessuna ragione.

— All right!

Il bel sole che li aveva accompagnati



Il pittore Bacchelli ha descritto questa drammatica scena svoltasi a Tivoli il giorno in cui gli aquilotti romani si sono recati a Guidonia. La bottiglia di birra è stata offerta dalla direzione de *L'Aquilone*...

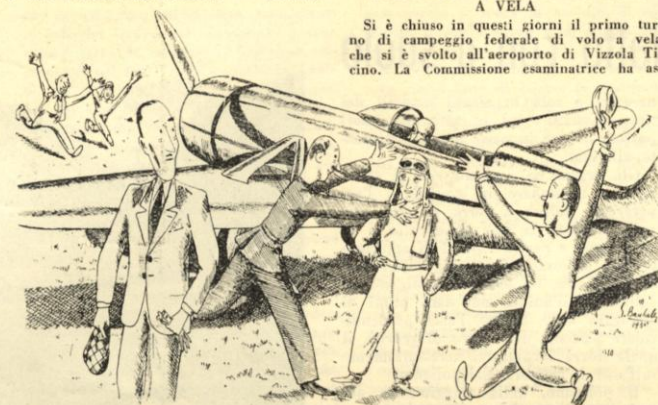
per un tratto cominciò improvvisamente a coprirsi di una nuvolaglia che si fece rapidamente fitta e scura. Contemporaneamente cominciarono le prime raffiche di pioggia, di vento e di neve. Sir Weston dubitò per un momento che il pilota fosse tentato di approfittare di un aeroporto che si disegnava vagamente nella pianura lombarda. Ma invece l'uomo seguiva a dirigere la rotta con una precisione così calma e sicura, da mettere quasi spavento. E brividi di sgomento se non di paura li provò davvero Sua Grazia quando si accorse che il pilota, invece di cercare un passaggio meno pericoloso, sopra o sotto le nuvole, continuava imperturbato a fendere l'uragano con una disinvoltura terrificante.

«Ora si confonderà — pensava tra sé il Lord atterrito — Ora si sentirà male... smarrirà la rotta... ci farà precipitare...».

Sembrava veramente impossibile che quell'uomo potesse mantenere intatta la padronanza dei nervi e dell'apparecchio attraverso quell'inferno che li premeva da tutte le parti, percuotendoli, sferzandoli, accecandoli, soffocandoli, quasi il cielo volesse vendicarsi della loro tracotante audacia. Sotto di loro il rombo pauroso della bufera che sconvolgeva la cima delle montagne... ma il pilota rimaneva impassibile come se la povera, fragile carne avesse acquistato la tenace resistenza del metallo. Più il velivolo proseguiva, più sua Grazia si con-

ancor là al suo posto di battaglia? Che mistero era questo?

Ma il secondo passeggero che gli aveva parlato in quel modo, si tolse gli occhiali e il casco: l'uomo che aveva accettato lo strano contratto era dinanzi a lui. «Come?!... Come?! — mormo-



rò Sua Grazia — Ma allora, il pilota? L'altro soddisfaceva subito la sua legittima curiosità:

— Non vi preoccupate di lui, milord. Egli non è un uomo, ma un semplice fantoccio: è il mio uomo meccanico. Per eseguire i vostri ordini, milord, occorre un polso d'acciaio che non avesse tremato per nessuna ragione. Io lo avevo già ideato e fabbricato appunto per eliminare tutte le cause di smarrimento e di pericolo derivanti dalle debolezze della natura umana. Per vincere le sorprese degli elementi, occorreva una forza più potente dei nostri fragili nervi... Ebbene, l'esperimento che io volevo compiere da solo lo abbiamo invece collaudato insieme. L'esperimento è riuscito.

Vi rimerisce, Milord?

Sua Grazia non poté far altro che agguingere il suo applauso a quello che scoppiava in quel momento da tutta la folla raccolta vicino a loro.

I. T.

CRONACA BREVE

NUOVO PRIMATO DI VOLO A VELA

L'inglese I. C. Nellan ha stabilito un nuovo primato di volo a vela restando in aria per 13 ore e 7 minuti, e superando così il precedente primato che era di 12 ore e 21 minuti.

INAUGURAZIONE DELLA SCUOLA DI VOLO A VELA A BRUXELLES

Sul campo di aviazione civile di Grimbergen, presso Bruxelles, alla presenza di personalità belghe e di numerosi nostri connazionali, è stata inaugurata la sezione di volo a vela organizzata dal nostro Fascio di combattimento di Bruxelles, alla quale sono iscritti, in qualità di allievi piloti, molti fascisti.

Sotto la direzione del nostro addetto aeronautico comandante Gellioni, sono regolarmente cominciate le lezioni di volo.

UN PRIMATO CONQUISTATO INVOLONTARIAMENTE

Il pilota ungherese Luigi Rotter, che, partito da Budapest a bordo del velivolo senza motore «Arabian», non aveva più dato sue notizie, si è fatto vivo nella Jugoslavia atterrando nel villaggio di Szarsa, dopo sei ore di volo. Il Rotter ha percorso

così 265 chilometri, battendo il primato ungherese, da lui stesso detenuto, di distanza che era di chilometri 84 e 800 metri. Egli era partito senza passaporto, non prevedendo che avrebbe avuto la fortuna di compiere un percorso tanto lungo da oltrepassare la frontiera.

CAMPEGGIO VARESIANO DI VOLO A VELA

Si è chiuso in questi giorni il primo turno di campeggio federale di volo a vela che si è svolto all'aeroporto di Vizzola Ticino. La Commissione esaminatrice ha as-

sistito alle prove per il conseguimento del brevetto A per il pilotaggio di aeromobili senza motore, felicemente superate dai seguenti 23 giovani iscritti ai diversi Fasci della provincia di Varese: Bassetti Santino, Carù Dante, Martegani Eligio, Riboni Enrico, Senaldi Giovanni, Arzini Bruno, Colombo, Giovanni, Macchi Costante, Lattuada Iampiero, Foglia Giordano, Magnoni Egidio, Endic Francesco, Moretti Nerio, Cattaneo Luigi, Giupponi Domenico, Boggi Rinaldo, Rossi Bertolotti Carlo, Colombo Elio, Corbetta Giovanni, Bonora Paolo, Moro Fausto, Bonfatti Camillo, Brioschi Giovanni.

GARA DI MODELLI VOLANTI A VENEZIA

Il giorno 11 agosto corrente avrà luogo a Venezia la VII^a Gara provinciale di modelli volanti che servirà come eliminatória per il Concorso nazionale che si svolgerà a Roma il prossimo settembre.

Per assicurare ai concorrenti i materiali per la costruzione dei modelli, l'Aero Club di Venezia, che bandisce questa gara, ha acquistato una piccola partita di pezzi — i più necessari — che ogni costruttore potrà ottenere a prezzo di catalogo, recandosi in Calle Lanza Ragusei 3489, presso l'incaricato sig. Vicenzoni, che potrà anche dare gli opportuni chiarimenti circa il regolamento che disciplina la gara in parola.

LA COMMEMORAZIONE DELLA PRIMA TRANSVOLATA DELLE ALPI

Il 23 settembre 1910 l'aviatore peruviano Geo Chavez sorvolava il Sempione e perdeva la vita mentre stava per atterrare a Domodossola. Ora, per iniziativa della Federazione Aeronautica Internazionale (F.A.I.), gli Aero Clubs di Francia e della Svizzera e il Reale Aero Club d'Italia commemoreranno il XXV anniversario di questa transvolata a Briga il 26 settembre prossimo.

IL RADUNO DI RIMINI

A Rimini, la bella e antica città adriatica della ridente Romagna, avrà luogo nei giorni 12 e 13 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 vicini al Ferragosto perchè anche i lontani e gli occupati possano partecipare alla festa senza sacrificio.

Il regolamento per questo raduno è eguale 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, chiederle 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 aquilotti e alle rondini, cioè agli abbonati veri e propri, in regola con l'amministrazione.

PROGRAMMA.

LUNEDI' 12 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.

MARTEDI' 13 AGOSTO.

Ore 8 — Riunione all'Aeroporto e inizio dei voli.

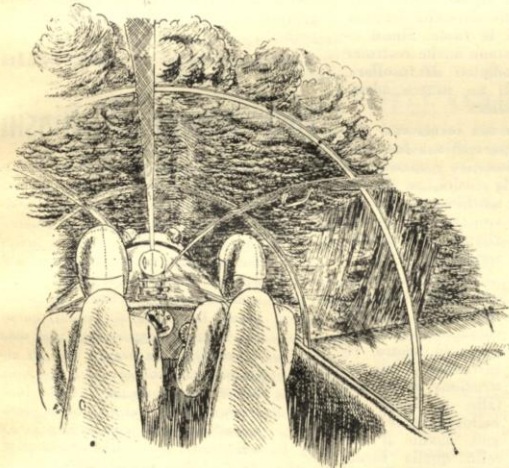
Ore 12 — Rancio offerto dall'Aero Club di Rimini e dall'Azienda di Cura e Soggiorno.

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.



vinceva che il suo contratto aveva determinato un miracolo.

Peccato non poter comunicare questa sua soddisfazione orgogliosa, ma le clausole del contratto erano inderogabili.

All'arrivo le condizioni erano assai diverse da quelle di partenza.

Malgrado l'ora, il tempo e la segretezza del viaggio, lord Weston trovò l'aeroporto addirittura affollato da una moltitudine di persone che avevano sfidato il freddo della serata nebbiosa per una curiosità per lui inesplicabile.

Ed era anche un poco inesplicabile il fatto che tutti si facessero intorno all'altro passeggero come ansiosi di festeggiarlo con particolare entusiasmo.

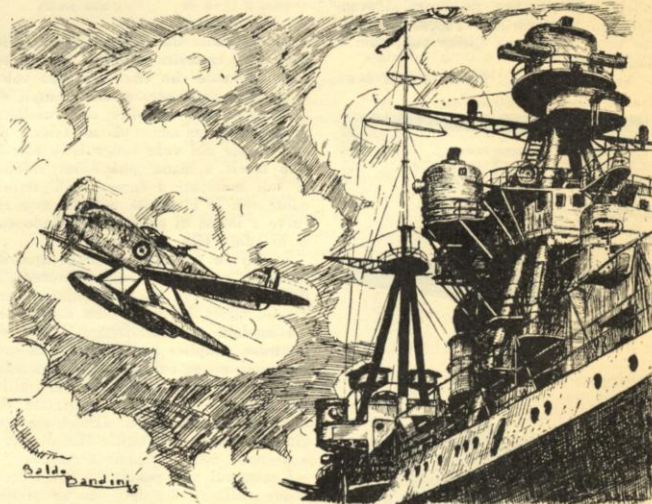
«Ma — pensò lord Weston — è al pilota che devono andare le feste e gli applausi».

E poiché gli altri non ci pensavano volle egli stesso rimettere le cose a posto. Ritornò verso la carlinga, dicendo forte quasi per richiamare l'attenzione dei più vicini:

— Il vero trionfatore è lui... lui che ha mantenuto l'impegno in maniera meravigliosa!

— Verissimo, milord. Ma appunto per questo il merito è mio!

Lord Weston sobbalzò... la voce del pilota così vicino, mentre l'uomo era



Baldo Bandini si è proprio dato al mare! E qui dimostra di saper rimanere nella realtà più che nelle nuvole dei gratacieli naviganti

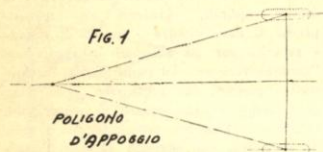
La Palestra dell'aeromodellista

Gli organi di contatto con il suolo

(PRIMA LEZIONE)

Gli organi di contatto con il suolo sono tutti quei dispositivi che permettono all'aeroplano ed anche al modello volante di distaccarsi dalla terra e di ritornarci senza compromettere le altre parti dell'apparecchio, già di per sé stesse molto delicate.

Nella nostra citazione non comprenderemo, come già lo dice il titolo, gli altri organi e cioè quelli di contatto



con superfici liquide, poiché noi di aeromodelli considereremo solo quelli terrestri, trovando superfluo trattare di aeromodelli idro, non essendovi a disposizione per essi molti luoghi e mezzi adatti in Italia. Gli organi di contatto con il suolo possono ritenersi due per ogni apparecchio e cioè: il carrello anteriore ed il pattino posteriore.

Nel modello volante, nel caso del lancio a mano, questi organi o dispositivi servono solo per il ritorno al suolo dell'apparecchio, salvaguardandone la fragilità e smorzando l'urto che inevitabilmente più o meno forte si produce al contatto con il terreno alla fine del volo.

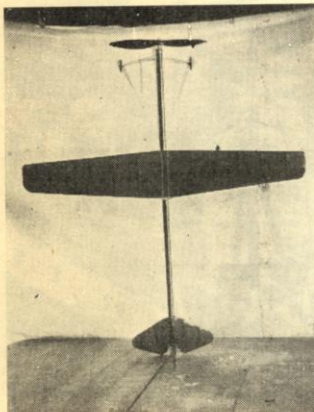
In un modello volante il carrello è necessario che sia robusto perché deve reggere agli urti, che qualche volta, possono essere anche violenti, dell'atterraggio.

Negli aeromodelli il carrello deve sempre essere messo molto avanti, in modo che protegga l'elica anche in atterraggi a forte angolo, e deve essere abbastanza largo ed avere un'ampia carreggiata, per proteggere l'ala in eventuali sbandamenti in prossimità del suolo nel momento di atterrare.

Tipi di carrello si possono fare sia in legno che in metallo.

Riguardo al volo gli organi di contatto con il suolo sono passivi, poiché in volo non hanno altra funzione che di offrire nell'aria una resistenza all'avanzamento e di caricare l'apparecchio di un peso in più che spese volte non è indifferente.

Non ostante ciò, questi organi sono



Aeromodello di « Aquilotto » di Torino

necessari e solo in alcuni modelli del tipo « Canard » od in aeroveleggiatori possono essere in parte o completamente eliminati.

Gli organi di contatto con il suolo devono mantenere in equilibrio l'apparecchio fermo a terra o nella sua corsa durante la fase di decollo o di atterraggio e perciò i punti di appoggio devono necessariamente non essere mai meno di tre, ed entro al poligono risultante dall'unione dei dati punti di appoggio deve cadere l'asse perpendicolare partente dal centro di gravità, il quale dovrà incontrarsi necessariamente sull'asse di mezzaria del poligono.

Il poligono, nella maggioranza dei casi, è costituito da un triangolo isoscele che comunemente viene denominato poligono d'appoggio (fig. 1).

Il campo progettuale dei carrelli di atterraggio è assai limitato e non si può perciò legarlo a regole fisse, sia dal lato delle dimensioni che della forma.

La soluzione del progetto deve essere fatta dal costruttore, confacendosi ogni volta a seconda del tipo del modello e delle condizioni a cui deve sottostare il suo apparecchio. Nelle forme vi è poco da sbizzarrirsi; però occorre, quando è possibile, realizzare delle forme adatte, semplici e di costruzione leggera e di finezza aerodinamica.

La base prima su cui il costruttore deve orientarsi per costruire il carrello del proprio modello è quella che gli



Aeromodello di Ugo Rodorigo di Roma. Il bell'apparecchio, che pesa g. 110 compreso l'elastico, è stato costruito in meno di otto giorni

verrà suggerita dal tipo di apparecchio che vuol costruire e delle condizioni con cui vuole che effettui il suo volo. Il carrello anteriore, quando trattasi di un apparecchio semplice con fusoliera costituita da un'asta o da un tubo e di cui l'inizio del volo venga fatto con il solo lancio a mano, può essere ridotto ai soli montanti a forma di V terminante con le estremità prolungate e ricurve a forma di pattini; escludendo così le ruote (fig. 2).

Se invece trattasi di eguale tipo di modello con cui si vuole ottenere il distacco da terra ed un regolare atterraggio, allora le ruote sono necessarie.

I modelli con fusoliera composta di un trave semplice o di un tubo, il carrello può essere costruito nella sua semplice forma (fig. 3 e 4) con del sottile filo d'acciaio armonico raddrizzato da uno a due millimetri di diametro e con giunture legate con sottile filo di ferro o di rame cotto e saldate a stagno.

I montanti a V possono essere e non essere collegati fra loro da un assale, alle cui estremità dovranno essere impennate le ruote.

L'assale rende più legato l'insieme



Lanci a Villa Borghese (Roma) alla presenza di bimbi incantati dalla meraviglia e dal desiderio di possedere un sì prodigioso giocattolo

del carrello e perciò contemporaneamente lo rende più rigido: escludendolo, occorre creare alle estremità dei montanti dei perni per le ruote. Simili tipi di carrello si possono anche costruire per aeromodelli completi di fusoliera, disponendo però di un attacco adatto al corpo della fusoliera.

Un carrello nella sua forma così elementare per un apparecchio a fusoliera è quasi sempre antiestetico e spesso non può rispondere alla realtà, se l'apparecchio costruito deve avere assomiglianza a qualche aeroplano vero.

Allora il costruttore dovrà progettare il suo carrello confacendosi ad un tipo più adatto, ricorrendo ad una costruzione mista, metallo e legno od esclusivamente legno, dando al carrello quella forma più estetica che gli parrà opportuno, curando di profilare le sezioni dei montanti al fine di ottenere una resistenza minore all'avanzamento.

Quali qualità di legno da adoperarsi possono essere il bambù e la canna d'India.

Negli aeromodelli non crediamo che l'elasticità del carrello debba troppo preoccupare il costruttore, non ritenendo necessaria l'applicazione di speciali congegni ammortizzatori, i quali non formerebbero che un'aggiunta inutile in più di masse e di peso.

L'elasticità naturale di un carrello ben concepito è sufficiente ad ammortizzare, senz'altri congegni speciali, gli urti, sia

pur anche forti, derivanti dal contatto con il suolo della massa dell'apparecchio gravata dei suoi pochi ettogrammi di peso.

(Continua)

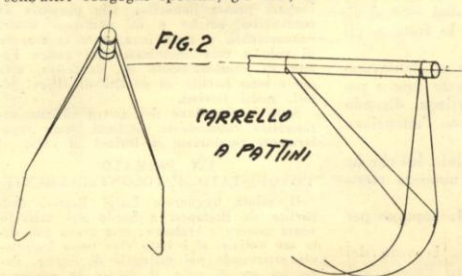
Giarella

Una lettera di Biasin

Publichiamo questa lettera di Biasin, premettendo, per conto nostro, che non tutte le sue opinioni ci sembrano giuste. Innanzi tutto, la progressiva mancanza degli anziani è indice che non erano soltanto degli appassionati, ma guardavano ai vistosi (fino a qualche anno fa visto i sul serio) premi. In quanto ai giovani, questi non mancano neppure oggi, anzi sono aumentati: basta pensare che gli abbonati a « L'Aquilone » da molto meno di 500 sono adesso più di 10.000 (diecimila) e tutti, potenzialmente, aeromodellisti: oggi potenzialmente, domani, con i provvedimenti che il R. Ae. C. I. è in procinto di attuare, lo saranno effettivamente.

Caro Martini,

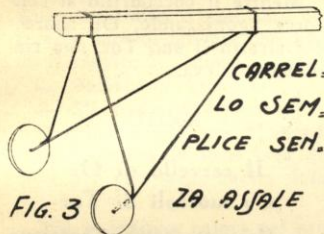
Le scrivo perché vedo che l'aeromodellismo italiano va verso il tramonto. Scrivo a Lei, Signor Martini, quale appassionato che è ormai divenuto un po' il papà dell'aeromodellismo italiano perché nessuno come Lei aiuta e comprende noi giovani. Orbene, domenica abbiamo disputato le eliminatorie. Con sforzi inauditi sono riuscito a comporre una squadretta, ma ormai sono scomparse le decine e decine di concorrenti degli anni scorsi. Ricorda Lei il nostro concorso del 1933 alla presenza di S. E. Ricci? In quel concorso presentai oltre 70 concorrenti tutti miei allievi. Alcune settimane fa sono stato a Padova: che desolazione! E ancora noi veneti lavoriamo un po'; ma nelle altre parti d'Italia? Dove sono gli aeromodellisti di Milano, di Varese, di Sesto Calende, di Torino, di Genova, di Firenze, di Pistoia, di Pisa, di Bologna e di Roma (anche costì perché si vedono sempre gli stessi?). Con questo è il sesto anno che vengo al Concorso Nazionale ed ogni anno



ho visto progressivamente l'assottigliarsi delle file.

Quest'anno poi... Ma vediamo le cause di questo regresso, che principalmente sono:

1°) il mancato interessamento degli Aero Clubs provinciali. Proprio quest'anno che ci sono tanti vistosi premi in palio nessun Aero Club, o quasi, ha pensato all'aeromodellismo. Ricordo il 1929, '30 e '31. Ogni mese c'erano dei Concorsi, grande propaganda ed interessamento della stampa e del pubblico.



2°) La falsa interpretazione dell'aeromodellismo. Distinguiamo. Ci sono due specie di aeromodellismo: l'aeromodellismo di propaganda è il mezzo per appassionare i ragazzi all'aviazione; l'aeromodellismo scientifico è per gli appassionati che si dedicano a questa attività come si dedicerebbero ad un altro sport. Il primo prepara il giovane all'aviazione, il secondo interessa soltanto il costruttore appassionato. Qual'è il più importante per noi? Inutile dire che è quello per la propaganda: quello che avvia i nostri ragazzi all'aviazione, perché l'aeromodellismo per sé stesso è quasi nulla. Ebbene, si è verificato questo fenomeno nell'aeromodellismo italiano: mentre le schiere degli anziani si sono sempre più assottigliate per la mancanza di premi adeguati ai grandi sacrifici, ai concorsi l'elemento giovane, quello, diremo, nostro, non si è rinnovato in eguale misura, così che esso va verso la fine. E del resto che cosa dovrebbero fare questi poveri ragazzi? Guai se non ci fosse il Suo giornale e la Sua appassionata attività e soprattutto la Sua comprensione! Bisogna sondare le possibilità degli elementi giovani, bisogna dare loro dei modelli che li appassionino. Non importa se questi aeromodelli sono dei farfalloni, se essi sono i tanto deprecati canards (mediante i quali io ho il piacere di aver avviato alcuni piloti e parecchi specializzati alla nostra aviazione) a noi basta l'animo, la passione del giovane che più tardi sarà al servizio della Patria. Questo è il compito più bello e più utile dell'aeromodellismo. Gli

appassionati veri, i tifosi, si forgeranno poi da soli. Noi vogliamo il giovane, non l'aeromodellista puro. Questo io penso e seguendo questo mio criterio ho preparato dei giovani con dei corsi della durata di un mese. Non sono riusciti dei professori, ma in compenso essi si sono entusiasmati ai voli dei loro piccoli apparecchi e sono rimasti pieni di entusiasmo. Così sono riuscito qui nel mio Friuli a creare centinaia di aeromodellisti. Questione di principio. Lei che è al Ministero credo che comprenda l'importanza di questo sistema e credo che anche Lei pensi come me che l'aeromodellismo deve essere soltanto il mezzo per preparare il giovane all'aviazione. L'aeromodellista è quasi sempre un tapino. Come potrà allora un ragazzo spendere delle decine di lire per un'elica che poi potrà rompere in un atterraggio? Quest'anno non riesco a comprendere perché il R. Aero Club d'Italia rimborsi solo la metà delle spese di viaggio. Come si può pretendere che dei giovani spendano delle centinaia di lire, mentre, come nel caso nostro, debbono anche percorrere un centinaio di chilometri in bicicletta, con le casse sulle spalle, per arrivare ad una gara eliminatoria? Si dirà che ci sono gli Aero Clubs provinciali, ma ancora non si sono mossi ed io sono deciso a fare una petizione a S. E. il Presidente, perché quell'articolo del regolamento in cui si parla del rimborso del solo 50% delle spese venga abolito. E su ciò credo che anche Lei e il Suo giornale siano d'accordo.

Libero Biasin

L A P O S T A DELL'AEROMODELLISTA

GIUGLIAMO BARTHEL - Livorno. — Il regolamento della gara nazionale è quello che è, oramai, per quest'anno. Non è detto che non possa essere modificato negli anni venturi poiché nulla è perfetto ed il progredire stesso dell'aeromodellismo può richiedere delle variazioni. In ogni modo rispondo alle tue domande:

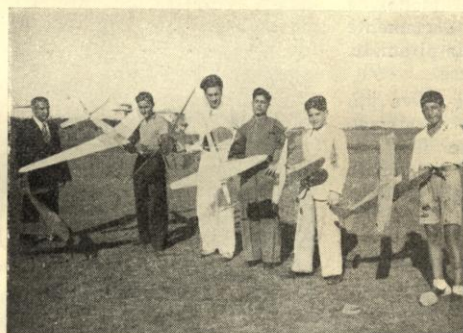
1°) Per la categoria a) il R. A. C. I. dà il disegno d'insieme dell'apparecchio, nel quale è rappresentato il carrello provvisto di due ruote (vedi L'aquilone N. 24 del 15 dicembre 1934).

2°) Per la categoria d), veleggiatori, di massima è richiesto che l'apparecchio assomigli a un veleggiatore esistente. Qualora però trattisi di modello veramente originale (beninteso non cervelotticamente, ma per motivi razionali) e che abbia i requisiti di un apparecchio reale (posto di pilo-

taggio, ecc.) la Commissione potrà ammetterlo ugualmente alle gare; questo è un riconoscimento di meriti, in quanto l'apparecchio viene considerato frutto di studio e di seria preparazione.

3°) I « canards » sono stati esclusi dalle gare perché si tratta di un tipo di apparecchio troppo sfruttato e di troppo facile concezione.

In merito alle ultime tre osservazioni, mi pare che il fatto di esigere la similitudine con un apparecchio esistente, tanto per i modelli a motore che per i veleggiatori, non sia affatto un danno per il modellista: anzi questa condizione farà sì che alla gara avranno più probabilità di vittoria i concorrenti maggiormente preparati: essi infatti avranno scelto il tipo di apparecchio migliore e più adatto ad essere trasformato in aeromodello, ed avranno modo di applicare le loro cognizioni di aerodinamica nella scelta del profilo più adatto: d'altra parte riproducendo un apparecchio, l'aeromodellista si trova ad avere già risolti scientificamente molti problemi, riguardo all'equilibrio ed alla finezza, che da solo non sarebbe in grado di risolvere altro che empiricamente e male nella maggior parte dei casi. Se si lasciasse il campo libero, probabilmente arriverebbero ben pochi concor-



Alla Torraccia si sono veduti questi aeromodelli destinati alla gara nazionale, categoria b). Auguriamo a questi aeromodellisti che i risultati siano adeguati alle apparenze.

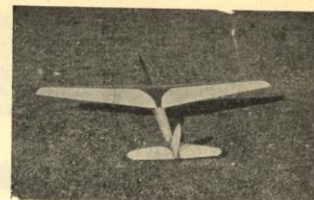
renti alla gara nazionale, perché lo sbizzarrirsi non sempre dà buoni frutti. L'aeromodellismo deve essere studio serio: non potendo pretendere che gli aeromodellisti compiano corsi completi di aerodinamica e costruzioni aeronautiche, il migliore campo di studi è dato loro dalla grande possibilità di scelta fra gli apparecchi esistenti. E colui che sceglierà meglio, darà prova, per questo solo fatto, di essere maggiormente preparato. E' giusto? In ogni modo, aspettiamo la gara.

ENZO MAROTTA - Spoleto. — Non conosco quel motore e perciò non sono in grado di soddisfarti.

Fino ad oggi nell'aeromodellismo l'applicazione di motori a scoppio è stata scarsa, ed i risultati ottenuti sono stati altrettanto scarsi sia in Italia che all'estero.

Come già ebbi a dire, la costruzione di un motore a scoppio utile per l'aeromodellismo non è cosa altrettanto facile come a dirlo; e non è nelle capacità di tutti poterla effettuare.

Non escludo però che anche a ciò ci sia la possibilità di riuscire.



Un bellissimo aeromodello a fusoliera.

L'applicazione di eliche coassiali su un aeromodello può essere utile a seconda dello scopo che si vuole raggiungere.

glar.

Gara Nazionale Aeromodelli

In seguito ad informazioni pervenute, siamo in grado di comunicare agli aeromodellisti che intendono concorrere alla gara nella categoria « Veleggiatori », che per questa categoria, e solo per questa, la commissione potrà, a suo esclusivo giudizio, ammettere alla gara anche modelli di veleggiatori non simili ad apparecchi esistenti. Tali apparecchi tuttavia dovranno rispondere ai seguenti requisiti:

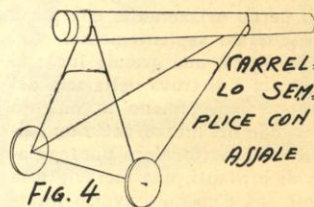
a) in essi deve poter essere sistemato, nel corrispondente apparecchio reale ipotetico, il posto di pilotaggio. Occorre perciò tener conto che le misure necessarie a tale scopo sono le seguenti: lunghezza minima, m. 1,—; larghezza minima, m. 0,60; altezza, m. 0,60, oppure 0,85, per posti di pilotaggio senza o con capottatura per la testa del pilota.

Tali misure minime si dovranno ottenere per il corrispondente apparecchio che abbia l'apertura d'ali non maggiore di m. 17,50;

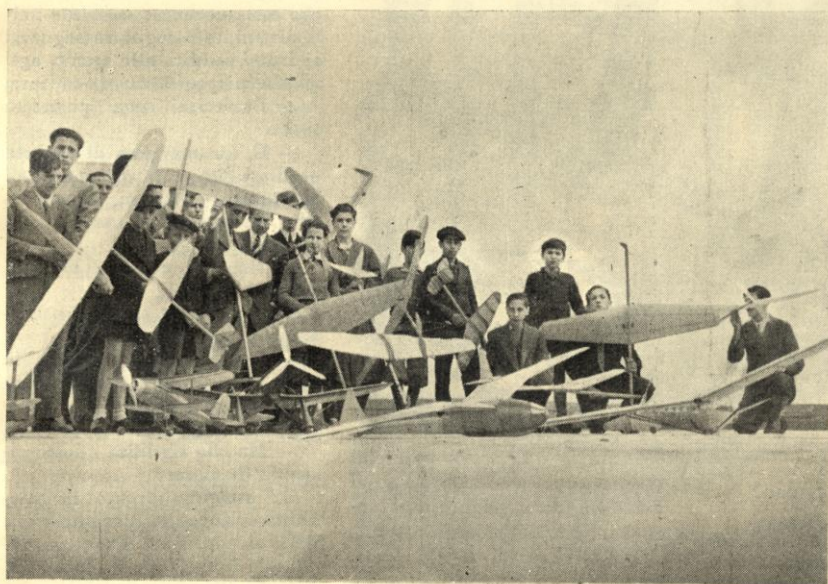
b) gli apparecchi originali presentati saranno ammessi alla gara soltanto qualora presentino qualità che rivelino serio studio e preparazione del costruttore: la presentazione ed eventuale ammissione esclude la partecipazione alla gara con un apparecchio rispondente ai requisiti imposti dal regolamento;

c) il concorrente non può presentare più di un apparecchio originale, e l'ammissione alle gare non costituisce una modificazione del regolamento, ma soltanto una possibilità di presentare concezioni proprie.

Questa concessione, a nostro parere, ha un grande valore morale, per gli aeromodel-



distelli di buona volontà: quello che proviene dal riconoscimento ufficiale, per il fatto stesso della eventuale ammissione alla gara, anche senza tener conto del risultato, di una seria preparazione aeronautica e della bontà di concezione. Perciò, chi ha o crede di avere buone idee (per ognuno le proprie sono sempre ottime) si faccia avanti coraggiosamente. Caso mai, c'è la gara del 1936!



Aeromodelli di tutti i tipi alle gare eliminatorie di Milano



Grande romanzo aviatorio-coloniale di Ulisse Perso

(Continuazione dal numero precedente)

Gli passa a poche tese ed egli, Or, riconosce il capitano Menzio, che si sporge dalla cabina, ansioso; e grida, grida perdutamente, e il "Caproni" è già passato oltre; e il suo rombo si perde echeggiando fragoroso contro le pareti del monte.

— Sono venuti! Hanno scoperto il nostro rifugio, anzi la nostra prigione.

Torneranno certo con un idrovolante per ammarare... o si caleranno giù in quel modo... e noi saremo liberati. Certamente Tor li ha veduti, dalla piramide, e si è fatto riconoscere...

Ma perchè non si udiva più alcun rumore? Che dormivano tutti? Possibile che il "Caproni" non avesse richiamato l'attenzione di quegli abitanti strani?

Attese ancora.

Finalmente risolve di uscire da quella sala e torna ad esplorare pazientemente le pareti.

Dietro i papiri, le trovò salde e lisce, solo interrotte ogni due passi per sottili cordoni d'oro incastrati nel marmo, dallo zoccolo al soffitto altissimo. Unico passaggio quel cunicolo buio, da cui era sbucato il cocodrillo: ma di lì egli era ben deciso di non passare.

— Eppure qui sono entrato per una porta grande: ricordo come in sogno, perchè camminavo dormendo.

Esplora di nuovo più minutamente e intanto con le nocche e con la punta delle scarpe picchia contro il marmo delle pareti, per assaggio. Urta così il terzo cordone d'oro a partire dalla feritoia, e nella parete di fianco si spalanca, girando su un perno orizzontale, una porta mascherata sapientemente.

Di là c'è una grande luce: si affaccia e si trova nella sala del trono. Così almeno argomentò vedendo nel mezzo, sotto un baldacchino tutto d'oro punteggiato di brillanti, una meravigliosa poltrona d'ebano e avorio intarsiati, con catenelle spioventi dal dorsale e dai bracciali; e i piedi lievemente arcuati poggiavano su di uno zoccolo a sette gradini, tutti di marmo roseo. Il pavimento era un meraviglioso mosaico; le pareti brillavano di una luce viva e avevano color di cielo da parer diafane, irreali

quasi; mentre il soffitto incombeva pesante scavato nella roccia viva, che scopriva nuda le sue asperità grigiastre.

— Qui non c'è nessuno, ma è naturale, il Re è nella piramide.

E corse a un'altra sala, nè si fermò a guardare, sebbene intravedesse nuovi tesori. Passò a un'altra ancora e a un'altra; in-

— Qui sono tutti scalzi o hanno sandali leggeri. E' Tor, senza dubbio.

Ma i passi sono già lontani e si spengono nel silenzio ostinato. Ne segue, come può, la direzione e giunge, di un tratto in altra sala, a un passaggio diroccato. Un cumulo di macerie sprofondate dall'interno del monte, ostruivano una caverna di cui Or toccava la volta di granito.

Guardò in giù per il declivio di quei sassi accatastati, e vide in fondo un vago bagliore e, muoversi la coda di un cocodrillo.

"Ah? basta!".

E fuggì oltre arrivando così nel palazzo, che era di fianco a

rosso; e lì c'è un cocodrillo in atto di addentarlo.

— Tor, Tor!

Al suo grido l'animale si volta, un poco esitando fra le due prede; e Or, colto il momento, gli scaraventa nelle fauci un guanciale, che si trova lì sotto mano. Ormai conosceva quel genere di caccia!

Mentre il cocodrillo si contorce agonizzando, Or abbraccia stretto il suo Tor, che rianimato, si leva.

XXIII.

Il cervello di Or e i muscoli di Tor

— Hai visto come si cacciano le bestie feroci? — disse Or stringendosi tremante all'amico, il quale, già ripresa la sua gaia disinvoltura, esclamò:

— Abbiamo un bellissimo palazzo sotterraneo, ma io in questo momento preferirei sdraiarmi sull'erba fresca della fattoria di tuo zio Massimo, con una pagnotta sotto i denti... e non rifiuterei una bistecca.

— Tu? Tu, già, hai sempre fame; che materialone!

— A stomaco vuoto il coraggio se ne va. E tu non hai fame?

— Anch'io, sai...

— Dunque, cerchiamo — e stava per avviarsi, ma Or lo fermò.

— Adagio! Riforiamoci prima di munizioni: ho visto in giro certi occhiacchi.

Armati fino ai denti di... guanciali di piuma (ce n'erano tanti lì sul divano) iniziarono la loro esplorazione.

Finalmente giunsero, senza cattivi incontri in una specie di vasta dispensa: le pareti erano nascoste da vetrine, e, dietro, sorridevano invitanti leccornie, che essi avevano conosciute nella piramide. Bisognò rassegnarsi ai frutti canditi, alle creme, agli zuccheri profumati di canfora.

— Preferirei una pagnotta secca.

— E, io, una fetta di polenta — disse Or, e fattosi pensoso, aggiunse: — Adesso, senza perdere un minuto, si cerca la via per uscire.

— Non c'è nessuno più qui dentro?

Tor ritrova la sala delle macchine.

— Qui è caduto il Re e io sono stato preso e trascinato in prigione; e raccontò in breve quello che gli era successo.

— Ma che significa questo silenzio di morte?

Or esamina attento le macchine strane, alla luce che viene dalle sale attigue. Muove, a prova, una lunga leva argentea con manico d'avorio; e tosto una grande ruota, che è nel fondo,



Armati fino ai denti di... guanciali

filò un lungo corridoio, e, a fondo, trovò altre sale, tutte spaventosamente silenziose.

— Mi hanno dunque chiuso in una tomba? Ma io non voglio morire. Non c'è nessuno? Nessuno qui.

Sopra la sua testa un rumore precipitoso di passi. Ascolta attento e gli pare lo scricchiolio degli scarponi chiodati di Tor.

quello del Re; ivi appunto si trovava Tor.

— Tor, Tor!

Incontra un vestibolo in cui si apre una scala; monta fino al piano di sopra, sempre invocando l'amico; finchè, per un corridoio, si imbatte in una porta. Entra e vede Tor abbandonato, riverso sopra un ampio divano

cigola, stridendo sinistramente e gira vorticoso, poi di colpo si arresta come infranta. Ne segue un tuono sul monte: un ùlulo di valanga; un fracasso minaccioso che fa trabalzare le viscere della montagna.

I ragazzi si guardarono atterriti e un ultimo spaventoso cozzo, che schianta la volta della sala. Un tonfo li assorda: una nuvola acre di polvere che mozza il respiro li acceca.

— Soffoco — geme Or.

— S'è spaccato il monte!

Tra la polvere, che si dirada lenta, penetra la luce viva del sole per una larga ferita della roccia.

Tor si insinua calmo nel crepaccio, seguito da Or, che si appoggia alla sua spalla impaurito.

— Siamo fuori. Ecco la conca del lago.

Si sporgono a guardare in giù.

— No! — E Tor si ritrae sgomento.

— Eppure è questa la conca del lago. Riconosco i fianchi dei monti che la chiudono. Ecco lì sotto le sagome delle caverne... Tor! E' stato un sogno? O un terremoto ha tutto sconvolto... Fuggiamo, Tor... di qui non si passa... Torniamo.

Esplorarono ancora, addentrandosi di nuovo in altro appartamento incuranti delle meraviglie esotiche, ciascuno procurando, con sorrisi e con motti, di mascherare il proprio pensiero disperato.

Finalmente Tor non resse più:

— E' un inferno questo? Stiamo sognando? Or, siamo condannati!

— Deve essere accaduto qualche cosa di grave e di strano.

E raccontò quello che aveva visto e udito al suo risveglio.

— Dunque mio padre e gli altri sono arrivati fin qui.

— Penso che non devono essere lontani. Bisogna dunque uscire all'aperto e ci ritroveranno.

— Siamo prigionieri.

— Ascoltami. Tu che hai percorso un'altra parte del palazzo, dimmi come è fatta.

Tor gli descrisse il corridoio a labirinto.

— Bisogna arrivare a quel corridoio: mi pare di capire che è lì la strada buona. Ma, di dove si passa? Torniamo dal tuo cocodrillo morto.

Nella saletta, Or esaminò il foro tondo nel mezzo del soffitto:

— Di là tu sei disceso? Bene: di là noi passeremo.

— Senza una scala?

Or si diede a lacerare in lunghe striscie le tende e le coperte di seta e Tor, che capì, lo aiutava.

Torcendole poi in trecce, ne fanno una corda robusta e lunga.

— E chi l'attacca lassù?

— Io — disse Or; — facciamo la nostra acrobazia: Uno! Due! Tre!

E Or con l'estremità della corda fra i denti, saltò sulle spalle robuste di Tor; questi gli afferrò solidamente le caviglie e l'altro allungò le braccia per raggiungere l'orlo della finestrella tonda del soffitto.

— Troppo basso — mugolò Or a denti chiusi.

— Sta' saldo! — grida Tor. Si tesse tutto in uno sforzo di volontà e:

— Uno! Due! Tre! Oplà!

Sollevò per i piedi l'amico, che rapido, attento, fu svelto a gittar le palme sull'orlo, a cui si strinse sospendendosi.

Tor lo abbandona e sta sotto con le braccia aperte, pronto a raccogliervi l'amico, se mai lasciasse la presa.

Ma Or, dopo due contorcimenti delle gambe, mugolando sempre, sudando freddo, riesce a poggiare un gomito, poi l'altro, e si tira su tutto.

Arrivato al corridoio, ad un arpione confitto nella parete lega stretta la corda. E Tor, quando la sente ben salda, in un minuto vi si inerpicava.

— Bravo, Or!

— Bravissimo, Tor!

— Di dove eri arrivato stamane?

— Di là.

— Allora prendiamo da quest'altra parte.

E mentre seguono le tortuosità capricciose di quel corridoio interminabile, si raccontano le loro vicende dal momento in cui il grande cocodrillo aveva rapito Or.

— Ci sono molti punti oscuri, che forse non spiegheremo nè ora nè mai — concluso quest'ultimo. — Oh, mi pare che la luce vada scemando.

— Forse anotta.

— No: qui la luce è tutta artificiale: esce dalle pareti e dai soffitti e non se ne vede la fonte. Ma va scemando a poco a poco. Prevedo che resteremo al buio.

— Facciamo presto!

Sempre più agitati si spingono per quel labirinto spiando, da finestrini del pavimento, nelle sale di sotto ove la solitudine è spaventosa.

Il corridoio dà su un balcone: si affacciano, ed Or riconosce il "pozzo di Sirio": in alto sul comignolo balena vivido il cielo meridiano.

— Bisognerebbe arrampicarsi fin lassù — consiglia Tor.

— Se mai, in caso disperato, io propongo di inoltrarci ancora in questo corridoio.

Lasciano il balcone, ognuno pensando che è per lo meno strano il silenzio che domina anche di fuori. La loro angoscia si accresce, ma non se la comunicano.

— Che cosa è questo? — Tor raccatta una barba, con attaccate le frange preziose che ornavano il viso del Re.

— La barba di Rham.

— Bene! — Or si china e scorge una macchia di sangue; fa, curvo, altri due passi, e ne vede un'altra.

— Non mi hai detto che Rham era ferito? Bene! Egli è passato di qui da poco tempo: da due ore al più. — E dietro quella traccia, procedono guardinghi, e arrivano dove il corridoio finisce contro la roccia nuda. Quivi una stretta galleria, si interna paurosamente nella diritta, con le pareti scabromonte. Ne viene un soffio d'aria calda, quasi soffocante. Due o tre stille di sangue, proprio all'imbocco, dimostrano che il ferito — che sia Rham davvero? — Si è fermato lì per riposare o per riflettere.

Ulisse Perso

(Il seguito al prossimo numero).



— Tor! Tor!



RONDINELLA D'ACCIAIO - Bolzano. — Certo che ti accoglierò nel nido. Ti avverto che per essere aviatori non occorre essere uomini. Cioè: per essere aviatori sì, ma per diventare aviatrix basta essere donna, come la marchesa Carina Negrone, che ha dato, recentemente, un sì bello esempio di tenacia, di bravura e di coraggio. Puoi mandare i racconti. Il tuo pseudonimo è nuovo, e va bene. Ricambio i saluti radio-telegrafici, tuoi e di tuo fratello Robby.

ALDO PRATELLI - Rimini. — L'Aero Club di costi è informato. Il raduno è stato organizzato d'accordo col conte Mattioli due mesi or sono. Di più: l'Aero Club di Rimini ci ha telegrafato una settimana fa fissandoci il giorno dei voli: il giorno 13 agosto. Come vedi, non abbiamo fatto le cose con i piedi. Nel presente numero ripubblichiamo il programma con la correzione delle date e cioè: 12 e 13, invece di 14 e 15. Ti scriviamo anche a mezzo posta ordinaria. Ciao.

LUIGI MALAVINI - Torino. — Sono anch'io addolorato per non averti veduto a Torino (io c'ero, anche se nessuno mi ha veduto). Credo che l'S. 66 ti sia giunto già. Passo a Giarella la tua domanda relativa ai disegni del Breda 33 e del modello Bernard 82. Ti mando tanti svolazzanti saluti.

G. GIACALONE - Bengasi. — Dai registri dell'Amministrazione risulta regolare l'abbonamento dell'aquilone che lamenta di non aver ricevuto il giornale dal mese di febbraio. E' stato sempre spedito alla Casella postale 56, ove egli potrebbe farne ricerca. In ogni modo ripetiamo l'invio dei numeri non pervenutigli. Ti preghiamo tenerci al corrente del tuo proposito di preparare costà un raduno, che sarebbe opportuno effettuare d'accordo con noi. Naturalmente ciò non potrebbe avvenire tanto presto. Saluti cordiali.

PASQUALE STARITA - Napoli. — Ti è stato spedito il numero 11. Alle tue domande rispondo: 1° gli abbonati napoletani hanno bisogno di rinforzare la propria schiera; 2° l'Aero Club di Napoli si trova in Via Filangieri 36, ove potrai avere tutte le informazioni riguardanti le quote di iscrizione ed il valore della licenza di «Padrone marittimo». Ricambio i saluti rimbanti.

FALCOLINO - Milano. — Ecco l'indirizzo richiesto: Via Telesio 22, Milano. Se lo desideri, possiamo inviarti i numeri arretrati quando ci avrai trasmesso l'importo dell'abbonamento annuo in lire 7; ed avrai anche diritto a ricevere i modelli di cartone.

ANTONIO LONGHI - Bologna. — Recati presso il Sig. Nobili costà in Via Galliera 3 e pregalo di farti esaminare i numeri del giornale che ti interessano e che ti spediremo quando ce li avrai indicati.

ETTORE GIRARDI - Padova. — Potrai fare un appello agli aquilotti padovani quando avrai provveduto a diventare abbonato de L'aquilone. Intanto apprezzo e lodo il tuo prezioso interessamento a favore del giornale e dell'aviazione. Saluti cordiali.

GIUSEPPE ZINELLI - Asola. — Ti faccio spedire alcuni numeri del giornale che diffonderai fra i tuoi amici. Per ora, non è il caso di mandarti l'elenco degli abbonati di Mantova. Sono così pochi! Tutta la Redazione ti ricambia i saluti.

«A te saluti aerorombanti, a me cartoni idrovolanti» — mi scrivi. Valà che sei un tipo anche tu). Capisco i tuoi sentimenti ed è per questo che ho letto senza annoiarmi — come tu temevi — la tua lettera piena di entusiasmo. Ricordati sempre del tuo giornale. Io mi ricorderò di te.

ANNA VOLANTE - Torino. — Pubblico tutte le fotografie. Ti ringrazio. Sono contento che tu sia una rondine di spirito. Stomacata di bugie? Attenta allo stomaco. La suggestione può giocarti dei brutti scherzi. Dico suggestione, perchè bugie noi non ne diciamo, salvo necessità, o casi pietosi. Ti saluto Avionetta e Ronchi. A te un cordialissimo saluto e tutta la mia amicizia... auto-revole.



Un gruppo di aquilotti genovesi fotografati all'ingresso dell'aeroporto di Novi Ligure. L'aquilotto «L'aquilone» in mano è Egnmont di Merano

CARLO PORRERA - Torino. — Ma certo che mi fa piacere apprendere che per tre anni di seguito ti sei meritato il primo premio e che hai già finito il terzo corso professionale. E sono contento anche che tu ti occupi con tanta passione d'aeromodellismo assieme al tuo ottimo amico Amos Coppa. Cercherò di accontentarti mandandoti il numero arretrato che cerchi. Saluti e auguri. Continua la tua... campagna estiva in favore del tuo giornale, che, forse, diventerà settimanale col prossimo anno. Coraggio, dunque.

COSTANTINO PETROSELLINI - Campo di San Martino al Cimino. — Grazie e auguri di felice campeggio. Ci rivedremo presto a Roma.

AVIATRICE, SERENISSIMA ED R. (CHI È?) - Ancona. — Grazie due volte. Vedo che siete ad Ancona e ciò mi fa sperare di vedervi al raduno di Rimini, il 12 e il 13 di agosto. Auguri di buona estate.

RENZO BOSCOLO - Rovigo. — Risponde Giarella. Ti spedisco il CR. 30. Ciao.

UGO ROSSATO - Vicenza. — Tu dichiara di volerti arruolare nella R. Aeronautica. Sono contento di questa tua dichiarazione, ma devo avvertirti che non a noi si rivolgono



Ricordo del raduno di Torino. Una fotografia eseguita a Superga, fra le fresche frasche.

le domande di arruolamento, bensì al Ministero dell'Aeronautica, al quale bisogna inviare tutti i documenti prescritti dal bando di concorso. Ti saluto fascisticamente.

CABBIANO DEL LARIO. — Leggerò e risponderò. Abbi un po' di pazienza perchè ho tante cose da fare, mio caro amico. Saluti.

GIULIO MONCELESAN - Genova. — Abbiamo preso nota. Ringrazio tanto e ti mando «superbi» saluti dalla nostra grande Roma.

AVIONETTO. — L'Ing. Sofistico, al quale tu hai mandato lo sfogo fiorentino, non ti può rispondere perchè non gli hai mandato il tuo indirizzo.

SERGIO BARONTI - Impruneta. — La tua cartolina indirizzata a «L'Ala Littoria» è capitata da noi. Il modello «S. 74» di cartone è in ristampa. Non appena pronto te lo spediremo. Ricordati che esiste un giornale che si chiama L'aquilone. E' il giornale della gioventù italiana che ama l'aviazione e le imprese generose.

LUIGI VALANZANO - Lido di Roma. — Grazie e saluti volanti.

PIA GRECUOLI - Varese. — Grazie e auguri di felice villeggiatura.

A. e V. CAMINITI - Tunisi. — Le notizie degli italiani che all'estero sanno far valere le proprie doti sono sempre le migliori che si possano ricevere: tanto più lo sono quando questi italiani sono giovani come voi due. Vi auguro di continuare ad essere i preferiti, e di divenire i migliori quando avrete compiuto il corso di pilotaggio: sarete dei veri figli di Roma. E riuscire ad esserlo fuori d'Italia, ha valore morale infinitamente maggiore che non in patria. In quanto ai piani di modelli a motore e veleggiati, ve li farò avere. Non impressionatevi della partecipazione di ufficiali alla gara: so di costruttori che non sono riusciti a far volare i modelli dei loro apparecchi veri. Perciò sono sicuro che riuscirete ad ottenere un buon posto in classifica. Il racconto è giunto: presto si riunirà la Commissione ed allora, secondo il responso, se ne avranno notizie. Mandate le fotografie: le pubblicheremo se belle e interessanti. Saluti cordiali.

RAOUL ROSSI - Genova. — Un po' in ritardo, ma non dimentico di accusare ricevuta. Sì, ci rivedremo presto — credo alla fine di settembre — per volare. Continua la spedizione dei cartoni. Saluti volanti.

AQUILOTTO SPERDUTO - Francavilla a Mare. — Ti avverto che tu sei il secondo, o il terzo, che si firma con questo pseudonimo. Cambialo, dunque, perchè altri hanno il diritto della precedenza. Tu mi scrivi: «Sono molto dolente di aver conosciuto così tardi L'aquilone. Questo giornale mi ha infuso nuova passione per il volo ed ha convinto anche mio padre a mandarmi a Caserta fra due anni. Ho trovato L'aquilone il giornale modello perchè si adatta a persone di tutte le età. Caro Zio Falcone, leggo con grande invidia le notizie delle gare aeromodellistiche, dei raduni, ecc. Io credo che in tutto l'Abruzzo non vi sia altro aquilotto che me». Ti sbagli. Però devo ammettere che siete in pochi e che un po' di propaganda ben fatta gioverebbe molto. In ottobre, ad ogni modo, noi inizieremo una violenta propaganda per tutta Italia e l'Abruzzo non sarà escluso. Ti ringrazio tanto delle buone parole in favore del nostro giornale, anzi del tuo giornale. Scrivimi spesso. Cordialità.

SILENTE AQUILOTTO - Trieste. — La nostra «ben nota cortesia» — come tu dici — ha inoltrato la lettera ad Avionetta. Saluti azzurrissimi.

(Continua nella pag. 16).

AERONAUTICA MACCHI S.P.A.

VARESE

FONDATA NEL 1912



ANFIBIO TRASPORTO PASSEGGERI C. 94

Caratteristiche principali dell'apparecchio

Lunghezza	mt.	15,52
Apertura	mt.	22,65
Altezza senza carrello	mt.	5,40
Altezza con carrello	mt.	5,90
Superficie dell'ala	mtq.	75,—
Velocità massima a 1000 mt.	k.mh.	280,—
Velocità di crociera a 7/10 di potenza a 3000 mt.	k.mh.	270,—
Velocità minima	k.mh.	100,—
Plafond teorico	mt.	6000,—

OFFICINA VARESE - T. lef. 22-96

IDROSCALO SCHIRANNA (Lago di Varese) - Telef. 10-40

AEROPORTO IONATE POZZOLO

AEROMODELLISTI

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

MOVVO

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



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 - Biposto 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:**

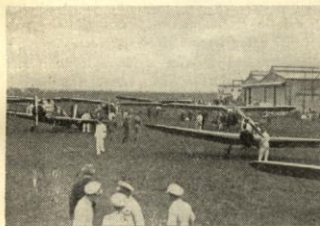
Raduno aereo del R. Ae. C. I. - Voli di propaganda gratuiti per gli abbonati a "L'AQUILONE",

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 Decennio dell'Aeronautica Italiana1926
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.

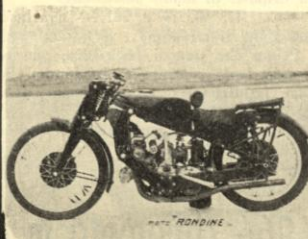
Conquista di altri 6 Records Mondiali con motori I. F.

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

Récord 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 (Taliedo)

Telegrammi: AEROPLANI CAPRONI Telefoni: 51784 - 51785 - 51786



Con questo apparecchio Vittorio Beonio Brocchieri, pilota intrepido, viaggiatore, scrittore, professore di Università, ha percorso in volo, sicuro, senza alcun incidente, decine di 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 acrobazia

COSTRUZIONI METALLICHE
MISTE ED IN LEGNO**MOTORI E
AEROPLANI**PER TUTTI I SERVIZI
CIVILI E MILITARI**MOTORE AS 6**Record mondiale di velocità
assoluta: 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 Dal 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 Lloyd▲
Officine Aeronautiche
Monfalcone
▼Apparecchi Cant - Aeroplani
ed Idrovolanti civili, mili-
tari, per scuola e turismo

Il messaggio di Ulisse decifrato da un bambino di 7 anni

La Natura, cari amici de *L'aquilone*, ha certe sue leggi misteriose, che non hanno nulla a che fare con la logica e i ragionamenti dell'uomo.

Guardate il caso, per esempio, del messaggio cifrato della bottiglia che, senza un attimo di esitazione, abbiamo immediatamente attribuito al nostro indimenticabile Ulisse.

Intelligenze acute ed erudizioni profonde si sono esaurite inutilmente in vani tentativi. Le cifre oscurissime 13+13+12+12 che hanno fatto fantasticare di meridiani e di paralleli, che hanno, forse, fatto partire il nostro esuberante amico Momo Ch. di Tripoli, alla testa di una carovana, diretto al Lago Ciad e fantasticare a più d'uno dei nostri lettori, ardite crociere nell'Atlantico, non erano che modestissimi addendi di una banale addizione...

Tanto semplice e piana era la soluzione del messaggio, che anche un bambino semi-analfabeta ci sarebbe arrivato, o, forse anche, solo un bambino semi-analfabeta.

Dovete sapere che, pochi giorni or sono, inferocito dai ripetutissimi vani tentativi di decifrare il messaggio che sapete, risolsi di affidarmi alla sorte, visto che il ragionamento non valeva. In che modo?

Presi un bel cartone, vi scrissi con un grosso lapis blu, intervallandole largamente, tutte le lettere del messaggio, poi lo tagliai in modo che ogni pezzo contenesse una lettera.

Stavo per scrivere, a parte col lapis rosso, quelle dannate cifre, quando entrò Bibi.

Qualcuno di voi conoscerà certo l'illustre Bibi, autore di un singolarissimo e interessante disegno d'aeroplano, pubblicata da *L'aquilone* qualche settimana fa, con la leggenda autografa: «*E' proprio un aeroplano*».

Bibi non ha ancora sette anni, è deboluccio in aritmetica e computisteria, ma imbattibile in paleontologia e archeologia. Vive in un mondo interiore brulicante di iguanodonti e pterodattili e d'ossa insepolti di sciti e cartaginesi.

Ma questo non c'entra; almeno oggi. Dunque l'illustre Bibi fece il suo ingresso nel mio studio, preceduto da un muso lungo due metri e venti.

— Che succede, galantuomo? — gli chiesi.

— E' mamma! — fece, con un vocino tremulo d'indignazione.

— Che t'ha fatto mamma?

— Vuole che faccia addizioni, ecco: e io...

— E tu le farai! — interruppi con voce autorevolissima. — Siedi qui, al posto mio. Questo è un lapis e questo è un foglio. Fa' la somma di questi numeri... Scrivi!

In quell'istante mi caddero sott'occhio i numeri del messaggio, che fiammeggiavano per virtù del lapis rosso che li aveva tracciati. Per non faticare a cercarne degli altri, dettai quelli.

— Scrivi — ripetei — 13+13+12+12. Così vado di là un momento. Al mio ritorno dev'essere fatto. Capito?

Ed uscii austeramente con l'intento di cercare qualche sacchetto o vecchia borsa dove imbussolare i cartoncini con le lettere del messaggio e tirarli a sorte. Ero convinto che in tal modo o avrei decifrato lo scritto o sarei finito in una casa di salute per malattie mentali.

Dieci minuti dopo ero di ritorno ed ecco quel che trovai.

Bibi era ancora al mio tavolo, occupatissimo in un lavoro assai misterioso.

In terra, vicino alla poltrona, era il foglio che gli avevo dato, con su visibili vari tentativi di addizione di pugno del grand'uomo, secondo i quali, 13+13+12+12, facevano una volta 47 ed un'altra 193.

Qualcosa non andava bene, evidentemente.

Bibi mi aveva veduto entrare, ma, dopo un autorevole cenno per impormi il silenzio, aveva continuato con un ditino, quei tali preziosi cartoncini che aveva disposti in modo particolare.

— ... 47, 48, 49 e 50! — concluse, con voce di trionfo.

Prima che potessi impedirlo, ghermi il mio lapis colorato e, in fondo alle cifre fatidiche da me notate in rosso, aggiunse in blu un bellissimo 50.

Ne risultò questa chiarissima verità: 13+13+12+12 = 50.

— Va bene così, papà?

4966 chilometri in idrovolante senza scalo

L'aviazione italiana, per merito del valore dei suoi piloti e per le qualità superiori del suo materiale di volo, è ritornata in possesso di un primato internazionale. È noto come, nello scorso ottobre, un equipaggio composto da Mario Stoppani, dal capitano Corrado Corradini e dal marconista Amedeo Suriano, conquistava all'Italia il primato di distanza senza scalo per idrovolanti col volo Monfalcone Massaua di 4.130 Km. Subito i francesi, nostri cavallereschi competitori nel campo idroaviazione, si posero al lavoro per toglierci questo primato. Essi possiedono un ottimo quadrimotore col quale hanno già effettuato molte transvolate atlantiche con trasporto di corrispondenza: il Latécoère 300, denominato «*Croix du Sud*», e con questo apparecchio, nel giugno scorso, essi hanno effettuato un

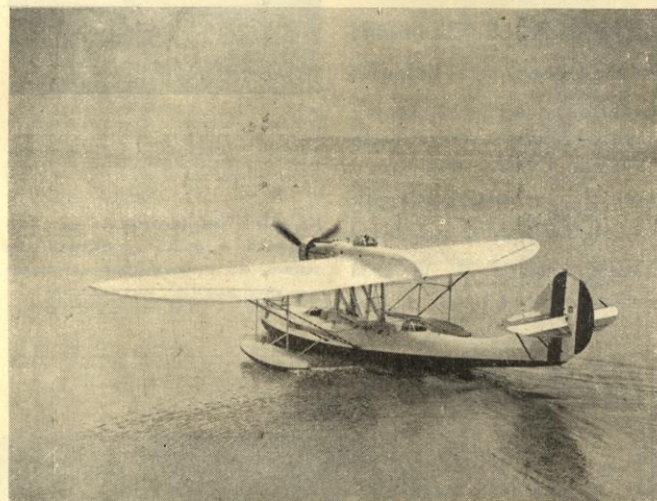
— Hum, non c'è male. Ma prima avevi sbagliato, mi pare. Guarda un po' il foglio!

— Ma io, papà, ho fatto un'invenzione che non si può sbagliare. Ho preso questi cartoncini e ci ho fatti i numeri piccoli e tutti insieme mi hanno dato il numero grosso: cinquanta. Vedi? Sono bastati giusti giusti!

Guardai con occhio distratto il capolavoro del mio pupo. Aveva fatto, procedendo dall'alto in basso, quattro file ordinatissime dei miei cartellini; le prime due di tredici e le altre di dodici. Strana coincidenza, notai; ma subito dopo mi sfuggì un grido e fermai di colpo il braccio di Bibi, che stava per scompigliare tutto.

A circa un terzo del plotone dei numeri, avevo letto distintamente la parola «*dove*». Con emozione grandissima afferrai una matita e un foglio e tra-

riabile dovuta all'ing. D'Ascanio, (noto progettista dell'elicottero che ha assicurato all'Italia ambiti primati in quel campo,) e costruita dagli stabilimenti Piaggio, il Cant. Z. 501 ha potuto decollare con un carico maggiore nettamente superiore, pur mantenendo il consumo di carburante a limiti bassi. Dopo una serie di accurate prove, veniva deciso il nuovo volo in direzione delle nostre colonie orientali. L'idrovolante italiano è partito da Monfalcone alle ore 4.20 del 16 luglio e dopo un volo di 4966 chilometri percorsi in poco più di 24 ore, ha ammarato nella rada di Berbera, nella Somalia inglese. L'intero volo, nel quale logicamente non si cerca di fare della velocità ma di andare il più lontano possibile, si è svolto alla velocità di crociera di 200 chilometri ora. Il precedente volo francese si



volo Cherbourg Zingunchor (Africa Equatoriale) di 4335 chilometri, superando così il primato italiano di oltre 200 Km.

Ma l'aviazione italiana, fin dal precedente primato, aveva il mezzo di superare se stessa. Infatti, quel volo non si era svolto in condizioni atmosferiche ideali e perciò il Cant Zappata 501 non aveva potuto dimostrare in pieno le sue brillanti caratteristiche. Adattata all'apparecchio una nuova elica a passo va-

era svolto ad una velocità oraria di 146 chilometri ora. Il rilievo di questa differenza potrà dare l'impressione del come abbiano superato il precedente primato che oltre essere stato distanziato di ben 631 Km. è stato superato mantenendo una velocità superiore a quella ottenuta dai francesi di ben 54 Km. ora. E' senza dubbio una bella vittoria.

Il Cant. Z. 501 è un normale idrovolante da ricognizione strategica in costruzione per i nostri reparti di volo.

scrissi una dietro l'altra tutte le lettere, cominciando da sinistra a destra e dall'alto in basso.

Ecco il messaggio drammatico che ne risultò:

«*Non disperate. So, vedo, veglio. Non trionferanno. Sappiate che...*»

Era bastato, seguendo l'indicazione dei numeri, allineare le lettere in due colonne di tredici e due di dodici, per leggere chiaramente tutto.

Semplice, no? Eppure, quanto tempo perduto e quante false piste seguite!

Dovevo agire subito. Ma come? E in che direzione? Che voleva dire quel periodo sospeso: «*sappiate che...*»? Perché la mano d'Ulisse s'era arrestata a questo punto?

E' quanto spero di dirvi la prossima volta.

Il Castellano dell'aria



LO SPARVIERO ROMANO. — Sei un minchione. Come potevo pubblicare il tuo avviso sul giornale, se la tua lettera mi è giunta il 3 luglio? Il giornale non è ancora settimanale, per nostra sfortuna, ma credo che presto le nostre speranze diventeranno realtà. Scrivimi ancora, e fissa l'appuntamento per tempo.

MARIO COLETTI - Recco. — Sì, i tuoi amici potranno abbonarsi subito e volare in settembre, quando l'apparecchio potrà essere a nostra disposizione. Ti terrò, naturalmente, informato. Saluti azzurri.

INSEGNANTE DI PONTE DELL'OLIO. — Il guaio è che lei firma in modo molto strano, e in questo momento non posso consultare l'elenco dei corrispondenti. Ma abbiamo modo di intenderci ugualmente. Dunque: a ottobre le manderemo degli altri cartoni, naturalmente gratis. E' l'unica cosa che possiamo fare per ora; e i nostri amici si meriterebbero maggiore e migliore segno di riconoscenza. Soltanto la prego di scrivermi alla fine di settembre per ricordarmi questa promessa. Mi chiedo anche i cartellini didattici. Spero di poterglieli mandare. Sono certo che col nuovo anno ella farà conoscere e diffonderà il nostro giornale fra i suoi discepoli. Intanto le rinnovo i ringraziamenti e le ricambio gli auguri relativi alla cura del caldo in città.

GIORGIO PAGLIUCA - Lido di Camaiore. — Ormai, in Italia, non si fanno più che palloni di carta in occasione di certe feste — e lo spettacolo delle ascensioni di questi palloni variopinti e ben presto incendiati è veramente bello — S. Marcello Pistoiese ne sa qualcosa. In campo aeronautico, il più leggero dell'aria non è usato da noi che per i palloni frenati, e tanto vale comprare un palloncino di gomma da 10 soldi, senza il fastidio di dover produrre l'idrogeno e tanto meno l'elio. E poi non c'è il gas al Lido di Camaiore? Sarei curioso di sapere a che scopo vorresti costruire questo dirigibile nano che non potrebbe sollevare forse nemmeno il gatto di casa (ai tempi di Montgolfier si mandavano per aria quadrupedi di maggior mole, come asini, cavalli, oche, ecc.); in quanto al lato finanziario, ti consiglierò di comprarti una gelateria, col caldo che fa, dalla quale potresti anche ricavare qualcosa. In ogni modo, credo che con qualche centinaio di migliaia di lire tu ti possa cavare il gusto. Saluti sgonfiati (e non ti offendere. Anzi dovrei ringraziarti, perché ti ho evitato di romperti la zucca, e a tuo padre di sprecare un sacco di quattrini, e forse anche di legname...).

MOLTE RISPOSTE verranno pubblicate nel prossimo numero. Non mi credano un pigrono, i miei aeronipoti. C'è caldo, è vero, ma si tratta di mancanza di spazio, e non di pigrizia. Vi saluta tutti il vostro

Zio Falcone