

L'AVOLONE

Abb. annuo L. 7 - Per l'estero L. 12
Onorario L. 500 - Un numero cent. 30

quindicinale di aeronautica per i giovani

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



MITRIDIANI FINK.
ALBERTO
GIORGIO
BACCHELLI DIS.

Programma di attività del "Delegato all'aeromodellismo", ed importanza della "Scuola per aeromodellisti",

Il Delegato all'aeromodellismo può svolgere una utile attività principalmente ed esclusivamente attraverso alla Scuola per aeromodellisti.

Tutte le cure devono essere rivolte alla migliore organizzazione di essa, poichè soltanto con questa organizzazione sarà possibile esercitare un controllo efficace sull'attività degli aeromodellisti, guidandola verso risultati pratici sempre migliori, cosa che non sarebbe possibile ottenere con nessun altro mezzo.

In più, soltanto con la creazione della Scuola sarà possibile avere sempre nuovi elementi e perfezionare quelli più anziani.

Mentre in alcune Nazioni l'aeromodellismo fa ormai parte addirittura dei programmi d'insegnamento delle scuole, in Italia, dove l'aeromodellismo ha già tanti entusiasti cultori fra la gioventù, non è necessario giungere a questo provvedimento per avere fin dall'inizio un forte contingente di giovani che vi si dedichino: la libertà anzi di iscriversi o no alla Scuola farà sì che, sotto la cura del Delegato all'aeromodellismo, l'entusiasmo e la passione non vengano mai a mancare, non trovandosi gli allievi a contatto con elementi freddi al riguardo, e rimanendo anzi l'atmosfera nella quale essi svolgeranno il loro lavoro, scevra dall'incomprensione oggi, purtroppo, dei più.

Anche gli elementi nuovi che potrebbero, ai primi passi specialmente, alle prime difficoltà ed ai primi inevitabili insuccessi, abbandonare senza rimpianti l'aeromodellismo, saranno sorretti dall'esempio degli altri e potranno divenire poi ugualmente appassionati.

E per questo che più che le conferenze di propaganda, le esibizioni che possono interessare le prime volte e che non sarebbero a lungo andare nemmeno eccessivamente seguite e frequentate, dovendo svolgersi per necessità di cose nei campi di aviazione generalmente di non troppo comodo accesso per chi cerchi soltanto il divertimento, è per questo che è assolutamente necessario creare una perfetta organizzazione della Scuola per aeromodellisti.

La propaganda fra la gioventù verrà ad essere creata automaticamente, come pure,



Un modello di Vittorio Moscati di Roma

attraverso l'entusiasmo che si verrà creando nei più giovani e che da essi traboccherà per il loro carattere stesso, tutti guarderanno all'aeromodellismo con minore compatimento, se non addirittura derisione come se si trattasse soltanto di un gioco e ne riconosceranno la serietà d'intenti e la possibilità di buoni frutti.

Concludendo, l'aeromodellismo chiede di essere aiutato, e per aiuto non intende che la possibilità di lavorare con maggiori comodità più che mezzi o premi, e sotto una guida che possa farlo progredire.

Il Delegato all'aeromodellismo di Roma, ing. Giorgio Bacchelli, ha proposto all'Aero Club «Alessandro Guidoni» il seguente schema di regolamento della Scuola:

Organizzazione della scuola

DIRETTIVE GENERALI.

I principali scopi ai quali deve tendere la Scuola per aeromodellisti sono i seguenti:

1°) propagare fra la gioventù la passione dell'aeromodellismo ed in conseguenza dell'aviazione;

2°) preparare dal lato tecnico-costruttivo e dal lato scientifico, nei limiti del possibile, gli aeromodellisti;

3°) mantenere in tutti gli aeromodellisti, anche quando siano cresciuti in età, la passione originale;

4°) dare modo agli aeromodellisti anziani di sviluppare le loro cognizioni da elementari, empiriche pratiche, ad esatte e scientifiche perchè possano divenire progettisti di aeromodelli e perchè coloro ai quali, per condizioni sociali, sia possibile intraprendere gli studi superiori di scienza aeronautica, vi si accingano con una certa preparazione preventiva per quanto sommaria od elementare.

A tutti gli aeromodellisti, senza distinzione, la Scuola deve offrire la possibilità di svolgere con i maggiori comodi il proprio lavoro. Al raggiungimento di questi scopi distinti provvede il Delegato all'aeromodellismo che assumerà anche la direzione della Scuola.

In particolare, al raggiungimento del primo scopo si provvede col far fare e con l'incoraggiare un'attiva propaganda da parte degli iscritti stessi fra i compagni di scuola e di lavoro, e favorendo le visite di terzi alla Scuola. Questa propaganda sarà premiata, nel modo più opportuno secondo i casi, in base ai risultati (principalmente apporto di nuovi iscritti ed esito delle iscrizioni) da ciascuno ottenuti.

Al secondo scopo provvede il Delegato all'aeromodellismo secondo il programma di insegnamento, per la parte teorica e pratica, e con la sorveglianza direttiva del lavoro degli aeromodellisti, coadiuvato in questo da un aiutante, già abile aeromodellista.

Al terzo scopo si provvede con il creare fra gli allievi lo spirito di emulazione, di schietto carattere sportivo e cameratesco, indicendo gare interne di aeromodelli secondo le categorie, tutte le volte che se ne presenti l'opportunità secondo il numero di apparecchi disponibili, a giudizio del Delegato all'aeromodellismo.

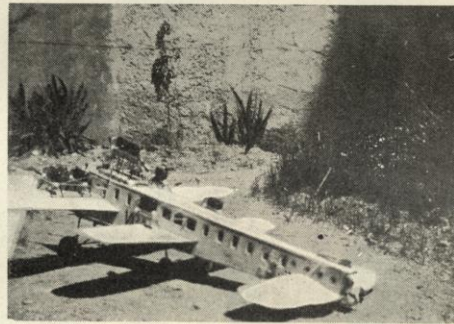
Al quarto scopo sarà istituito un corso complementare di matematica ed algebra elementare, per poter portare a termine lo svolgimento di un programma sommario di aerodinamica elementare e costruzioni aeronautiche, naturalmente contenuto nei limiti minimi sufficienti alla progettazione.

In tal modo si raggiungerà un ulteriore ed importantissimo scopo: quello cioè di portare gradatamente l'aeromodellista al passaggio al volo a vela, primo passo verso

il pilotaggio a motore, passione che nascerà spontaneamente quando la Scuola sarà giunta, non come attività normale ma soltanto eccezionale, alla costruzione di un libratore o di un veleggiatore.

Per l'attività pratica, oltre all'insegnamento ed al lavoro di costruzione, saranno tenute riunioni settimanali per le prove pratiche degli apparecchi costruiti (Aeroporto del Littorio) e per la scuola di lancio. Di ogni volo effettuato saranno annotate la durata, le vicende e le condizioni atmosferiche, cosicchè di ogni apparecchio si costituirà una esatta documentazione delle qualità caratteristiche e dei tempi ottenuti, corredata dalle eventuali fotografie. Tale complesso formerà una utilissima materia di osservazione e di paragone fra i vari tipi. A tali prove assisteranno tutti gli iscritti, in modo che anche quelli che non hanno apparecchi in efficienza possano approfittare dell'osservazione del comportamento effettivo in volo degli aeromodelli.

Durante le prove pratiche sul campo, gli



Quanti aeroplani sono questi? Uno solo con 3 motori e 5 ruote. Le nuove tendenze aeronautiche sono evidentemente per il «volante volante». Forse, unico difetto e non il minore, la superficie portante è un po' esigua. Il progettista Vignati provvederà nel nuovo modello

aeromodellisti saranno tenuti alla più scrupolosa osservanza delle disposizioni impartite dal Comandante del campo ed alla più perfetta disciplina. I trasgressori saranno senz'altro espulsi dal campo salvi gli ulteriori più gravi provvedimenti del caso in rapporto alla gravità delle mancanze commesse.

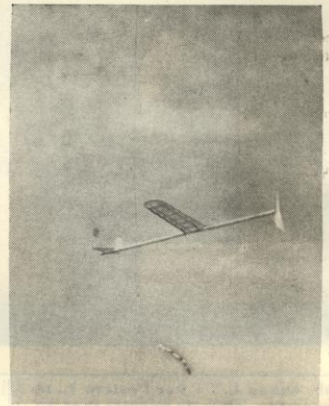
La Scuola curerà l'esecuzione di disegni di apparecchi, parti staccate e particolari costruttivi, che formeranno un prezioso archivio e materiale d'insegnamento per ogni attività futura. Copie di tali disegni saranno redate a richiesta degli iscritti secondo le loro necessità.

A tale scopo gli aeromodellisti dovranno depositare, per ogni apparecchio costruito, i disegni costruttivi, allegando una breve relazione comprendente la descrizione dell'apparecchio e i dati caratteristici.

Per gli apparecchi copiati da apparecchi reali, l'autore dovrà inoltre spiegare le ragioni della scelta del modello. Per gli apparecchi di concezione personale, l'autore dovrà riportare i calcoli che è stato in grado di eseguire.

A queste relazioni si allegheranno, di mano in mano, le annotazioni di cui sopra riguardo ai risultati pratici ottenuti, che verranno anche riunite a parte in un elenco cronologico dal quale risulteranno chiaramente i progressi realizzati.

Infine la Scuola volgerà la sua attività allo studio di nuovi ap-



Un bel volo sul campo Gino Lisa

parecchi, strutture, particolari costruttivi, dispositivi vari, che affiderà per la costruzione agli elementi migliori e più adatti secondo i casi. Così pure potrà assumere l'incarico della costruzione di apparecchi su ordinazione e piani di terzi, o a scopo commerciale.

Ogni aeromodellista contrassegnerà tutti gli apparecchi da lui costruiti con una sigla composta delle proprie iniziali, da un numero progressivo e dalla lettera a, b, c, d, p, s, secondo che si tratti di apparecchio rispettivamente appartenente ad una delle categorie a, b, c, d, del Concorso nazionale, di progetto personale, o di progetto della Scuola.

ATTREZZATURA DELLA SCUOLA.

L'aeromodellista, oltre all'aiuto di consigli e direttive per il raggiungimento dei migliori risultati, deve trovare nella Scuola il mezzo di applicare completamente la propria attività di costruttore. Perciò la Scuola deve essere dotata di un'attrezzatura per quanto possibile completa.

Come primo impianto ci si può limitare a) materiale fisso:

1) tavoli da lavoro (in numero da stabilire) ognuno dei quali sarà dotato dei seguenti attrezzi: tavoletta per traforo; archetto per traforo; martello; saldatore, possibilmente elettrico con presa di corrente al tavolo; pentolino per colla a caldo, con pennello; pentolino per colla a freddo, con pennello; morsetta. (I rimanenti attrezzi necessari al lavoro: seghette, lime, raspe, cacciaviti, scalpelli ecc. saranno procurati e resteranno loro proprietà, dagli iscritti. Ogni tavolo sarà munito di cassetto per riporvi gli attrezzi);

2) fornello per la preparazione della colla a caldo;

3) fornello per il riscaldamento dei saldatori, se non sono elettrici;

4) trapano a mano fisso, con punte assortite;

5) tavolette da disegno;

6) lavagna;

7) piccola biblioteca tecnica;

b) materiale di consumo:

1) tutti i materiali necessari alla costruzione degli aeromodelli (quantitativo sufficiente per un numero da stabilirsi di aeromodelli);



Una riuscita riproduzione dell'«S. 71» di Munari di Milano.

2) tutti i materiali accessori per la costruzione (legname per piani inclinati di montaggio ecc.);

3) carta lucida da disegno;

4) carta opaca da disegno (può servire carta da tappezzeria bianca in rotoli).

I rimanenti materiali da disegno (matite, gomme, compassi, righe, squadre, strumenti di misura ecc.) saranno procurati, e rimarranno loro proprietà, dagli iscritti.

AMMINISTRAZIONE DELLA SCUOLA.

a) La Scuola dipende economicamente ed amministrativamente dall'Aero Club «Alessandro Guidoni» che assume l'onere di fornire i locali necessari, la manutenzione degli stessi, l'attrezzatura fissa, la fornitura dei materiali da costruzione e da studio, la premiazione della propaganda svolta dagli iscritti.

b) L'iscrizione alla Scuola non sarà gratuita: il diritto di frequentare la Scuola viene concesso ai giovani che si associano all'Aero Club «Alessandro Guidoni», secondo le quote stabilite per gli iscritti alla O. N. B., ed ai F. G. C.

Queste sono le condizioni massime che si possono pretendere, poiché la maggior parte



Preparativi per il Concorso Nazionale. Il modello di M. Rodorigo di Roma.

degli aeromodellisti proviene e fa parte di ceti di scarse condizioni economiche, ed è proprio a questi che non bisogna precludere la possibilità di iscriversi. Infatti sono questi giovani quelli che daranno il maggiore contributo all'aviazione, convogliati che siano alla carriera di sottufficiali piloti e specializzati dell'Arma Aeronautica. I più ricchi invece, in gran parte svolgono attività aeromodellistica per divertimento oltre che per passione, e qualcuno soltanto di essi, particolarmente portato, passerà nelle file degli ufficiali piloti o dei tecnici aeronautici, col compimento degli studi superiori. In tutti i casi, i provenienti dalle Scuole per aeromodellisti si troveranno in vantaggio, a qualunque ramo dell'aviazione si dedichino, sugli altri per la conoscenza costruttiva e teorica dell'aeroplano, basata su fondamenti, per quanto limitati, esatti. D'altra parte la quota d'iscrizione è necessaria perché gli iscritti si interessino ed abbiano a cuore il buon funzionamento della loro Scuola.

La quota d'iscrizione, almeno in parte, sarà devoluta alla Scuola.

c) La Scuola cederà i materiali da costruzione, esclusivamente agli iscritti, con le seguenti modalità:

1) per le costruzioni da eseguire nella sede, per tutti indistintamente, al prezzo di acquisto, salvo i casi in seguito previsti;

2) per le costruzioni da eseguire fuori sede, con un basso margine di guadagno, in modo che il costo non superi quello corrente del commercio, cosa resa possibile dalle forti ordinazioni che possono essere fatte ai produttori;

3) per le costruzioni affidate dalla Scuola agli iscritti per nuovi tipi di apparecchi in esperimento o modelli ordinati da terzi, gratuitamente.

E' fatto assoluto divieto di cessione a non iscritti alla Scuola dei materiali ricevuti, pena la sospensione o l'esclusione dalla Scuola senza diritto a rimborso della quota d'iscrizione.

d) Gli apparecchi tutti costruiti nella sede saranno indistintamente di esclusiva ed assoluta proprietà della Scuola, che potrà disporne come meglio crede, compresa la vendita.

e) Tutte le entrate dovute alla lettera b) (aliquota della tassa di iscrizione), lettera c) 1) e 2) (cessione di materiale agli iscritti), lettera d) (eventuale vendita di apparecchi) ed infine alle ordinazioni di terzi per le quali il compenso sarà da stabilire volta per volta, verranno a costituire un fondo del quale la Scuola farà l'uso più opportuno nei modi che seguono principali:

1) acquisto di materiali da costruzione, arnesi, ecc.;

2) ordinazione eventuale di pezzi che non possano essere eseguiti nella Scuola (torniture ecc.);

3) acquisto di pubblicazioni tecniche, abbonamento a riviste ecc.;

4) istituzione di premi da assegnare:

a) agli iscritti che dimostrino maggiore attività, assiduità, profitto ed abilità;

b) ai vincitori delle gare interne, di cui sopra.

Tali premi saranno, di norma, costituiti da materiale da costruzione, libri tecnici, riviste e simili, di utilità per l'aeromodellista nell'esplicazione del suo lavoro. In casi eccezionali, viste le condizioni economiche e familiari particolarmente disagiate dell'allievo, potranno consistere in aiuti finanziari (rimborso della quota d'iscrizione o sussidio per alleggerirlo delle spese necessarie alla frequenza o di anche tessera di abbonamento auto-tramviario per il tragitto da casa alla Scuola od al campo delle prove, e simili).

In ogni modo tali premi saranno distinti dai premi per l'attività propagandistica, di cui sopra ed in a) che sono a carico esclusivamente dell'Aero Club «Alessandro Guidoni» che ne ricava l'utile maggiore.

f) Della parte amministrativa la Scuola renderà periodicamente conto all'Aero Club «Alessandro Guidoni».

Concludendo, con l'andar del tempo, l'Aero Club «Alessandro Guidoni», da parte sua, viene alleggerito, almeno in parte, dall'onere di acquisto del materiale



Un americano ha costruito questo modello veramente ammirevole sotto tutti gli aspetti. Ci hanno detto che l'apparecchio ha compiuto un volo di 50 miglia a quota di 8000 piedi. Ciò che per noi significa rispettivamente 90 chilometri e 2400 metri. Ma come hanno potuto non perderlo di vista? Sarà, ma noi, in materia, siamo come San Tommaso.

fisso che potesse occorrere in più e del materiale di consumo, di pubblicazioni, di abbonamenti a riviste e di quant'altro possa divenire necessario; la Scuola, da parte sua, non viene a subire intralci nel proprio funzionamento, specialmente per ciò che riguarda i rifornimenti.

Si verrà aumentando la dotazione e l'attrezzatura di laboratorio, fino a non dover ricorrere a lavoro esterno, con manifesto

vantaggio per la Scuola e per gli iscritti. Si verrà costituendo una biblioteca specializzata di assoluta necessità per l'insegnamento e per l'aeromodellista stesso.

Si manterrà vivo l'interesse all'aeromodellismo ed al funzionamento della Scuola sviluppando in ogni allievo l'orgoglio di contribuire a far sì che i risultati, anche se non personali, raggiunti dalla propria Scuola, siano sempre migliori e superiori a quelli raggiunti dalle altre.

Giorgio Bacchelli

Abbiamo riprodotto integralmente la proposta di regolamento della scuola di Roma perché (a parte la lunghezza e i particolari ancora in studio) ci sembra un'ottima

Arriveremo all'omologazione dei primati dell'aeromodellismo

Al prosimo Congresso della Federazione Aeronautica Internazionale, che si terrà alla metà del mese di settembre, l'Aero Club di Francia porterà le proposte che qui sotto riproduciamo, riguardanti due cose importantissime: il riconoscimento degli aeromodelli come categoria di aeroplani, e l'istituzione dei primati di questa categoria. Dunque l'aeromodellismo è stato riconosciuto come attività di grande importanza. Sappiamo già che il Segretario Generale del R. Ae. C. I. prenderà

parte alla discussione suggerendo eventuali perfezionamenti alle proposte francesi.

L'Aero Club di Francia, nell'intento di sviluppare fra la gioventù l'attività aeromodellista, propone alla Federazione Aeronautica Internazionale il riconoscimento della categoria di Aeromodelli.

1. - Per aeromodello si intende ogni riduzione di apparecchio volante, che sia incapace di trasportare un uomo.

2. - Riferendosi alle categorie di apparecchi volanti riconosciute dal Codice Sportivo, l'Aero Club di Francia propone le seguenti categorie:

Aeroplani - Idrovolanti - Veleggiatori
3. - Suddivisioni delle categorie.
Le categorie aeroplani e idrovolanti sono divise in due sotto-categorie:

A - con motore ad elastico
B - con motore meccanico
Gli aeroplani e gli idrovolanti della sotto-categoria A devono constare di una fusoliera chiusa per i 9/10 della lunghezza e comprendente nel suo interno la matassa d'elastico.

La denominazione di «Veleggiatore» sarà data a tutti gli apparecchi capaci di sostentarsi nell'aria esclusivamente a mezzo di piani portanti fissi o articolati, senza alcun sistema propulsivo all'infuori del lancio.

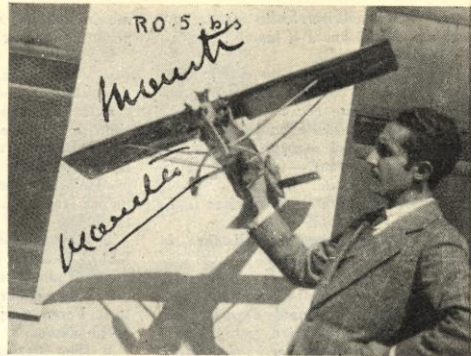
4. - Partenza.
Aeroplani.

1. - Partenza dal suolo o da una pista di lancio, che non dovrà essere sopraelevata sul suolo più di m. 0.30; l'apparecchio dovrà essere abbandonato a se stesso senza alcuna spinta.

2. - Partenza con lancio a mano: il lanciatore deve trovarsi sul suolo (per la sottocategoria A soltanto).

Idrovolanti.
Gli apparecchi devono, tassativamente, partire dall'acqua. E' vietata la spinta.

Veleggiatori.
Il lancio di un veleggiatore può essere effettuato con due modi diversi:
a - lancio col cavo elastico (il punto d'attacco del cavo rimanendo fisso).



Il fotogenico Triolo con un non meno fotogenico «RO 5 bis».

b. lancio col verricello (senza spostamento di chi opera il lancio).

Divieti generali.

Le partenze non possono essere effettuate in nessun caso da aeroplano, pallone, cervo-volante ecc....

5. - L'Aero Club di Francia propone il riconoscimento dei seguenti primati:

Aeroplani: Durata — Distanza in linea retta — Velocità.

Idrovolanti: Durata — Distanza in linea retta — Velocità.

Veleggiatori: Durata — Distanza in linea retta.

Omologazione.

6. - Durata — I tempi saranno computati dal momento nel quale l'apparecchio è abbandonato a se stesso, per gli aeroplani e gli idrovolanti. Per i veleggiatori, dal momento nel quale l'apparecchio si stacca dal dispositivo di lancio.

La fine del volo è determinata dall'istante nel quale l'apparecchio tocca il suolo o l'acqua, incontra un ostacolo o scompare dalla vista dei cronometristi.

Per battere un primato, è necessario sorpassare il primato precedente di almeno 5 secondi.

7. - Distanza in linea retta. — La distanza sarà misurata sulla linea retta fra il punto di partenza e il punto d'atterraggio.

Qualora la distanza percorsa non permetta la misurazione diretta, può essere determinata sulla carta.

Per battere un primato, è necessario sorpassare il primato precedente di almeno 50 metri.

8. - Velocità. — La velocità sarà misurata sui busi di 50 metri percorsi nei due sensi con intervallo di tempo fra un percorso e l'altro non maggiore di mezz'ora.

Le basi, stabilite sotto il controllo dell'Aero Club nazionale, avranno la lunghezza di 50 metri, e il tempo sarà determinato dai passaggi al disopra delle linee d'estremità.

La media dei due tempi impiegati darà il tempo reale.

Per battere un primato, è necessario sorpassare il primato precedente di almeno 0,50 metri al secondo.

9. - Identificazione degli apparecchi — I commissari sono tenuti ad identificare gli apparecchi in maniera tale che sia esclusa ogni possibilità di dubbi capaci di menomare la validità della prova.

Il disco rosso

Il treno era appena partito da pochi minuti, quando il capo stazione ricevette la tragica segnalazione.

Il casellante del numero 958 gli telegrafava dalla vicina stazione: (vicina per modo di dire, perchè distante 121 chilometri e 205 metri precisi): « Sospendete subito partenza direttissimo del Pacifico. Ponte sul Platte improvvisamente crollato in questo momento dietro di me. Io non posso tornare indietro a segnalare il guasto sulla linea. Provvedete voi dalla vostra stazione. Stop. Dateci assicurazione ».

Il capo era talmente atterrito che non trovava neppure le parole della risposta. Dinanzi agli occhi ebbe la visione esatta del disastro che stava per maturare laggiù, dietro l'orizzonte velato da una foschia di cattivo augurio.

Il treno rapidissimo — appena passato — che infila il tunnel sul contrafforti delle Montagne Rocciose; imbrocca il ponte, e poi... la morte.

Attorno a lui, un gruppo di persone, saputo il tragico evento, guardava fissa-

mente lontano, dove le lucide rotaie si perdevano all'orizzonte.

Ma qualcuno, vicino a lui, chiese, con una voce calma, che stonava quasi in quell'atmosfera di morte.

« Quanto tempo impiegherà il direttissimo per giungere al fume?... ».

Era Burton: uno dei più giovani piloti del campo.

« Un'ora e un quarto, circa... Forse un'ora soltanto... ». Era un po' in ritardo.

Il giovane ebbe un sorriso a fior di labbro, mentre le sue spalle si scuotevano di dosso un peso invisibile.

« Il mio apparecchio farebbe più presto... Forse neppure mezz'ora... e forse anche meno... ».

Il capo stazione lo guardò come se dubitasse di aver bene inteso e soprattutto ben capito.

Ma Burton non scherzava. Guardò fisamente il capo:

« Datemi due o tre delle vostre bandierine rosse da segnale d'allarme... ».

Macchinalmente il capo eseguì. Avute, Burton corse alla sua piccola Ford che lo aspettava sul piazzale della stazione.



Radames Zaramella non ha idea della nostra redazione lussuosa. Tuttavia noi lodiamo la sua fantasia e il suo spirito fine.

Neanche cinque minuti dopo, un monoplano si alzava agilmente dal campo e si precipitava a tutta velocità sulle tracce del treno.

Da principio Burton seguì la traccia scura e diritta della strada ferrata. Poi,

FATTACCI DEL GIORNO



Il Negus, in una delle sue frequenti e celebri allocuzioni ai propri sudditi, ha dichiarato di possedere « una macchina speciale che distrugge gli aeroplani ». Ci possiamo fidare di questo disegno dal vero, ma finora gli aeroplani sono stati distrutti dai suoi piloti.

accorgendosi che essa faceva una gran curva verso il sud, tagliò l'aria in linea diretta, per avvantaggiarsi nello spazio e nel tempo.

Per quanto fosse sicuro di poter riguadagnare il vantaggio necessario, capiva però che per giungere in tempo bisognava bruciare la distanza senza perdere nemmeno un minuto.

Appena la sagoma strisciante e rombante del grosso serpente nerastro si profilò al suo sguardo, Burton capi che cominciava la difficoltà più grande e più seria. Quella di farsi capire.

Vederlo, lo avevano veduto subito: infatti tutti i finestrini del convoglio si erano popolati di testoline graziose e curiose.

Ma lo scopo del suo volo non doveva essere troppo chiaro e la bandiera rossa agitata fuori della carlinga non doveva essere troppo visibile se il macchinista non se ne dette affatto per inteso.

E intanto, Burton lo constatò con un brivido, all'orizzonte cominciarono a salire i profili delle montagne che nascondevano l'insidia mortale.

Fu allora che egli prese energicamente la risoluzione di ostacolare in ogni modo la folle corsa alla perdizione. E fu così che il macchinista dovette cominciare a preoccuparsi di quel pilota follemente temerario che gli tagliava ogni tanto la strada.

Eppure non bisognava che il treno riuscisse a entrare nella galleria: entrarvi significava la fine. Burton giocò l'ultima carta.

Il macchinista si vide la coda del velivolo proprio davanti ai respingenti della sua macchina come se quel pazzo di pilota volesse atterrare sulle rotaie.

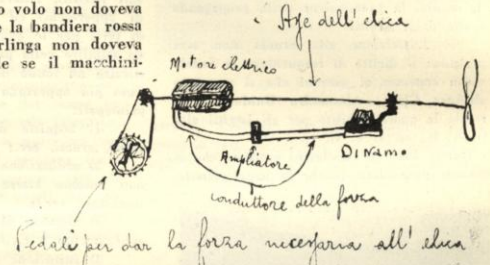
E proprio sulle rotaie atterrò Burton, a rischio di capottare, di uccidersi. I freni Westinghouse sibilarono, le ruote stridettero. Il macchinista e il personale subito si precipitarono verso Burton urlando, minacciando. Ma l'urlo si mutò in grida di gioia, la minaccia in un abbraccio.

Italo Toscani



Il volo umano e quello... sottomarino

Un gruppo di inventori bergamaschi (undici, pensate!) si è messo bene in mente di risolvere il problema del volo muscolare, spinti anche da ragioni campanilistiche. Come? Da tutte le parti d'Italia s'inventa qualche scemenza e



proprio noi di Bergamo non dobbiamo mai farci vivi!

Mettiamoci d'accordo in parecchi e qualche fesseria la faremo anche noi. Ed è così che dopo laboriose sedute tenute in piedi, nei prati bergamaschi, questi generosi hanno stilato un progetto che... Ma passiamo loro la parola.

« Si piglia un congegno identico a quello di una bicicletta, cioè con pedali, catena, ingranaggi ecc. e lo si applica, come si farebbe di una bicicletta, ad un leggero aeroplano.

La catena poi sarà collegata ad un perno il quale, girando, per mezzo di appositi apparati manderà la forza acquistata per opera delle gambe del volatore, in un piccolo motore elettrico il quale a sua volta trasmetterà questa forza in un amplificatore che la centuplicherà e la trasmetterà all'elica la quale, girando, farà muoversi, alzarsi ed atterrare l'aeroplano.

C'è anche la questione del timone di direzione che funziona anch'esso per opera dei piedi, ma anche questa è risolta: si applica l'asta del timone alla leva di profondità e verrebbe fuori ne più nè meno come un manubrio di bicicletta.

L'idea è magnifica, ti pare? ed un giorno, speriamo non lontano, gli uomini si inchineranno innanzi ai famosi inventori bergamaschi ».

Detto questo, gli inventori si firmano sotto una sonante dicitura: « Società Anonima delle belle invenzioni ».

Di bello non c'è che il nome della Società e... l'amplificatore il cui funzionamento poi, è un mistero. Se esistesse questo centuplicatore, sarebbe usato anche sui normali aeroplani a motore. In questo modo un motore da 100 cavalli di potenza potrebbe renderne diecimila!

Ma l'attività inventiva non finisce qui. Da Roma un bel tipo, non contento della figura fatta da un suo predecessore, mi ha mandato un progetto per un velivolo... sottomarino. Come diavolo gli è venuta questa idea, non riesco ad immaginarlo. Il volo e la navigazione subacquea sono due cose perfettamente opposte e questi inventori invece vorrebbero abbinarle. Ed ecco perchè combinano delle sciocchezze. Questa proposta prevede un normale idrovolante a scarponi che si immerge in seguito ad immissione di acqua nei galleggianti. Una volta sotto l'acqua entrano in funzione quattro eliche e l'elica aerea, in modo da ottenere un'alta velocità.

Molto semplice! Che accadrà alle ali, ai timoni, alla fusoliera questo l'inventore non lo dice.

Ingegnere Sofistico

Collaborazione dei giovani

PROGRESSO

IERI - OGGI - DOMANI! - tre parole che racchiudono la storia di migliaia di anni, tre punti del tutto differenti l'uno dall'altro, che si possono collegare con una sola parola: PROGRESSO!

Parola grandiosa che è il legame più insolubile, il raccordo più esatto fra queste tre ore si dispartite, in tutti i campi del sapere.



Chi va piano va sano e va lontano! — dicevano e dicono tuttora i nostri cari nonni.

Questo proverbio è stato la firma della quasi totalità di persone che ci hanno preceduto, e che si sono attenute ad esso per parecchi lustri senza sentire il bisogno di accelerare il loro lento ritmo di vita.

Non era forse incauto avventurarsi in un viaggio d'oltralpe senza aver prima diligenza guidata i propri cavalli alla paventosa velocità di 15 km. all'ora e la sconnessa vettura, sobbalzando sul selciato della strada, minacciava di sfasciarsi?

Non era forse incanto avventurarsi in un viaggio d'oltralpe senza aver dianzi regolato i propri affari spirituali e materiali e fatto il testamento?

« Allora si viveva bene! » — dicono i nostri vecchi; ciò nonostante qualche persona, anzi più persone sentirono il bisogno di migliorare con delle scoperte il loro stato attuale.

E furono lunghi anni di studi e di sacrifici; ma ecco finalmente le prime macchine a vapore. Roba addirittura infernale, che era guardata a distanza con un superstitioso senso di terrore, eppure si abituarono e col perfezionamento aumentò la velocità. Cominciarono da allora gli uomini a capire quanto fosse utile un mezzo di trasporto veloce e non si accontentarono di correre a folle velocità su strade, su rotaie, sul mare. Un ideale più alto, più puro, più sublime li attirava: L'ARIA!

E furono altri lunghi anni di studi, di sacrifici, di tentativi sfortunati, di vittime; ma oggi si vola!

Quando per la prima volta un uomo si avventurò su quella strana macchina di tela e di legno alla conquista dei cieli, l'impresa fu dichiarata addirittura pazza. Volare sembrava una cosa irraggiungibile, un privilegio, una prerogativa degli dei. Eppure altri sentirono questo bisogno di spaziare per l'infinito, e il pesante, fragile, e rozzo apparecchio fu perfezionato, munito di motori più potenti, ed oggi i cieli di tutto il mondo sono solcati da strani uccelli dal rombo assordante che corrono da un capo all'altro della terra sempre al contatto con la medesima per mezzo di un altro prodigioso apparecchio di un grande genio italiano: il telegrafo senza fili di Marconi.

Ma ancora tanto resta da fare, tanto da progredire.

Potremo vedere qualche cosa di più fantastico più travolgente in un domani fulgido di opere e di imprese.

Quando i cieli saranno percorsi da lunghi treni aerei che raggiungeranno la velocità di 1000 km. orari alla fantastica altezza di 20.000 metri nell'atmosfera e quando l'uomo, munito di un

piccolo motore tascabile, volerà indipendentemente, quale graziosa libellula, alla conquista di nuove vittorie, più alte e più ambite...

Radames

LE DUE AQUILE

Il crepuscolo, là, fra quei picchi era ben triste. La tormenta infuriava e l'aquila era rimasta sola, attaccata con tutte le sue forze a quel picco dal quale la tormenta aveva spazzato via il suo nido e dispersi i suoi piccoli: lei era rimasta sola.

Venne l'alba: alba gelida di tormenta. Il vento fischia ma la neve non turbinava più e le nuvole scomparivano rapidamente. Il sole cominciava ad illuminare le candide nevi, mentre giù nella valle, 3000 metri più sotto, la vita ritornava normale.

L'aquila appollaiata sul picco rimase là, a guardare... guardava l'immensità delle montagne, guardava gli uomini che come formiche entravano ed uscivano dalle case, guardava il sole e l'az-

zurro, e le pareva che tutto piangesse, con lei. Tutte le altre aquile, sue amiche, volavano nel cielo infinito; le vide e le parve di essere ancora più sola nella solitudine delle sue montagne. L'aquila, ormai, non aveva che un solo desiderio: amare; ritrovare qualcuno che rinnovasse l'amore dei suoi, dispersi in quella terribile notte. La primavera si avvicinava, e a quel-

l'altezza le nevi eterne sotto il sole primaverile rifulgevano come una perla di straordinaria bianchezza: tutto sembrava bello e buono.

Un giorno l'aquila sentì, ancora più forte, il desiderio di un cuore da amare. E non si accorse che quasi alla sua altezza una macchiolina correva con un ronzio verso di lei. Il rumore aumentò e la macchiolina prese forma. Quello strano uccello le passò vicino, ed ella si ritrasse spaurita. Però ripensandosi rimase meravigliata di aver visto un uomo nel ventre di quella macchina, tutta velocità e rumore e si disse: — Deve ve-



Aviobum, quello dal teschio, si è fatto di noi questa idea. E invece noi de « L'aquilone » dormiamo tranquillissimi!

ramente essere coraggioso, per venire fin quasi, e mi piacerebbe rivederlo.

Già da parecchi giorni quell'uomo con la sua strana macchina le volava vicino. Tutte le mattine riconosceva il timbro sonoro di quella voce amica. Persa ogni paura, cominciò a seguire l'aeroplano, prima da lontano, poi sempre più da vicino. Venne il giorno che volò fin sopra al pilota e lo vide molto bene.

Egli rallentò la velocità del suo aeroplano e lasciò che lo seguisse.

Così nacque il reciproco amore, tra le due aquile, e un mese dopo l'aquila accompagna il pilota al suo nido, cioè all'aeroporto di Mendoza.

L'inverno era ormai vicino e il cielo non era più così limpido e bello, ma l'aquila e il pilota non se ne accorgevano, uniti come erano nel loro muto amore. Spesso il pilota gettava all'aquila dei bei pezzi di carne, quasi per ricompensa della compagnia. L'aquila era felice ed amava sempre più il pilota, tanto che riuscì a dimenticare, nel nuovo amore, i suoi cari sperduti nella tormenta.

Il tic-tic del telegrafo batteva nervosamente. Fuori la tormenta infuriava.

Il comandante del campo lesse il telegramma che da Santiago del Cile giungeva a Mendoza: « Apparecchio C-NAIS precipitato sul monte Tupung stop. Apparecchio comunicaci 10 passeggeri salvi stop. Sprovvisi viveri stop. Urge portare soccorsi stop. Tormenta infuria zone circostanti stop ».

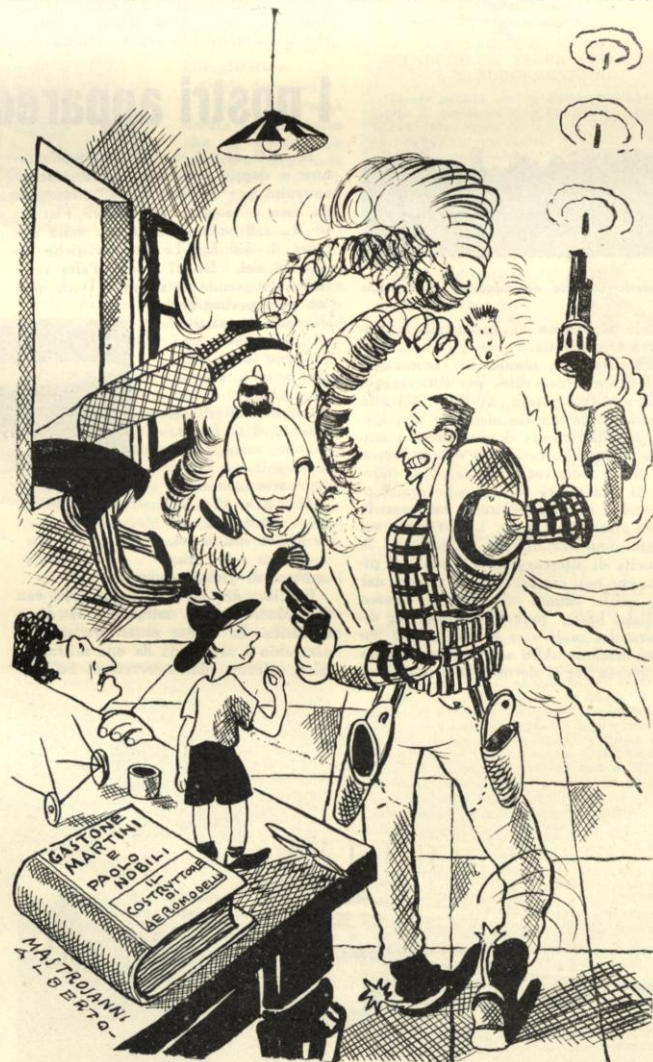
Chi vuol partire? —

Venti erano i piloti presenti, e venti le mani che si alzarono. Il comandante stava per scegliere uno di quegli ardentissimi, quando il rombo di un motore si fece udire assordante e la porta, aperta dal mulinello dell'elica, fece entrare un nugolo di neve e una folata di vento.

Chi decolla senza il mio permesso? Fatelo immediatamente fermare! Ma in quel momento il motore urlò più forte e ben presto non si udì più confusosi con il sibilo della tormenta. Tutti si guardarono in volto esterrefatti. — Chi è partito?

— Fabien, il pilota Fabien. Ha fatto caricare a bordo due grossi pacchi con due paracadute.

L'apparecchio aveva il vento contrario e ballava maledettamente. Fabien si sentiva il viso e le mani gelate. La faccia e gli occhiali erano incrostati di ghiaccio. Vide davanti a sé una sagoma nera, confusa nel candore di quel brulichio di fiocchi. Capi subito chi era: un attimo dopo, vide l'aquila che gli volava vicino. Lo guardò come per chiedergli: « Dove vai? Come osi sfidare l'ira della tormenta? ». Il pilota comprese e come per alleggerire il cuore da un peso, gridò: « Compio il mio dovere di soldato. Vado a portare soccorso a quelli che sono caduti ». Vide l'aquila, come se avesse capito, portarsi davanti all'elica e correre veloce. Sbigottito, il pilota guardò la bussola: S. W. - giri del motore 1500. Era la direzione esatta per andare al monte Tupung. L'aquila guidava il pilota verso



Ecco il delegato all'aeromodellismo Giorgio Bacchelli, nella sua nuova divisa e nelle sue nuove funzioni costretto ad usare argomenti alquanto rumorosi per mantenere desta l'attenzione della sua scolaresca. Che sia il famoso libro (vedi primo piano) a renderlo un po' nervoso?

la difficile mèta e lui la seguiva. Due erano i cuori che combattevano contro la tormenta, quattro le ali tese nello sforzo comune. Il tempo era pessimo, e dopo 2 ore di continuo «ballo» e di continua lotta, l'apparecchio giunse sul monte Tupung. Egli vide l'aquila chiudere le ali e precipitare: indi sparì in mezzo alla neve. Sentì un senso di vuoto, ma nonostante ciò continuò a vagare per le gole in cerca dei caduti. Il vento infuriava e la neve cominciava a cessare: poi finì di cadere e allora egli rivide l'aquila. La battaglia fra le aquile e il cielo, era quasi vinta da quest'ultimo. L'aquila guidò Fabien verso un burrone ed egli in fondo a questo scorse i caduti: lanciò il pacco, ma si impigliò nelle rocce e non giunse a destinazione. L'aquila allora si aggrappò alla seta del paracadute e ruppe a colpi di rostro i legami. Il pacco cadde nel burrone mentre il secondo vi giunse da solo. L'aquila, che tanto amava il pilota lo aveva aiutato nella sua dura opera. La battaglia era finita, e le aquile avevano vinto: bisognava ritornare.

L'apparecchio atterrò all'aeroporto di Mendoza e si fermò a metà campo. La benzina era finita e le forze del pilota erano quasi esaurite. Fabien chiuse gli occhi, ma un lungo grido gli fece riaprire subito. L'aquila si era posata sull'ala, davanti a Fabien, e lo guardava. Il pilota allora le tese la mano e l'aquila, presa del suo amore verso un'altra aquila, vi stese sopra la sua ala, quasi volesse stringere la mano di lui.

Franco Muscardello

IL RADUNO DI BARI

Avendo luogo nei giorni 14 e 15 settembre il Concorso Nazionale per modelli volanti, la data del Raduno di Bari sarà cambiata, anche per avere la possibilità di far eseguire i voli degli aquilotti pugliesi con «Ca 101».

Non essendo ancora in grado di stabilire la data esatta, dato che l'apparecchio è attualmente impegnato per il Raduno del Littorio, nel caso che il nostro Raduno possa avere luogo prima del 15 settembre provvederemo ad avvisare, tempestivamente, gli abbonati pugliesi con un comunicato sulla «Gazzetta del Mezzogiorno» e con una circolare a tutti gli abbonati della regione.

Se invece il Raduno avrà luogo dopo il 15 settembre, ne daremo l'annuncio sul prossimo numero de «L'Aquilone» del 16 settembre.

IL CONCORSO NAZIONALE DEI MODELLI VOLANTI

Ricordiamo che nei giorni 14 e 15 corrente avranno luogo a Roma, nel campo del Littorio, le gare per il Concorso nazionale dei modelli volanti. Dalle notizie riguardanti le gare eliminatorie finora pervenute, rileviamo che il Concorso suddetto riuscirà una manifestazione molto interessante sia per gli apparecchi che saranno presentati, come per i risultati che si raggiungeranno.

Le gare eliminatorie di Bologna

A Bologna il 22 agosto 1935 si sono svolte all'aeroporto Fausto Pesci le gare eliminatorie per il Concorso Nazionale dell'anno XIII per le categorie b) e d). La competizione ha dato i seguenti risultati:

- cat. b) Ciampolini Giulio 50";
Rio Giuseppe 45";
cat. d) Serafini Augusto 1° 24";
Garofali Guido 55".

Il giorno 3 settembre verranno effettuate le eliminatorie per le altre due categorie a) e c).

Come un tempo si imparava a volare

I pionieri del volo del più pesante dell'aria non avevano scuole di aviazione; si istruivano da sé gradualmente acquistando l'esperienza necessaria. Facevano rullare l'apparecchio a terra, passavano poi a compiere dei brevi salti staccandosi a poco a poco dal suolo per compiere mano a mano manovre sempre più difficili. E' molto interessante ricordare alcuni metodi ed espedienti usati intorno al 1909 dai piloti per poter dimostrare il progresso compiuto in 26 anni di aviazione.

I fratelli Wilbur e Orville Wright compivano i loro voli su apparecchi muniti di pattini e non di carrello a ruote, invariabilmente a bassa quota dai 7 ai 10 metri, altezza considerata la più sicura nel caso di forzato atterraggio. Quando dovevano effettuare manovre un po' complicate — come per esempio le virate — allora soltanto aumentavano la quota.

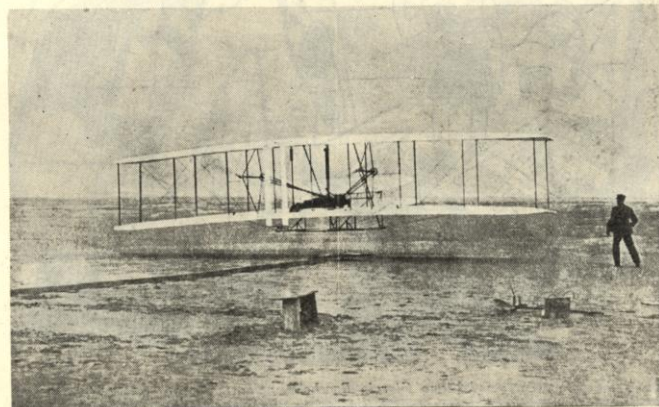
Il solo strumento di controllo adottato nel 1909 era una fettuccia fissata alla traversa che riuniva i pattini di atterraggio in modo da essere ben visibile. Se nella virata la fettuccia rimaneva pa-



Modello in volo di Manfredi di Bologna.

rallela al pattino di atterraggio la manovra era corretta.

L'apparecchio, munito di motore di 30 HP non aveva ruote per l'atterraggio e il decollo poteva avvenire soltanto prendendo lo slancio mediante una specie di culla fornita di due ruote a tandem le quali correvano su di una rotaia. Al limite della rotaia un colpo di timone di profondità faceva sollevare l'apparecchio in aria, mentre la culla con le ruote rimaneva a terra. L'atterraggio sui pattini non era difficile in quanto che la velocità di atterraggio era bassa e il pilota, che non era protetto da cabina, dal suo sedile, situato sul bordo di attacco dell'ala bassa, poteva calcolare la distanza dal suolo con la più grande approssimazione. Allo scopo di aumentare lo slancio per il decollo, la propulsione



Lo storico primo volo a motore, compiuto da Orville Wright, a Kitty Hawk, il 17 dic. 1903.

fornita dal motore veniva aumentata a mezzo di un dispositivo di cavi e puleghe, il quale azionato da un peso fatto precipitare al momento opportuno, lanciava in aria l'apparecchio. Quando questo poi aveva raggiunto l'estremità della rotaia di lancio, data la duplice spinta del congegno a carrucola e del motore, l'apparecchio si trovava ad avere una velocità di oltre 40 Km. orari.

Per quel che riflette il motore, dal momento che l'alimentazione avveniva direttamente e non per tramite del carburatore, si rendeva necessario per avviarlo, mantenere sul condotto di aspirazione uno straccio imbevuto di carburante. Per spegnerlo bisognava distogliere una mano dai comandi e stenderla al di sopra della testa per tirare una cordicella la quale provocava la decompressione dei cilindri. Allora tutti gli atterraggi si compivano a motore spento. La manovra dei timoni di direzione e di profondità e degli alettoni, si effettuava mediante due leve, una per ogni mano, mentre col piede veniva regolato l'avanzamento di accensione che costituiva il solo mezzo per regolare la velocità del motore. L'assenza di un eccesso di potenza nei motori e la libera visione del suolo data la struttura dell'apparecchio e il posto del pilota, permettevano un'accuratezza di atterraggio che oggi è resa più difficile a causa della scarsa visibilità che le fusoliere concedono al pilota.



Con Giacometti non si sa come fare! Prima una fetta, poi una calunnia (sappiamo che c'è stato un incontro tenuto dall'autore del disegno: chi sa com'è finito!). Adesso, visto di dietro. Però, è al suo posto di pilotaggio, con aria fiera.

Parleremo in un prossimo articolo dell'istruzione degli allievi piloti, dei metodi d'istruzione, dell'adozione dei doppi comandi e dell'addestramento compiuto a quota maggiore.

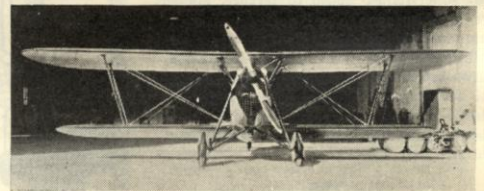
G. d. N.

I nostri apparecchi: il «RO 37»

Il «RO 37» è un biplano monomotore a doppio comando, espressamente costruito per la ricognizione strategica. Su esso è montato un motore Fiat A. 30 R., raffreddato ad acqua, della potenza di 650 hp. Le caratteristiche essenziali del «RO 37» sono l'alta velocità e la grande autonomia. Doti, que-

stare che permettono di risolvere missioni di ricognizione nell'interno del territorio nemico, a grande velocità e con possibilità di difesa ottime, data la sua grande maneggevolezza e il suo razionale armamento.

La fusoliera, a sezione rettangolare, costruita con tubi di acciaio saldati all'autogeno. La travatura dei tubi è irrigidita da fili e da tubi di acciaio. La



Il «RO 37» visto di fronte.

Il «RO 37» ha una autonomia di ben 2.500 chilometri, assicurata da due serbatoi di grande capacità.

Il pilota dispone di mitragliatrici con tiro sincronizzato attraverso il disco dell'elica. La difesa posteriore dell'apparecchio è assicurata da una mitragliatrice azionata dall'osservatore. Sull'ap-

pertura della fusoliera è in lamiera di duraluminio e tela. Il castello motore è fissato alla paratia parafiamme, che divide il posto di pilotaggio dalla prua dell'apparecchio, con soli quattro bulloni in modo da permettere la rapida sostituzione del motore, che aziona un'elica bipala, munita di ogiva di buona penetrazione aerodinamica. Il radiatore per il raffreddamento dell'acqua è sistemato sotto l'ogiva dell'elica con opportuna carenatura.

Le ali del «RO 37» sono in legno, a profilo sottile e fortemente scalate in modo da permettere al pilota una buona visibilità. L'ala superiore ha una apertura di m. 11,50 e l'ala inferiore una apertura di m. 9,60. La cellula è irrigidita da montanti disposti alle estremità e controventate da tiranti in profilato di acciaio.

L'apparecchio porta un carico utile di circa mille chilogrammi.

A 4000 metri il «RO 37» ha una velocità massima di 360 chilometri ora, sale a cinquemila metri in poco più di nove minuti ed ha una quota di tangenza di oltre 9000 metri.

A. M.

Sulle tracce dell'ingegnoso Ulisse Una trama diabolica sventata

LE LOSCHE MACCHINAZIONI DELL'ALTO BRIGANTAGGIO INTERNAZIONALE

Ecco, cari amici, una lettera che, all'ultima ora, senza data e senza firma, mi perviene, redatta sopra un foglietto volante vigilato in un angolo da un teschio e due ossa incrociate e la leggenda pretenziosa: *Melius in die.*

« Signor Castellano dell'aria,

Ho seguito con vivo interesse le drammatiche fasi seguenti alla scomparsa dell'Ingegnoso Ulisse e credo di aver trovato il bandolo della non tanto imbrogliata matassa.

Lui e tutti quelli che tanto s'interessano per il povero Ulisse mi ricordate quel tale che cercava l'asino e vi era sopra.

Io invece son riuscito a chiarire tre punti essenziali:

1) Lo scomparso non è Ulisse bensì il padre di Ulisse.

2) Ulisse Vigorelli si trova a Roma sotto le spoglie del padre.

3) In questa fucenda gli Inglesi non c'entrano per nulla; essi, affetti ormai

1) Scagionare l'Ammiraglio britannico (... gli inglesi non c'entrano per nulla...).

2) Accusare la setta nipponica « Il Drago Nero ».

3) Farci abbandonare la sicura traccia del messaggio cifrato per lanciarsi sulla nebulosa pista d'un Ulisse travestito da proprio padre. Perché? Perché questi, padre autentico, ci faccia invitare dall'autorità a desistere da ricerche per lui moleste.

Ma noi non siamo caduti nella rete, e con quell'energia e lucidità che ci provengono principalmente dallo scambio d'idee prolungato (sia pure epistolare) col nostro Ulisse, abbiamo passato il foglietto all'Ufficio di Polizia Scientifica e siamo venuti a sapere le seguenti importantissime cose:

1) La carta è di una qualità che viene prodotta solo a Stoccolma.

2) Le impronte digitali sono quelle d'un'altissima personalità della diplomazia abissina (nei giorni festivi usa le posate per mangiare e in tutte le funzioni ufficiali indossa i calzoni).

3) All'esame microscopico si sono rivelate tracce di polvere d'acciaio e qualche molecola di nitroglicerina.

Quali deduzioni?

E' tutta una realtà oscura e sotterranea che si rivela. Un brulicchio immondo di sordidi interessi.

Evidentemente la lettera è stata scritta alla presenza del diplomatico abissino (che personalmente non avrebbe potuto

farlo), in Svezia (lo dice la qualità della carta) in uno stabilimento d'industrie di guerra (le tracce d'acciaio e di nitroglicerina).

Il diplomatico ha esaminato a lungo il foglio, facendo finta di leggerlo (lo svelano le impronte digitali untuose e nerastre). Diciamo, facendo finta perché dall'orientamento delle impronte si deduce che esso è stato tenuto capovolto.

L'istigazione a lasciar da parte gli inglesi è naturalissima da parte di un abissino. (Abilmente è stata redatta in forma sarcastica, accettabile da un italiano).

E' logico poi, il voler far cadere i sospetti sul « Dragone Nero »:

per rinfocolare la giusta indignazione italiana e, di conseguenza, inasprire



Il « RO 37 ».

da demenza, non capiscono più nulla.

Altre deduzioni ho fatto ma i risultati non sono sicuri. Secondo me, ecco come sta il fatto.

L'ingegnoso Ulisse, minacciato dalla setta nipponica del « Drago Nero », ebbe l'idea veramente geniale di nascondersi provvisoriamente sotto le spoglie del padre e di simulare la scomparsa, per sturare i Giapponesi, e nel frattempo studiare un piano di difesa.

Dunque niente rompersi il capo su quel messaggio cifrato; ma attendere gli eventi e lasciare che l'ingegnoso Ulisse se la cavi da sé.

AVIUM ».

Vediamo insieme a quali scopi tende, attraverso la sua prosa tortuosa, il misterioso corrispondente.



Questo è quel padre arrivato per caso coi figli al Raduno di Rimini. Non si sa se è più soddisfatto lui, o il figliolo appena sceso dall'aeroplano.

le relazioni col Giappone. Chi ne beneficia, di contraccolpo, è l'Abissinia;

per tentare di danneggiare commercialmente, sia pure in modo indiretto, l'industria giapponese, eventuale concorrente di quella svedese, nelle forniture belliche all'Abissinia, e quindi poco gradita ai mercanti di cannoni della Svezia e al diplomatico abissino che con loro se la intende.

Che ne dite, amici dell'Aquilone?

Vedete come le zampe pelose e unghiate dei nemici della civiltà si stendono dappertutto?

Ma noi, giusti Numi! vegliamo, e sappiamo riconoscere l'artiglio della iena anche sotto il guanto di seta della proferta amichevole.

Ulisse sarà ritrovato. Lo giuriamo!

Sarà cercato con ogni energia dov'è e non dove non è, come pretenderebbe il sinistro compilatore di lettere che tradudano l'inganno e il tradimento!

Siamo sulla vera strada! Ed a prestissimo sue notizie.

Il Castellano dell'aria

CRONACA BREVE

DUE PARACADUTISTE RUSSE SI LANCIANO DA 8000 METRI.

Due donne paracadutiste hanno stabilito il nuovo primato mondiale saltando dall'altezza di circa ottomila metri senza essere munite di apparecchio per l'ossigeno.

DUE AVIATORI SOVIETICI SCENDONO IN TERRA STRANIERA E SI ADDORMENTANO.

Ciunge notizia che in Bessarabia una pattuglia di gendarmi scopriva giorni addietro, nei dintorni della città di Bilci, un aeroplano russo che aveva atterrato sopra un campo. Di fianco all'apparecchio dormivano russando due ufficiali russi, che destati appreso con stupore di trovarsi in territorio rumeno. Accompagnati al posto di polizia, essi narrarono che dopo essersi ben divertiti a Odessa con alcuni amici, avevano pensato di fare una passeggiata in direzione di Kiev. Il troppo alcool bevuto però aveva fatto perdere loro il senso della direzione e avevano sbagliato strada. A un certo punto, non potendone più, avevano pensato di atterrare per schiacciare un sonnello.

Il Ministro degli esteri rumeno ha autorizzato i due aviatori a ripartire per Odessa.

OTTIME PROVE DI VELEGGIATORI AUSTRIACI.

Le gare di volo a vela che si svolgono sulle alture del Gaisberg, presso Salisburgo, continuano con risultati degni di rilievo. Il concorrente viennese Bruno Gumpert ha migliorato il suo record di distanza, coprendo un percorso di 142 chilometri. E' stato raggiunto, dal pilota Aigner, la quota di 1720 metri al di sopra del punto di lancio. Tre altri piloti hanno raggiunto quote superiori ai 1000 metri. Ma le migliori prove sono state fatte nei voli di durata. Il pilota Carlo Frena è rimasto in aria 10 ore e 20' e il viennese Pietro Lerch, partito alle 6,15, ha atterrato alle 20,19 dopo oltre 14 ore di volo, battendo così il record austriaco.

AEROPLANO SEQUESTRATO E VENDUTO ALL'ASTA.

In Francia, per la prima volta, un aeroplano sequestrato dai doganieri perché usato a scopo di contrabbando, è stato venduto all'asta, trascorso un anno dalla cattura. Sul prezzo di partenza di 500 franchi, è stato venduto per 3900 franchi.

AMMIRAZIONE FRANCESE PER IL « SAVOIA 79 »

Il collaboratore aeronautico dell'*Intransigent* ha dedicato un caloroso commento al viaggio compiuto dal Sottosegretario all'Aeronautica, gen. Valle, da Roma all'Eritrea a una velocità di 350 Km. all'ora.

Egli osserva che nessuno ormai può permettersi di dubitare che l'aviazione italiana progredisca e primeggi. Dopo avere analizzato le caratteristiche del nostro Savoia Marchetti « S. 79 », l'articolista rileva che



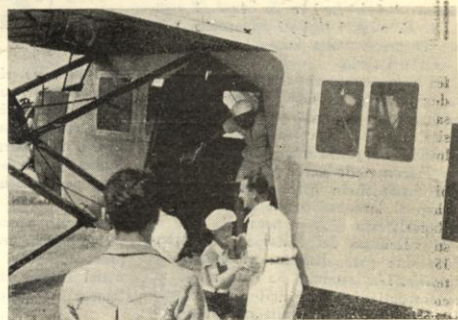
Ecco l'amico bolognese a Rimini. Ingegnere Sofistico, al solito... (lasciano andare, e contentiamoci che si vede solo a metà).

sostituendo al carico commerciale di 1170 Kg. un peso normale di combustibile, l'autonomia di volo può essere portata alla cifra tonda di 3500 chilometri: cioè 460 di più dal tragitto da Dakar a Natal e 700 di più del percorso da Porto Praia a Natal, e dei tragitti ormai classici per il sorvolo del sud Atlantico.

« Questo monoplano moderno — aggiunge egli — ha suscitato l'ammirazione di coloro che hanno accompagnato il generale Denain in Italia.

VOLO VELOCE SENZA SCALO

Un aeroplano da bombardamento « Boeing » da 15 tonnellate, munito di quattro motori da 750 cavalli, ha effettuato un volo senza scalo di circa 3700 chilometri alla



Rimini — La cerimonia dello sbarco, con accoglienze festose.

velocità media di 400 chilometri orari, volando ad una quota di 3000 metri. Partito da Seattle alle 12,45 esso è giunto a Bapton nell'Ohio alle 21,45 battendo il primato detenuto dal compianto Wiley Post che aveva coperto 3.290 chilometri alla velocità di 450 Km. all'ora, volando ad una altezza di 3.200 metri.

LE GARE ELIMINATORIE DI MODELLI VOLANTI

Si sono svolte le eliminatorie per il Concorso Nazionale di modelli volanti presso i seguenti Aero Clubs provinciali con i risultati per ognuno indicati:

Aero Club « E. Fogola », Ancona, sul campo di Falconara il giorno 18 agosto:

- cat. a) Cingolani Romeo 35";
- » b) Monari Gino 1'47";

Aero Club « Guido Colli », Modena, il giorno 12 agosto:

- cat. a) Torricelli Vittorio 1'27"; Santini Bruno 48";
- » b) Tedeschi Geo 2'30"; Tedeschi Mirto 1'42";
- » c) Medici Roberto 32";
- » d) Tedeschi Enzo 4'20"; Tedeschi Fernando 2'52";

Aero Club « Roberto Forni », Novara, sul campo di Cameri il giorno 7 agosto:

- cat. b) Vichiani Giuseppe 1'40"; Bassano Marco 1'32";

IL RADUNO DEL LITTORIO

Dal 24 al 30 agosto si è svolto il «Raduno Aereo del Littorio», gara aviatoria internazionale riservata ai turisti dell'aria indetta dal Reale Aero Club d'Italia.

A questa grande competizione hanno partecipato ben 56 equipaggi che totalizzavano 200 persone. Finora nessuna gara aviatoria in Italia aveva avuto un così grande numero di concorrenti e l'affluenza testimonia la maturità del turismo aereo italiano e la bontà di questa manifestazione sportiva sapientemente organizzata.

Alla gara si erano iscritti 79 piloti divisi come segue: Italia, 51; Francia, 20; Cecoslovacchia, 3; Austria, 2; Belgio, 1; Inghilterra, 1; Svizzera, 1.

Per dar modo a tutti i turisti, dai più provvisti ai meno allenati, e per livellare il più possibile le qualità caratteristiche dei diversi aeroplani presentatisi in gara, una opportuna formula tecnica, nella quale erano considerate la velocità media tenuta sul percorso, il numero delle persone trasportate, la regolarità di marcia, il carico alare e la potenza del motore, ha reso il punteggio finale dal quale si è stabilita la graduatoria.

In base alla speciale formula adottata, hanno potuto prender parte alla gara anche apparecchi da turismo ormai sorpassati dalla tecnica aeronautica, e così, con gli anziani A. S. 1, Breda 15, Romeo 5, Cant 26, Ca. 100, sono scesi in competizione i moderni Breda 39 e Breda 39 S, Nuvoli 5 cabina, e i modernissimi S. A. I. 1 e S. A. I. 2, un S. A. R. e altri tipi di apparecchi che per la prima volta hanno preso parte a gare aviatorie.

La rappresentanza straniera, montata su apparecchi di tipo moderno e appositamente costruiti per gare aeroturistiche, pilotava velocissimi Caudron, Farman, Leopard Moth, Fairchild, Miles Falcon e Potez. Apparecchi e piloti già imposti in gare aviatorie e che hanno al loro attivo una esperienza ed una scaltrezza di gara notevoli.

Il «Raduno del Littorio» comprendeva due gare distinte: *avioraduno* e *circuito*. L'avioraduno ha dato modo ai concorrenti di partire dalle diverse sedi di residenza, sia in Italia che all'estero e di totalizzare un punteggio ottenuto applicando la formula tecnica citata, mentre per il circuito la formula riguardava in maggior modo la velocità.

I concorrenti, iniziato l'avioraduno il 24 agosto alle ore 6, hanno raggiunto l'Aeroporto del Littorio, a Roma, dalle 16 alle 16,30 del giorno 25.

Dopo il compimento dell'«Avioraduno» i concorrenti hanno trascorso il giorno 26 e parte del giorno 27, all'aeroporto del Littorio revisionando in ogni minima parte, gli apparecchi che dovevano affrontare la veloce gara attraverso l'Italia, su un percorso totale di circa 2000 chilometri.

Partiti da Roma alle ore 16 del 27, i concorrenti, dopo aver effettuato i due controlli in volo di Littoria e

di Sessa Aurunca, hanno atterrato sul campo di Capodichino a Napoli distante da Roma circa 200 chilometri.

La mattina seguente, partiti alle prime ore da Napoli, hanno atterrato a Bari, a Pescara ed hanno effettuato i controlli in volo a Loreto e a Falconara Marittima, e quindi, dopo oltre 700 chilometri di volo, hanno atterrato sul campo di Miramare a Rimini.

Il giorno seguente, 29 agosto, ripartiti da Rimini, hanno atterrato a Ferrara, e a Milano sorvolando Mantova, e quindi, filando a tutto motore nella fertile valle padana, hanno raggiunto il campo di Venezia.

Il 30 agosto si è svolta la tappa finale Venezia-Roma di km. 511, con atterraggi a Bologna e Pisa e con controllo in volo a Montecatini.

In tutte le località toccate, gli aviatori hanno avuto accoglienze festose e intere folle di appassionati si sono riversate sui campi d'aviazione per salutare i nostri sportivi dell'aria che rinunciando alle comode ferie estive, hanno affrontato in pieno agosto una dura gara che ha messo a buona prova le qualità di robustezza degli apparecchi e l'abilità degli uomini.

Successo pieno, dunque, che non lascia rimpiangere quelli già avuti nei precedenti Giri Aerei d'Italia del 1930 e del 1931, e che ha superato anche la famosa «Challenge Internazionale da

ceva non l'apparecchio da turismo, ma l'aeroplano che più si adeguava al regolamento.

Il «Raduno del Littorio», gara tipicamente italiana ha superato ogni precedente successo, sia per la genialità del regolamento, sia per la perfezione della organizzazione curata in ogni minimo particolare dal Reale Aero Club d'Italia e dagli Aero Clubs regionali, che si sono resi benemeriti della propaganda aviatoria nel Paese.

I concorrenti e gli apparecchi

ITALIA

Bedendo, «Nuvoli 5» — Foglia, «Puss Moth» — Scarton, «Cant. 6» — Diaz della Vittoria, «SAI 2» — Serafini, «Ca 100» — Lanfranchi, «Ro 5-bis» — Negrone Carina, «Breda 39» — Lattuga, «Miles-Falcon» — Fogli, «Breda 15» — Bertocco, «Fairchild 24» — Roveda, «Breda 15-S» — Ballan, «Fiat A. S. 1» — Bonsignore, «Fiat A. S. 1» — Magrini, «Breda 15» — Albertini, «Breda 33» — Peretti, «Breda 15 S.S.» — Ruspoli, «Nuvoli 5» — Nazari, «Breda 15» — Massai, «Breda 39» coloniale, — Brera, «Brera 15 S.» — Ghiotto, «Fiat A. S. 1» — Beggato, «Fiat A. S. 1» — Nicolato, «Fiat A. S. 1» — Perdoncin, «Fiat A. S. 1» — Santagiuliana, «Fiat A. S. 1» — Teso, «Fiat A. S. 1» — Da Porto, «Fiat A. S. 1» — Franchini, «Fiat A. S.» — Vicentini, «Fiat A. S. 1» — Garelli, «Ca 100» — Nielot, «Breda 33» — Guagnellini, «Lictor 90» — Segre, «Ro 5-bis» — Maffei, «Ro 5-bis» — Almagià, «Ca 100» — Lizzani, «Ca 100» — Passerini, «Ca 100» — Biondi, «S. A. R. 1» — Ambrosini, «S. A. I. 1» — Stoppani, Valli, «Ro 5-bis» — Masseroni, «Ca 100» — Zambelli-Benassati, «Breda 15»



S.S.



M.A.

propaganda aviatoria

— D'Aurelio, «Breda 33» — Rampelli, «Breda 39 S.» — Baylon, «Breda 39» — Bozzoni, «Breda 39» — Viola, «Breda 39» — Bronzi, Orlando, «Ro 5-bis» — Piscione, «Ro 5-bis».

FRANCIA

Marcellin, «Farman 402» — Ordion, «Farman 402» — Jouas, «Caudron 480» — Blow, «Miles Falcon» — Nouvel Roger, «Caudron Aiglon» — Guyot, «Caudron Pelican» — Masset, «Caudron» — Pissavy, «Potez 58» — Bois-seau, «Potez 58» — Hamon, «Potez 58» — Du Manoir, «Caudron Aiglon» — Farman «402» — Caudron «Frégate» — Caudron, «Frégate» — Cambournac — Dupont, «Caudron Aiglon» — Tabet, «Farman» — Gras, «Stinson».

CECOSLOVACCHIA

Kalla, «Praga B. H. 111» — Molok, «Praga B. H. 111» — Seehars, «Avia B. 12».

AUSTRIA

Mendl, «Fieseler F. 5» — Kinsky, «Leopard Moth».

BELGIO

Moré,

INGHILTERRA

Ellison, «Leopard Moth».

SVIZZERA

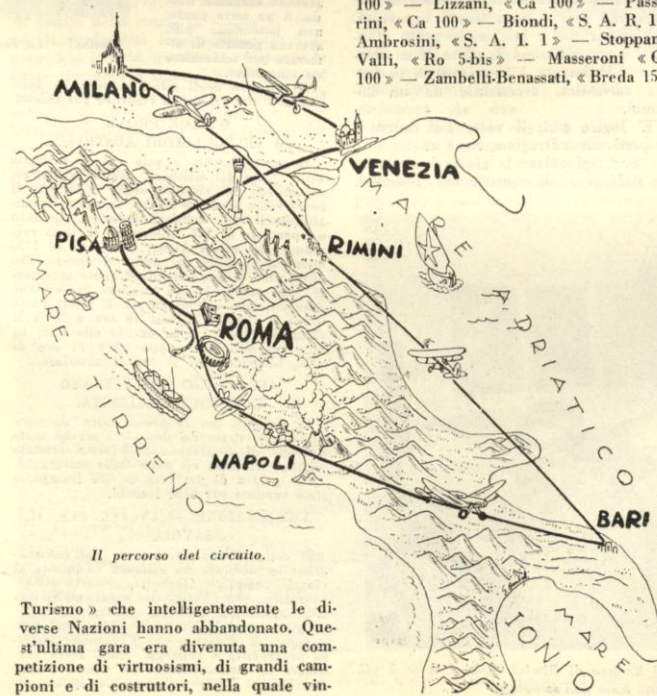
Fretz, «Leopard Moth».

L A P O S T A DELL'AEROMODELLISTA

GIOVANNI ANDREANI - Torino. — Per ragioni molto facili ad intuirsi non posso inviarti i disegni che chiedi. Il sistema che vuoi adottare per avere una maggiore durata con un motore ad aria compressa è pericolosissimo e perciò te lo scongiuro. Il risultato è forse dubbio; ma ad ogni modo a scanso di dolorosi guai non fare tale esperimento. Per il lancio di un aliante si possono fissare a terra i capi del cavo elastico. Il cavo deve essere tutto elastico. Non sono al corrente di prezzi, per questi rivolgiti a ditte interessate. I profili per aereoveleggiatori devono essere di grande finezza e portanti. In un aliante non è necessario il carrello con ruote per l'atterraggio, basta solo un pattino ammortizzatore.

GIOVANNI TUCCIMEI - Roma. — Un'ala di un aeroplano deve essere portante, altrimenti l'apparecchio non si sosterrà nell'aria. Dunque tutte le ali degli aeroplani ed anche dei modelli sono portanti. Il coefficiente di portanza sarà più o meno grande a seconda del profilo adottato. Non do torto a quanto ha scritto Biasin: molti punti della sua lettera li ho approvati pienamente. A Roma esistono cento e più aeromodellisti e non sono pochi — e la causa del perché non sono di più non può essere certo quella che tu mi citi. Per la scelta e l'acquisto dei materiali ci si arranga sempre e non è poi cosa così grave se non trovandoli sulla piazza, si debbano farli venire dal di fuori. Prossimamente su l'Aquilone saranno pubblicate le costruzioni di diversi aeromodelli semplici e difficili ed avrai modo di sceglierle.

(Altra posta dell'aeromodellista a pag. 10).



Il percorso del circuito.

Turismo» che intelligentemente le diverse Nazioni hanno abbandonato. Quest'ultima gara era divenuta una competizione di virtuosismi, di grandi campioni e di costruttori, nella quale vin-



Risposta ad una madre

Mi si chiede un consiglio e chi me lo domanda è una donna, una buona madre di famiglia, con 4 rampolli dei quali uno solo appartiene al sesso forte.

La domanda è questa: «Adesso che il mio ragazzino ha terminato le scuole medie superiori, devo lasciargli seguire la sua vocazione e mandarlo a volare?»

Dato che non faccio il nome della signora e la risposta può essere utile anche ad altre madri, la rendo di pubblica ragione.

Non passa quasi giorno senza che si leggano nei giornali articoletti a base di automobili fracassate, rivoltate, stritolate

Hanno messo all'incontro principale di due strade in linea retta un sontuoso semaforo giallo, verde e rosso, che per un po' di tempo, ha formato l'ammirazione di chi capita sul posto. Tutti i nasi in aria! Basta! Un giorno scende dalla montagna un bravo uomo con il suo carro. Veniva al mercato delle bestie: arriva al semaforo e tranquillo continuerebbe, se dal caffè proprio sulla cantonata: «Oh, buon uomo, no, attento, non si passa, no, fermo!». E qualcuno, più pronto, con un dito e un cenno gli mostra lo strano apparecchio tricolore, dove proprio in quel momento il rosso si alternava col verde. Il montanaro si ferma, osserva, non capisce: poi ha un lampo di genio, e serio serio con la sinistra spinge il cavallo e con la destra fa il più bel saluto romano che si sia potuto immaginare! Ora pensi un po'; se in quel momento fosse sopraggiunta una automobile, che frittata! E ci sarebbe stata un'altra disgrazia della strada! La strada, buona signora, ha fatto il suo tempo, bisogna sfollare. Si fa più presto e si evita di rimetterci la pelle. Che cosa fa il Duce? Se ne va da un capo all'altro della penisola, traversa il mare, se ne ritorna, magnifico pilota anche traverso le bufere, dimostrando così che le vie dell'aria sono le più sicure, le più veloci, le più belle.

Oh, albe leggermente rosate e aurore brumose per il sonno della notte, o meriggi pieni di sole senza ombre, ma tutti luce, o tramonti di pianura rossi co-

me un incendio, o ci-me bianche di monti e nastri argentei di fiumi, bisognerà cercare una nuova forma di poesia per cantare le vostre nuove laudi! E la musica sarà l'affrettato e sincro ritmo dei motori; e su nell'aria anche l'umanità affaticata troverà nell'ampiezza della sua rotta, un motivo di calma e di riposo, oasi serena fra tanto affanno e... tanti pericoli! Nessun tracciato obbligatorio, nessun tronco d'albero, situato proprio nel posto dove noi andremo a sbattere, nessuna curva pericolosa! Tutto uguale, tutto ampio! Tutt'al più troveremo qualche tortorella gentile che ci saluterà con un trillo, qualche falco grifagno che neppure ci guarderà preferendo osservare la preda su cui piombarà, o al tramonto qualche rondine gentile che, in abito da sera, ci farà la rivrenza!

A che, dunque, esitare di più? Benedica il suo ragazzino e gli dia il via, e che egli trovi sù, nell'infinito azzurro, di cui vestirà il colore, lo scopo di vivere, la sanità del sogno, la grandezza delle aspirazioni.

G. Tagliaferro



Beatitudine e tranquillità delle vie celesti.

CASIMIRO BUTTINI MEDAGLIA D'ORO

I proiettili, ben aggiustati dalla batteria austriaca, che era riuscita a rettificare il tiro, scoppiavano rumorosamente tutto intorno all'apparecchio, coronandolo di candide nuvolette di shrapnel, come di un'aureola di gloria e di martirio. Cielo azzurro pallido, quel giorno, sulle linee incandescenti di Terranova. E l'apparecchio, svelto ed agile, passava intrepido attraverso al cortina di schegge fischianti e attraverso il terrificante nembro della mitraglia, minacciato di morte ad ogni secondo.

Al secondo pilota sergente Remitti che con gli occhi chiedeva: «Che facciamo?» con un cenno ed un sorriso rispose Buttini.

— E' giusto; restare — rispose a se stesso il secondo pilota, riabbassando gli occhiali — v'è un dovere da compiere: a qualsiasi costo.

E il possente Caproni, guidato dalle abili mani dei due piloti, continuò la sua opera di distruzione, sganciando, tratto tratto, le pesantissime bombe, che cadevano nel segno come quasi tutti i proiettili, lanciati dalle nostre bocche da fuoco terrestri.

Lo spettacolo, già tanto tremendo sul suolo, era reso ancor più spaventoso dall'effetto degli esplosivi aerei, e la morte e la distruzione si abbattevano sui nemici, rannicchiati nei pericolanti rifugi. La battaglia, nel cielo, non aveva tregua, ma la fragile nave, seguita da migliaia di sguardi di fanti, continuava la sua sarabanda tra nuvolette sempre più fitte, tra scoppi sempre più paurosi, tra pericoli sempre più vicini, sfrecciando tra un colpo e l'altro e mettendo a segno tutte le proprie bombe.

— Senza paura: a qualsiasi costo — aveva detto Remitti.

Un attimo bastò per la catastrofe: uno scoppio più vicino degli altri, un repentino balzo dell'apparecchio: la caduta.

Remitti si era accasciato su se stesso con la testa maciullata da una scheggia. Buttini pure sentì scorrere il proprio sangue e dimenticò, nello strazio della carne, la manovra, mentre l'osservatore ed il mitragliere, incolpabili, nulla potevano fare.

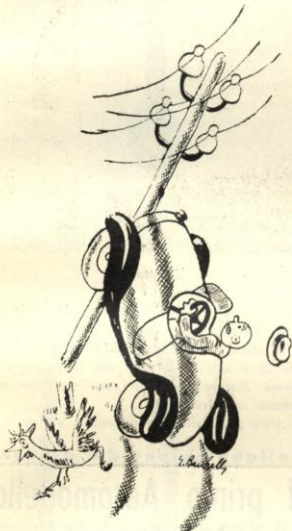
E il Caproni, colpito gravemente, abbandonato, mossosi sulla verticale, scendeva paurosamente a picco da mille metri, mentre il nemico seguiva la paurosa e fulminea caduta.

Ma l'apparecchio seguito dalle nostre trincee da migliaia di sguardi turbati, non era finito.

Casimiro Buttini, sanguinante e sofferente, riusciva a dominarsi e a drizzare la prua della macchina.

La salma del caduto, gli illesi, l'apparecchio, sono salvi; e il nome del tenente Buttini si incide nel libro glorioso degli Eroi d'Italia.

Ottorino Comelli



Strade piene di pericoli.

te contro un paracarro, un albero, una spalletta di ponte e penso che non si tarderà molto a consigliarci di andare a piedi! Ma l'andare a piedi sarà realmente immune da pericoli? Quando meno ce lo aspettiamo, ci schiacciano contro un muro, ci scaraventano in una vetrina e... buona notte a tutti! Ma la signora in parola non le legge le disgrazie della strada? Piccole «Balilla», modestissime «Bianchi» si prendono... il piacere dell'infortunio. Non si parli degli autotreni, perchè quelli spaventano solo a vederli da lontano; quando poi ce li troviamo vicino, maestosi, pesanti e veloci, ci sentiamo Puccettino alle prese coi giganti e un certo spavento ci assale.

C'è da impensierirci! Neppure la strada è più fatta per i poveri pedoni! Quella bella strada lunga, bianca, che ci dava l'idea, una volta, dell'infinito e ci procurava piacere e nostalgia, è diventata la nemica, piena di insidie imprevedute.

Mia buona signora, glielie attacchi lei stessa le ali al suo ragazzino e via nell'aria, nel sole, nell'infinito.

A proposito. Non sa che il Reale Aero Club d'Italia ha promesso un grosso premio proprio all'inventore del volo umano? Sono 100.000 lire, che hanno avuto il potere di scuotere dal letargo un mondo di... tecnici, che però vogliono il denaro prima delle prove! E che lettere! Le conserveremo nell'Ufficio Storico, quale esempio di bello scrivere! Ma siamo certi che uscirà fuori il tecnico vero e silenzioso, che intascherà la bella somma.

Creda a me! Nel mondo, ormai, non c'è posto altro che in aria, dove il buon Dio non ha tracciato strade, né viottoli, né vie traverse con semaforo! Gliene voglio raccontare una carina, autentica.

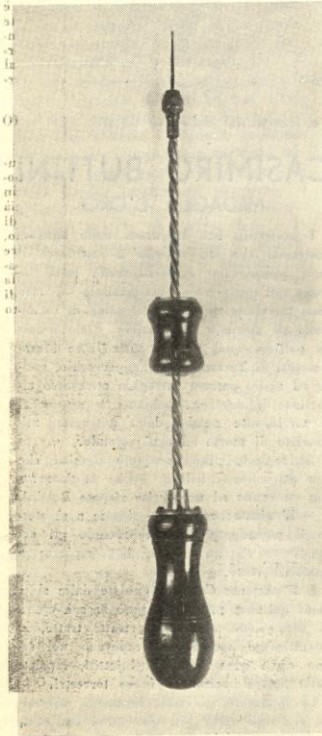


Il provetto aeromodellista ha costruito un aquilone secondo le leggi di aerodinamica. Del magro risultato ha poi dato la colpa, secondo le proprie cognizioni meteorologiche, alle «irregolarità del vento»!

La Palestra dell'aeromodellista

GLI ATTREZZI PER COSTRUIRE

Aderendo alle numerose richieste che spesso mi pervengono, questa volta mi servirò dello spazio a mia disposizione nel giornale per dare un elenco più o meno completo degli attrezzi occorrenti per costruire aeromodelli.

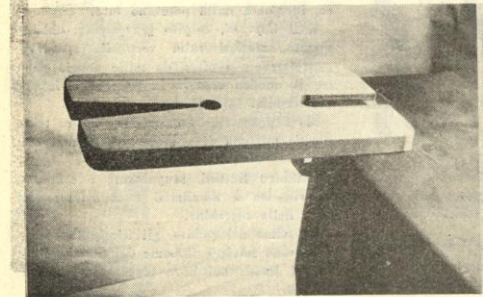


Trapano a elica.

Anzi tutto per costruire non è necessario essere dei maestri d'arte; ma occorre sapere lavorare con doti di arte, a cui non deve difettare né la buona volontà, né la pazienza.

Con volontà e pazienza chiunque può arrivare alla mèta e le doti di arte nelle costruzioni aeromodellistiche verranno da sé, se si farà uso di molta diligenza.

Lavorando con diligenza, si risparmia tempo e denaro ed anche quel lavoro che potrà apparire difficile e noioso, diventa facile e dilettevole.



Assicella per traforo applicata al tavolo.

Per costruire occorre prima di tutto crearsi una piccola officina, ossia provvedersi di quegli attrezzi più adatti ed indispensabili.

Ecco un elenco sommario: l'occorrente per disegnare e cioè: due piccole squadre, una riga, un Coppio decimetro, un compasso, alcune matite, alcune gomme, delle puntine per fissare la carta e naturalmente anche la carta da disegno; un metro; un assicella per traforo; uno strettoio per fissare detta assicella al tavolo di lavoro; un archetto per traforo con lunghezza interna non inferiore a trenta centimetri; alcune dozzine di lame (seghetti) per traforo ripartite nei numeri 00, 0 e 1; un trapano ad elica per traforo o meglio un trapano a mano con morsetto autocentrante per punte fino a sei millimetri. (Questo trapano poi potrà anche servire per dare l'attorcigliamento all'elastico motore); alcune puntine per trapano divise nei diametri da uno a sei millimetri; una piccola morsa parallela da banco; alcune piccole lime assortite di taglio medio e fino; un paio di tenaglioli piatti; un paio di tenaglioli tondi; un paio di tronchesini; un martello medio; un martello piccolo; un bulino; una punta da segno; una piastra od un blocchetto di ferro con superficie piana che possa servire per martellarvi come su una incudine; un piccolo pialletto; un paio di scalpelli da legno; un paio di sgorbie a minima curvatura; un piccolo cacciavite; un paio di forbici medie; un paio di trincetti da calzolaio; una lama per sega da metalli a taglio fino; un saldatore di rame con stagno ed acido; una pietra o mola per mantenere arrotondati gli scalpelli, i trincetti e gli altri utensili da taglio; pennelli e vasetti per colla e vernici; carta vetrata e smerigliata di diverse grossezze.

Di tutti questi attrezzi, sebbene alcuni saranno già in possesso od in dotazione familiare, non sarà necessario che se ne faccia l'acquisto in blocco; ma basterà provvedersi in un primo tempo di quelli più importanti e più strettamente necessari per poi completare la serie man mano che se ne presenta la necessità.

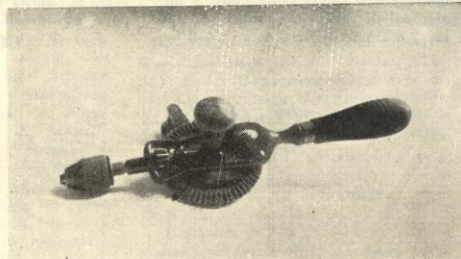
Ripeto, è stato fatto l'elenco dei soli attrezzi più adatti ed indispensabili; ma persistendo nelle costruzioni verrà la necessità di avere altri utensili egualmente utili e che maggiormente completeranno il corredo di dotazione dell'officina.

Il prezzo di tutti questi attrezzi non è grande; ma piuttosto che fare una economia sbagliata nell'acquisto di utensili scadenti è consigliabile spendere qualcosa di più ed avere articoli di buona qualità che sempre potranno essere utili anche per eseguire con facilità tanti altri lavori.

L'aeromodellista dovrà avere molta cura dei propri attrezzi pulendoli ogni volta che sono stati adoperati, mantenendo sempre arrotondati gli utensili da taglio, sgorbie, trincetti, ecc. e tenendoli sempre ordinati su una tavola appesa od in una cassetta per averli sempre sottomano e trovarli subito all'occorrenza.

Lavorando l'aeromodellista dovrà sempre tenere il massimo ordine e non lasciare che si creino confusioni fra gli attrezzi e materiali o pezzi lavorati e da lavorare, e ricordarsi soprattutto che sia tanto i materiali che gli attrezzi costano e perciò si deve avere ogni riguardo per fare di ogni materiale ed in ogni maniera il minor spreco.

Giarella



Trapano a mano con morsetto autocentrante.

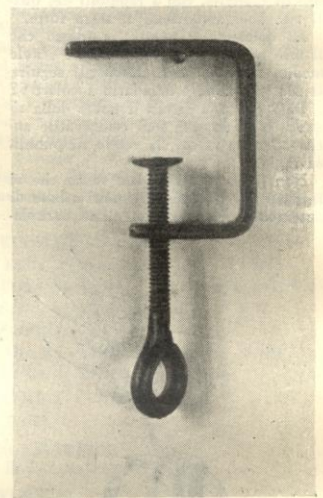
LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

GAETANO PANELLI - Monte Albano. — Manda pure i disegni dei tuoi modelli che esaminerò e se idonei li farò pubblicare.

ALA LITTORIA - Torino. — Per quanto desideri ti consiglio di vedere le lezioni del N. 13, 14, 17, 19 e 21 de *L'aquilone* dell'annata 1934.

S. 79. — I dati degli aeroplani italiani ancora in esperimento non si possono pubblicare per ovvie ragioni di segreto militare. E non credere alla superiorità sballata dai costruttori esteri...

I motori Piaggio Stella VII, IX e X, sono di concezione italiana. Il Fiat A. 59, invece è su licenza Hornet (americano), l'Alfa Romeo 125 è su licenza inglese.



Strettoio.

Le eliche a passo variabile dell'Alfa e della Piaggio sono italiane.

Le eliche a passo variabile adottate sull'S. 74 e sull'S. 79 sono del tipo speciale Savoia Marchetti e non sono costruite su licenza americana.

(Altra posta dell'aeromodellista a pag. 8).

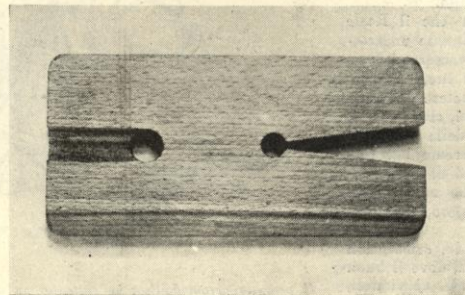
Collaborazione dei giovani

Il primo Aeromodello

Il primo aeromodello da me costruito risale a 5 anni fa: avevo frequentato una piccola scuola di aeromodellismo che era sorta nell'istituto dove studiavo, ed ero riuscito dopo un mese e mezzo di laboriose fatiche a mettere assieme un bel modellino (almeno così mi pareva). Mi ricordo che dovetti rifare 2 volte lo scheletro dell'ala, (la prima volta avevo segato tutte le centine in senso sbagliato alla venatura del legno) e la ricopertura poi, se non m'avessero aiutato, non sarei stato certamente capace di porla a termine. Durante tutti i contrattempi che mi capitavano costruendo, mi veniva sempre in mente un'angosciosa alternativa: volerà o non volerà? Alla sera quando andavo a dormire, dopo aver dato un'ultima guardatina alle ancor sparse membra del mio aeromodello, mormoravo tra di me: volerà o non volerà? ed alla mattina di nuovo lo stesso pensiero, e così via per tutto il resto della giornata.

Però con i miei compagni sfoggiavo una sicurezza ammirabile e facevo pompa di disegni di centine, e di piani di costruzione conditi con certi paroloni tecnici che mi procurarono una certa autorità.

Ma i miei dubbi svanirono appena vidi il mio apparecchio prender forma, ed anzi, prima ancora che fosse ultimato, decisi di iscrivermi ad una gara di non grande importanza, indetta dall'Aero Club della mia città. La gara era stata fissata per una domenica di maggio, ed io, che avevo appena finito il modello in quella stessa settimana, andai a provarlo nella piazza d'armi solo 2 giorni prima della domenica della gara.



Assicella per traforo.

Quando mi trovai là, solo e soletto col mio modellino in mezzo alla vastità del campo, era piuttosto imbarazzato; mi ricordo che guardando tutte le pietre e le asperità del terreno pensavo che la fragile costruzione che serravo tra le mie mani, si dovesse irrimediabilmente fracassare al primo fortunoso atterraggio...; il mio modello che sui lisci e lucidi pavimenti di casa, oppure sulla mia libreria col suo muso alzato e proteso mi pareva un vero, forte e potente aeroplano pronto a sfidare venti e procelle, ora là, al contatto della vera natura, mi pareva troppo debole per resistere alle folate dell'aria, alle foracchiature dell'erba, che non mi era mai parsa così dura e spinosa, ed ai bruschi sobbalzi sulle asperità del suolo.

Finalmente mi decisi: diedi un centinaio di giri all'elica e dopo qualche attimo d'esitazione... lo lasciai andare: partì rapido innalzandosi velocemente come una rondine... ed io stavo là immobile, trattenevo il respiro con gli occhi fissi ad ammirare quel mio meraviglioso giocattolo che volava!... volava!... volava!! Dopo alcuni istanti mi parve che l'apparecchio stesse fermo immobile nell'aria, con l'elica che girava vorticosamente producendo uno strano fruscio che mi entusiasmava; stette così un attimo... e poi precipitò giù a capofitto contro il terreno con uno schianto secco. Corsi sul luogo del disastro col cuore in

lando senza accorgermene, respirando l'aria pura e chiara della mattina, guardando ogni tanto verso il cielo terso sparso di nuvolette rosee, dove già un aeroplano mattiniero ronzava festoso. Arrivato all'Aeroporto, vi trovai già molti altri aeromodellisti con dei bellissimi modelli, mi impressionarono specialmente, e mi fecero perdere insieme ogni speranza, certi scatoloni lunghi e leggeri, che contenevano fissati solidamente certi bei modelli, ben finiti e dipinti, con dei bei motorini a stella lucenti che mi facevano rimanere a bocca aperta. Nel mentre ebbro inizio le gare; m'impressionò pure quest'altro fatto: un bellissimo apparecchio dopo pochi metri di volo cadde di colpo a terra: l'ala non aveva retto allo sforzo e si era schiantata in due, come due pagine aperte di un libro che si rinchiodano all'improvviso. Mentre cercavo l'elastico rimuginavo tra me: «Se capita anche a me un affare di quel genere si che sto fresco! Povero il mio lavoro di un mese e mezzo». Venne la mia volta: vi confesso che ero emozionato, come se i cronometristi e i commissari di campo fossero dei professori pronti ad esaminarmi! Il mio primo lancio fu sfortunato: lanciavi troppo forte e l'aeromodello cadde subito a terra; ma il secondo lancio riuscì benissimo e l'apparecchio filava senza sbandamenti e a 3 o 4 metri d'altezza disegnando un'amplessissima curva. Io ero meravigliato e stupito del mio modello! non atterrava mai! continuava a filare calmo e sicuro! Poi cominciai a planare, e per un pezzo ancora rasentando le alte erbe del campo senza mai decidersi a toccar terra; finalmente s'immerse dolcemente tra l'erba scomparendo dalla mia vista. Ero fuori di me!

Rimasi 2° classificato nella mia categoria e mi guadagnai una bella medaglia. Tutto questo mi procurò una così grande soddisfazione ed una così grande gioia, che, sono sicuro, non proverò mai più fino a quando non volerò, non più sulle ali della fantasia con un apparecchio di legno, di carta e d'elastico, ma un vero grande apparecchio d'acciaio, pilotato da me attraverso i cieli della nostra bella Italia.

Baldo Bandini

CRONACA BREVE

SALVATAGGI COMPIUTI CON L'AEROPILANO.

Un naufrago trovato in pieno Oceano, a 240 chilometri dalla costa, è stato trasportato, a mezzo di un aeroplano della Croce Rossa, a Boston dove ha ricevuto ogni cura.

UN AEROPILANO CONTRO UN TRENO.

Un curioso incidente aviatorio, che avrebbe potuto essere invece tragico, si è verificato giorni or sono a Orly, presso Parigi. Un monoplano da turismo, sul quale si trovavano due persone di Orly, effettuava un volo nelle vicinanze del campo di aviazione locale, quando, in seguito ad un improvviso guasto al motore, il pilota, certo Pruvot, si vide costretto ad atterrare immediatamente. Egli tentò di farlo in un campo attiguo alla ferrovia elettrica Orly-Parigi, ma non vi riuscì e il velivolo andò a posarsi sulla



Il funzionamento di una radio da campo spiegato agli allievi di un collegio.



Un «Falco», un «Canard» e un «Breda 39» di Avioibom.

linea proprio nel momento in cui passava un treno. Per un vero miracolo il monoplano, pur urtando l'ultimo vagone del treno con una delle sue ali che rimaneva fraccata, si insinuava esattamente tra i binari e i fili ad alta tensione della trazione elettrica, senza toccare questi ultimi.

Il pilota e il passeggero, che erano rimasti incollati, uscivano dalla carlinga e, senza perdere un istante, si sforzavano di trascinare il velivolo che aveva ostruito quattro binari fuori del terrapieno della ferrovia. Essi vi riuscivano con l'aiuto del personale del treno che, intanto, si era arrestato.

GIOVANE PARACADUTISTA CHE DEVE LA VITA AL PILOTA.

La settimana scorsa, a Southend (Inghilterra) un aeroplano si era alzato con a bordo il giovane paracadutista Denis Smith, di diciannove anni, che doveva lanciarsi dall'aeroplano da quattrocento metri di altezza. Lo Smith era salito sull'ala dell'apparecchio e stava per lanciarsi, allorché la cravatta svolazzante gli si impigliò in uno dei montanti dell'aeroplano. La cravatta ha agitato da cappio e il giovane è svenuto sull'ala mezzo strangolato. Il pilota Glover si è accorto della cosa e allora, abbandonando per un momento i comandi, è salito anche lui sull'ala, ha tagliato col temperino la cravatta e poi, agguantando il giovane dalla carlinga con la

mano sinistra, ha guidato l'aeroplano con la destra atterrando felicemente.

Lo Smith ha dovuto essere trasportato all'ospedale ove gli è stata praticata la respirazione artificiale e gli è stata ridata la vita.

UN AEROSTATO CON PARACADUTE.

Un'ascensione con aerostato-paracadute — il primo esperimento del genere compiuto finora — è stato felicemente effettuata nei dintorni di Mosca. Partito da un aerodromo nei pressi della capitale alle 4.45, l'aerostato ha raggiunto la quota di 5200 metri ed ha poi atterrato a Vaskaseskri, a 52 chilometri da Mosca, verso le 19. Quando il pallone si trovava alla quota suddetta, il comandante ha ordinato di aprire le valvole facendo sfuggire il gas; in breve l'involucro, mediante uno speciale dispositivo, si è trasformato in paracadute e l'aerostato ha iniziato la discesa che, come si è detto, è avvenuta regolarmente.

DRAMMATICA DISCESA DI UN PARACADUTISTA.

Durante un esperimento, giorni or sono, il paracadutista russo Rikalof, avendo tirato il cordone del paracadute troppo presto, ha fatto impigliare quest'ultimo nell'aeroplano dal quale era saltato. Per più di mezz'ora l'apparecchio ha incrociato al di sopra dell'aerodromo con l'uomo appeso che, nonostante tutti gli sforzi, non riusciva a liberare il paracadute. Il meccanico gli è venuto in soccorso arrampicandosi sull'ala e gettando arnesi che il Rikalof non è però riuscito ad afferrare a volo; allora il meccanico, rientrato nella carlinga e confezionata con un bastone una specie di lancia, dopo un quarto d'ora, per quanto in posizione pericolosa, è riuscito a liberare il paracadutista che scendeva a terra incolume, avendo aperto il paracadute di riserva.

DIECI APPARECCHI DA CACCIA AL SERVIZIO DELLA POLIZIA FRANCESE.

Da pochi giorni la polizia francese è stata provvista di un'organizzazione di unità aeree. Dieci apparecchi da caccia ultrarapidi saranno a disposizione della Direzione generale di polizia, le cui comunicazioni coi vari centri aeronautici avranno la precedenza su tutte le altre comunicazioni ufficiali.

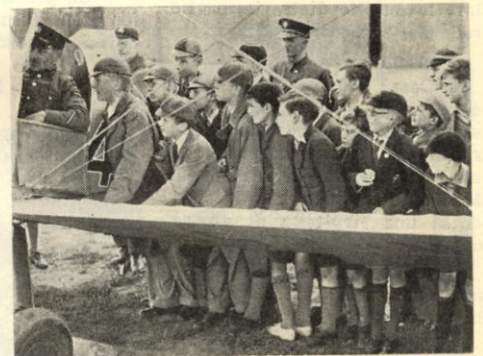
MOVIMENTATO VOLO DI PROVA DEL PIU' PICCOLO AEROPILANO INGLESE.

La «Pulce volante», il più piccolo aeroplano inglese, è caduto a terra saltellando e rovesciandosi mentre faceva la sua prima apparizione in pubblico all'aerodromo di Heston. La macchina, di costruzione inglese, misura tre metri e 60 di lunghezza, 4,80 di apertura d'ali e 165 centimetri di altezza. Essa può benissimo essere custodita in una normale rimessa di automobile quando le ali siano tolte. Il suo costo è di 90 sterline.

L'apparecchio, in un volo di prova, si è alzato fino a trenta metri, ma poi non è riuscito a mantenere quota e gradatamente è sceso a terra in un campo coltivato. L'inventore afferma che gli atterramenti forzati non possono causare gravi danni al pilota né alla macchina. Ciò è stato confermato dall'odierno volo di prova.

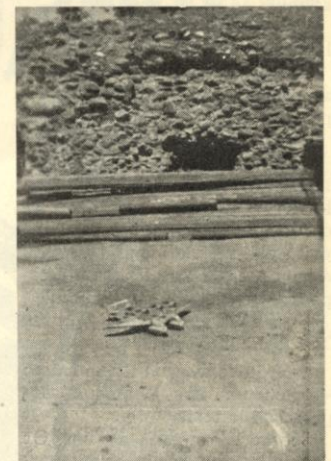
NUOVI AEROPILANI PER IL SERVIZIO POSTALE TRANSATLANTICO.

Una ditta inglese ha iniziato la costruzione di un apparecchio per il servizio postale attraverso l'Atlantico. Esso mette in pratica una idea che era stata lanciata già qualche anno fa in Germania. Si tratta di un apparecchio «catapulta» leggerissimo, ad autonomia molto piccola e portanza alare assai elevata, che trasporta un altro apparecchio — quello realmente destinato alla traversata — il quale, invece, è fornito di autonomia elevatissima, carico alare molto



Ragazzi inglesi che osservano gli organi di comando di un aeroplano.

forte, e perciò dotato di grande velocità. Quest'ultimo sarebbe, insomma, un apparecchio che corrisponde al massimo rendimento che la tecnica odierna può suggerire. Finora non si poterono costruire simili apparecchi a causa delle difficoltà che si notano in partenza per gli apparecchi a carico tanto elevato; col sistema presente verrebbe proprio eliminata la fase del decollo.



Ovidio Dal Bianco ha costruito questo «S. 66».

AVVENTURA PER IL SAHARA

Grande romanzo aviatorio-coloniale di Ulisse Perso

(Continuazione dal numero precedente)

— Dormi prima tu e io sorvegliamo. In ogni caso, c'è la rivoltella.

— Mi raccomando; sii cauto e non usarla che in casi estremi. Qui ci vuol più furberia che forza.

Or dormiva da due ore, e Tor non osava svegliarlo per il cambio, quando udì un gran tramestio fra quella gente di fuori, e, poco dopo, entrò nella caverna un uomo alto, tutto avvolto in un ampio baraccano candido, che gli copriva la testa e nascondeva il viso. Entrò da padrone, preso Tor per un polso, lo guardò in viso. Il ragazzo vedeva scintillare le pupille dietro le magliere del baraccano.

— Dammi le altre, subito.

— Cosa? Giù quelle mani! Bada che io... — e mosse la sinistra libera, per afferrare la pistola, che aveva sul petto, in una tasca interna della camicia. Ma l'altro gli spianò davanti agli occhi una rivoltella di grosso calibro.

— Siamo gente civile anche noi, come vedi: questi gingilli, li conosciamo.

Tor vede la mano ferita e riconosce la voce e il tratto di Ram.

— Il Re!

— Zitto! Guai se vi lasciate sfuggire una parola su quello che avete visto. O quel segreto muore nella vostra memoria, o morrete voi. Anzitutto restituiscimi le mie perle e le mie gemme.

Tor obbedì. Ma non gli diede la placca d'oro.

Allora Ras Rhamoun si mise a sedere accanto a Tor, che riprese:

— Come vi debbo chiamare?

— Intanto, parla arabo e non latino. Ne ho abbastanza io delle tue sgrammaticature. Poi, ricordati che oggi, qui, è la prima volta che mi vedi e che io sono e sarò sempre Ras Rhamoun, capo di questa tribù di Tibbou.

— Ve lo prometto — disse Tor con sincerità.

— Adesso sveglia il tuo amico — comandò Ras Rhamoun scoprendosi la testa.

Scosso lievemente da Tor, Or si sveglia, riguarda intorno smarrito, vede Rham, che mai prima aveva visto senza la barba, lo

fissa intensamente e grida con terrore:

— Tor, Tor: è la mummia di Ramesse II!

— Oh! Oh! — disse Ras Rhamoun con lieve sorriso — il tuo amico fa dei sogni assai curiosi.

Tor diede un pizzicotto a Or, dicendo:

— Ras Rhamoun, capo di questa tribù di Tibbou. Egli ci è amico e ci aiuterà.

— Vi aiuterò. Domani vado in carovana diretto a Tammo, dove mi fermo per qualche mese. Verrete con me...

— A dorso di elefante? — domandò Or con slancio puerile.

— Sì, piccolo, a dorso di elefante. A Tammo, vi affiderò a un mio conoscente, che vi porterà, con un autocarro, fino a Muezuk, per la carovaniera di

Tegerri e Gatron. I miei mezzi sono assai rapidi — non come il vostro idrovolante: che peccato! è andato in frantumi — ma in quindici giorni sarete a Muezuk. Vi basta? Ora dormite fino al tramonto, ché fuori c'è troppo caldo per voi. A sera potrete godervi il fresco lì fuori. I miei uomini sono tutti al vostro servizio.

Si alzò avviandosi verso l'uscita.

— Ras Rhamoun, grazie.

— Zitto! — e scomparve.

— Possiamo dormire tranquilli tutti e due. Io lo conosco bene.

E dormirono finché il tonfo di una tarbuca li destò.

Dalla porta, liberata dalla tenda, entrava un'arietta fresca.

Or e Tor uscirono e lì presso c'era in terra, una stuoia pulita, con su delle vivande e dell'acqua fresca. Gli uomini erano ossequiosi e pieni di premure.

Rifocillati, presero su per la china, a braccetto, senza parlare e si diressero verso la galleria, da cui erano sbucati poche ore prima.

— Tor, fra un mese saremo a casa! A Muezuk c'è modo di comunicare con Homs.

— Ma chissà i nostri.

— Per carità; non dire nulla, se no, non reggo più: bisogna non pensarci, visto che non c'è modo di rimediare. Occorre ancora essere forti, prima di arrivare a Homs.

— Hai ragione; e mi piace la tua filosofia strana.

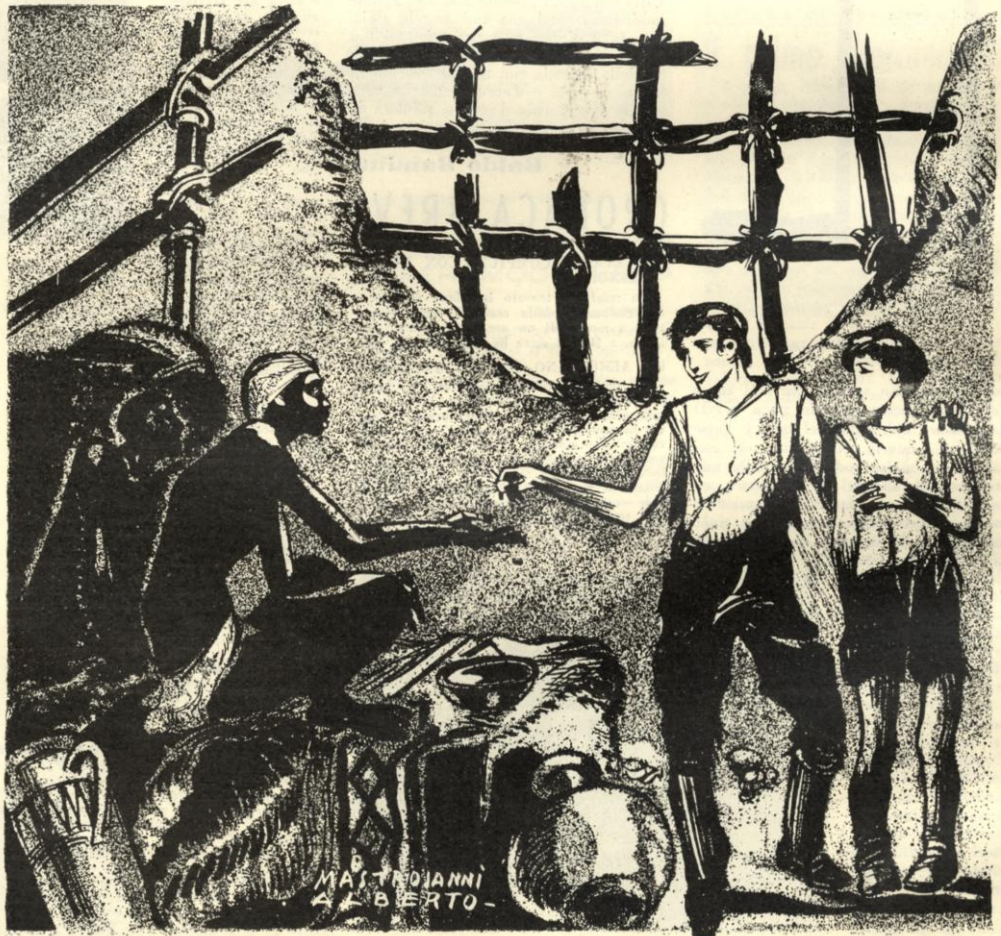
— Filosofia? La chiami filosofia: non profanare così una parola quasi divina. Eccoci alla nostra galleria.

Ma non ne ritrovano alcuna traccia. Sotto i due macigni, che ne formavano l'ingresso, ne erano stati ammucchiati moltissimi e così ben collocati, che parevano lì dall'origine del mondo.

— Ha voluto cancellare ogni traccia — sussurrò Or all'orecchio di Tor, per timore che qualcuno lo ascoltasse. — Sai, E' la riproduzione esatta della mummia di Ramesse II. La ricordi?

— Sì: mi ha sempre fatto una profonda impressione quella vignetta del nostro manuale di Storia. E quando lo vidi la prima volta senza la barba lassù nella sala della piramide, capivo bene che somigliava a qualcuno, ma non ricordavo.

— Che mistero, Tor!



E gli mette sotto il muso la palma tesa, con su un grosso brillante.

— Sì, uno straordinario mistero — approvò Tor, e intanto, con la mano in tasca, accarezzava la placchetta d'oro.

All'alba furono invitati, dal negro che avevano incontrato prima nella caverna, a prender posto in una comoda torretta fissata sul dorso di un elefante.

Pareva una cabina di piroscavo, solo più stretta e più bassa. Potevano sdraiarsi, uno di qui, uno di là, su due lettucci assai morbidi e sonnacchiosi.

La carovana si mise in marcia poco prima che il sole spuntasse. Precedevano quattro cammelli carichi di grosse balle strettamente legate e assicurate in grandi reti. Veniva poi l'elefante dei due ragazzi. Poi una lunga fila di cammelli. Ultimo, l'altro elefante, che, era chiaro, portava Ras Rhamoun. Di là infatti partivano gli ordini. Si faceva una piccola tappa verso il mezzogiorno: la notte si formava il bivacco.

I ragazzi erano trattati con molta finezza dai due servi che guidavano l'elefante. Serviti di cibi e di acqua a ogni loro desiderio.

— Meraviglioso questo viaggio. Se non fosse che ci attendono in angoscia vorrei che non terminasse più.

— Guarda che bella vallata. Ma sono tutto morto. Chissà che un giorno...

— Chissà Tor!

Dopo alcuni giorni cominciò la pianura desolata. Allora i ragazzi stavano chiusi nella loro cabina, cullati dal passo robusto dell'animale che li portava verso le loro famiglie con tanta lentezza.

— A proposito: Ras Rhamoun non si è fatto ancora vedere.

— Io penso che non si farà vedere più. Vuole essere misterioso e magnifico fino alla fine.

— Anche tu sei stato colpito da quella rassomiglianza.

— E' preoccupante... Un scherzo del caso, forse.

— Forse. Sarà meglio, Tor, che non ci pensiamo. C'è da impazzire. Ha detto che l'idrovolante americano è distrutto: come? quando? E perchè il lago è scomparso? E tutta gente strana?

— E perchè mio padre non ha continuato le sue ricerche? Or, che sarà accaduto?

— Il cuore mi dice che tutto finirà bene, Tor. Guarda come è bello il deserto visto così da questa cabina... che caldo! Dormiamo, Tor.

XXV.

Hamada el Homra

Sua Eccellenza aveva indovinato che zio Massimo voleva ad ogni costo evitare che i ragazzi,

una volta ritrovati, fossero trasportati per via d'aria.

Erano ormai due settimane che la carovana di Ramadan ben Soussi procedeva di tappa in tappa verso il sud. Ogni sera, a crepuscolo inoltrato si formava il bivacco: si accendevano i fuochi, e, intorno, tra i cammelli accovacciati, ritti i colli, le teste piatte ninnanti, si disponevano per il sonno, in gruppi di famiglia, uomini, donne e ragazzi.

I somari liberi, scalpitavano, tagliavano all'orlo.

Battevano la carovaniera antica: da parecchi giorni avevano lasciato le estreme pendici della Ghibla; a El Tabunia, si erano riforniti di orzo, di datteri secchi, di qualche giara di "lagbi" e di tabacco.

A El Usc-che, ultimo pozzo, avevano fatto un'ampia provvista d'acqua, ricolmandone tutti i recipienti possibili.

Adesso erano proprio nel cuore della Hamada el Homra, il deserto rosso, vastissimo tavolato

roccioso, spaventosamente arido.

Zio Massimo quella sera non ce la faceva più a vincere la sua impazienza.

— Dovremmo già averla incontrata la carovana di Belker che i due ragazzi... Ah no! non voglio nemmeno supporre che sia più pericoloso un mehari nel deserto, in carovana con altri venti o trenta, che un aeroplano in aria... Ma perchè Belker ritarda così?

Si soffregava le mani aride e sudicie. Da due giorni il capo carovana aveva messo tutti a razione.

L'acqua era misurata a quel tanto che bastava a non morir di sete.

— Un bagno! un bagno mi ci vorrebbe. Al primo pozzo che incontro mi butto dentro! Ah! le belle vasche della mia fattoria! Giusto: cosa faranno i coloni? Appena torno, ci sarà tutto da rifare. Pazienza! Almeno potessi lavarmi gli occhi e le mani".

E guardava lì vicino due arabi che, preparandosi alla preghiera,

facevano le abluzioni rituali con della sabbia. Poco più in là Ali lo spiava, in ginocchio su una stuoia, in atto di finta preghiera.

— "Piccola canaglia! Secondo il solito tu vuoi vedere la mia cerimonia di maomettano fedele... come te. Eccoti servito, piccola canaglia".

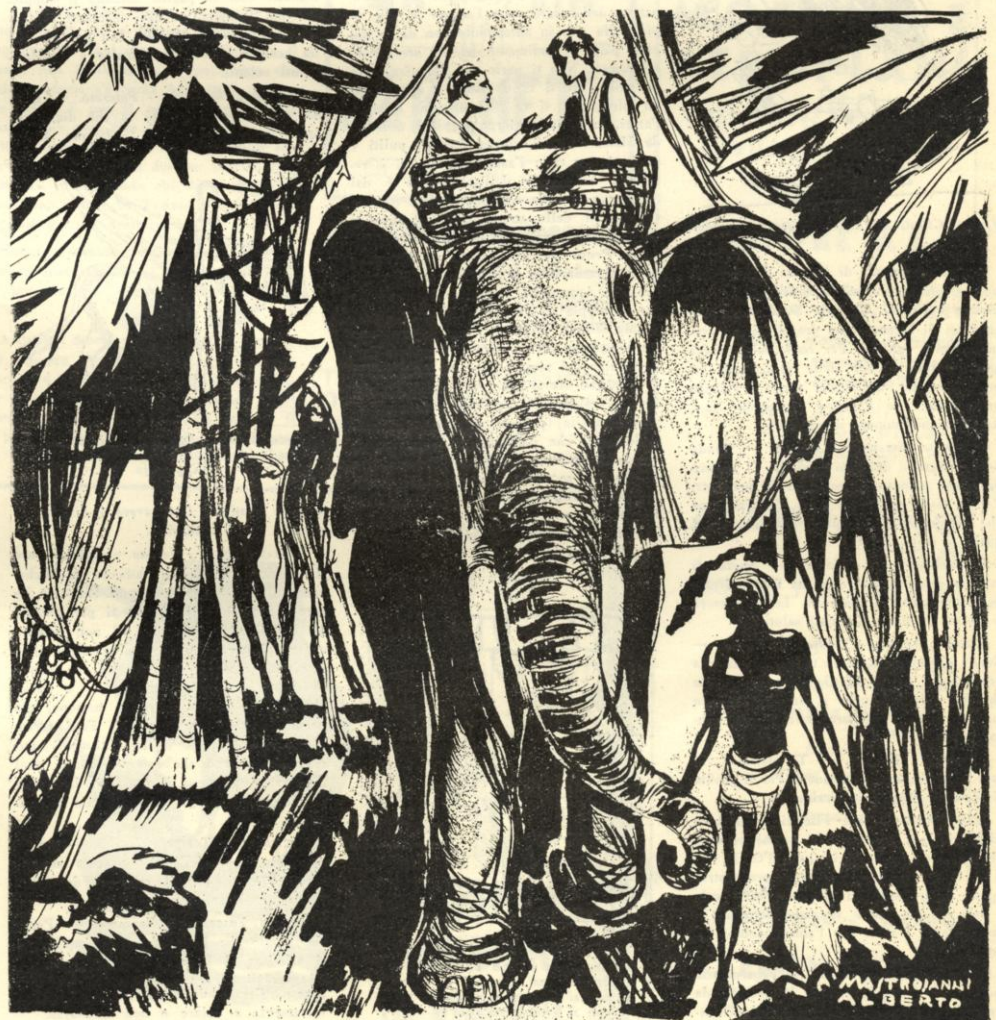
E anche Zio Massimo si adattava, ogni giorno tre volte, alle abluzioni con la sabbia e alla preghiera mormorata con il viso verso la Mecca, in ginocchio sulla stuoia e le braccia levate.

— "Scommetto che questa gente, se sospettasse chi sono, mi costringerebbe a fuggire... o anche peggio... Bisogna dunque che mi adatti. Ma perchè ritarda tanto quel nostro caro Belker?".

Questa era la preghiera che egli stava mormorando, quando Ali gli si avvicinò fino a toccarlo. Un maomettano non deve interrompere la sua orazione qualunque cosa accada.

Ulisse Perso

(Il seguito al prossimo numero).



Veniva poi l'elefante dei due ragazzi.



TUTTI GLI AQUILOTTI E LE RONDINI BRESCIANE che volessero mettersi in nota per la formazione del nido si rivolgano a **Mario Benetti**, Via Trento 11, Prescia.

L'AQUILA - Ancona. — La tua invenzione è stata pubblicata nel numero 15 e ringrazia il cielo che l'Ingegnere Sofistico aveva altri pensieri. In quanto ai raduni, quanti, di Ancona, avete partecipato al raduno di Rimini? Temo pochi. O lo volete ognuno in casa propria, il raduno? Ricambio i saluti anche a nome di tutto l'universo aquilonesco.

VITTORIO ITALO REINA - Milano. — Il modello te lo meritavi anche soltanto per il fatto di esserti abbonato. Saluti cari.

UCCELLACCIO - Roma. — Purtroppo il turno della tua lettera è arrivato solo ora. In ogni modo avrai avuto lo stesso, spero, il giornale. Buona villeggiatura, beato te!

ANGELO CASELLA - Milano. — A quest'ora avrai ricevuto tutto. Saluti.



Franco Gilioli mi vede giù fra le nuvole!

ALVARO MATTEUCCI di Firenze desidera conoscere gli aerocugini fiorentini. Il suo indirizzo è **Via V. Gioberti 79, Firenze**. Gli abbonati di Firenze sono pregati di mettersi in rapporto con lui. Per conto mio, vorrei che fra tutti faceste della propaganda in modo da poter organizzare anche a Firenze un raduno, che finora è impossibile fare dato l'esiguo numero di abbonati.

AVIERE di MIRAFIORI - Torino. — Mandate pure fotografie dei tuoi modelli. Ti auguro di essere ammesso al concorso di motorista. Per la visita non posso darti l'informazione che desideri poiché dipende dal luogo nel quale ti trovi. Saluti.

PROF. LAGUTTI - Chiavari. — Spero di aver decifrato a dovere la sua firma. Grazie della sua attiva propaganda. Le farò avere le norme richieste. Cordiali saluti.

AVIERE AZZURRO - Valle di Lanzo. — Buona villeggiatura, beato te! In quanto alla propaganda, non è inutile nemmeno quella che hai tentato. Anche i contadini devono fare il servizio militare, no? Saluti rombanti.

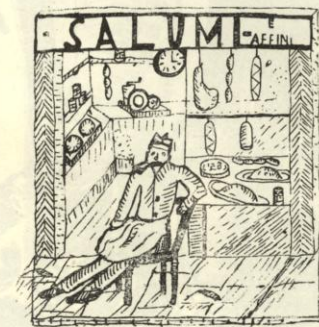
GALLETTO - Modena. — Ti manderò, se sarà possibile, quanto desideri. Per il profilo rivolgiti a Giarella. Chiechirichi.

LEONE ALATO. — Per l'iscrizione all'Aero Club, rivolgiti direttamente, poiché vi sono diverse quote, per gli iscritti all'O. N. B., ai F. G. C., per i soci aderenti, ecc. Potrai sperare anche quante ti interessa per il volo a vela. Il tuo amico sta una domenica a casa, e avrà i soldi per l'abbonamento. Saluti alati.

OVIDIO DAL BIANCO - Aosta. — Penserò alla faccenda di Aosta. Intanto tu fa' propaganda fra amici e conoscenti. Ingegnere Sofistico attende a piè fermo la tua invenzione. Hai volato a Forlì sul trimotore? Spero non ti sarai lasciata scappare l'occasione.

FIORINZA - Firenze. — Se io fossi trombettiere, potrei suonare la diana come vorresti tu, e sarei sentito da tutto il mondo perché ho dei polmoni formidabili. Ma se la diana la suonano su queste colonne, la sentirete voi, già abbonati. E allora? Allora un sistema c'è. Fate propaganda anche voi, prendete per il collo amici, conoscenti, compagni, e fateli abbonare (in certi casi, può convenire il sistema della gentilezza. Insomma bisogna saper fare un po' le cose a modo). Quando sarete in numero sufficiente, si potrà pensare al raduno. Ed ora rispondo alle tue domande. Le mete de «L'Aquilone» consistono principalmente nella propaganda aviatoria, e nel mantenere viva la passione aeronautica. Hai visto certamente i provvedimenti presi, in questi ultimi giorni, riguardo all'aeromodellismo. Sono frutti de «L'Aquilone» ed hanno una grandissima importanza. I doveri degli aquilotti e delle rondini consistono (oltre che nel pagamento dell'abbonamento, che è il più facile) nello svolgere, in qualunque campo e maniera, in casa e fuori, propaganda aviatoria, spandere intorno a sé, con l'entusiasmo proprio della gioventù, la passione per l'aeronautica e dissipare il senso di reverente timore che purtroppo ancora circonda il volo. Volare non è né più pericoloso dell'andare in automobile né più contronatura dell'andare sotto l'acqua. In più, la più bella gita in automobile non dà la minima parte di godimento del più breve volo sul campo. Non ti parlo poi dei viaggi: in un paio d'ore si va da Roma a Milano, in un solo giorno si va e si torna da Roma a Parigi, in un solo giorno si viene a Roma da Massana. E si giunge freschi, puliti e contenti per tutta l'aria pura che si è respirata. E mentre dall'automobile e dal treno non si vede che una striscia confusa ai margini della strada, dall'aeroplano si domina uno spazio di chilometri e chilometri. Pensa che nel viaggio da Milano a Roma si vede tutta la tua Toscana dal mare fino agli Appennini, riconoscendo, per poco che si sappia di geografia, Firenze, Prato, Pistoia, Lucca, Pisa, ecc. ecc. e non una alla volta, ma tutte insieme. E così via fino al termine del viaggio. Non ti viene voglia di provare? Avrai già capito quali attività devono svolgere gli aquilotti e le rondini, oltre a quella (per chi si sente) dell'aeromodellismo, che d'altronde è questione di cura e di pazienza nel lavoro. In quanto a tuo fratello, se non è abbonato può partecipare ai raduni, ma non ai voli, che dovrà limitarsi ad osservare, mordendosi le mani. Salutami il Battistero e Monte Morello.

GINO FILIPOSSI - Vicenza. — Grazie dell'opera svolta. Continui e farà opera di bene se sarà possibile farti avere i disegni richiesti. Saluti azzurri.



Alberto Gandolfi la pensa così: Ecco qua lo zio Falcone ormai gran celebrità che si fuma il nez pipone con sì grande voluttà. Diventato è un salumiere e ognor vende gran bontà pel palato sopraffin e ogni altro dolce affin.

per l'aviazione che ha bisogno dei giovani. Ossequi.

MACCHINA VOLANTE - Roma. — Ti ho rintracciato nella fotografia ed ho visto con piacere che sei di buona salute. In quanto a quella persona, è proprio come hai supposto. Mi rallegro della buona riuscita del cartone. Un caso simile al tuo, riguardo all'autorizzazione di entrare all'Accademia Aeronautica di Caserta, è già avvenuto poco tempo addietro. Tu puoi immaginare che queste cose ci riempiono di gioia. Sono il miglior compenso alla nostra fatica che non è lieve. In più, ti dirò che sono anche la migliore risposta a quei puri folli, fortunatamente rari, che ogni tanto ci scrivono che «L'Aquilone» non è fatto come si deve, è poco interessante ed altre sciocchezze simili. Riuscire a persuadere i genitori a far entrare i figli nella carriera aeronautica, non è evidentemente la cosa più facile poiché purtroppo c'è ancora in giro molta prevenzione ingiustificata; ma le mamme sono sempre mamme. Speriamo tutti che col prossimo anno «L'Aquilone» diventi settimanale. Saluti aerodinamici.

BALDO BANDINI - Torino. — Pubblico il tuo racconto. Ecco il mio giudizio. In quanto ai disegni, ne ho tanti tuoi che per ora non te ne chiedo altri. Ricambio le azzurrità ma qui ci sono nuvole, adesso.

INTREPIDO AQUILOTTO - di dove? — Puoi abbonarti a «L'Aquilone» da quando vuoi, e l'abbonamento ha corso per un anno dall'inizio. Vuoi più pagine? Si spera che prossimamente «L'Aquilone» diventi settimanale. Così le pagine saranno il doppio. Se vuoi l'annata '34 devi mandare il doppio dell'importo. Modelli non ne abbiamo da vendere. Prova a costruire e riuscirai. Saluti volanti.

AQUILOTTO SPERDUTO - Palermo. — Mandate pure l'aeromoto. Chi sa che diavoleria sarà! I cartoni sono in spedizione. Vedrà



Michelozzo Silva (o Silvio Michelozzi che sia) vede zio Falcone come un Orlando sul Pippogrijo.

se sarà possibile farti avere i disegni richiesti. Saluti azzurri.

CABBIANO BIONDO - Verona. — Mandate pure il racconto. Se sarà il caso, lo pubblicheremo. Il semi-abbonato diventi abbonato intero e avrà i cartoni. Non ti par giusto? Mi chiedi se è colpa tua di non riuscire a far abbonare nessuno: ma se mandassi i cartoni ugualmente a quelli che hanno procurato decine di abbonati e a quelli che non ne hanno procurato nessuno, che premio sarebbe per i primi? Fatti coraggio, e persevera. Se no, scegli gli amici che capiscano che essere abbonati vuol dire avere un sacco di vantaggi, dalla spesa minore al recapito del giornale a casa. Saluti a razzo.

AQUILOTTO DI TORINO - Torino. — Perché non fai dei modelli che possano concorrere? Provatli, per il concorso del 1936. Saluti aerodinamici.

CAPTAIN FRACASSA - Bergamo. — Penso che quello che hai visto su «L'Aquilone» si riferisca al libro di Martini e Nobili. Di giornali per aeromodellisti c'è «L'Aquilone». Grazie della fotografia. Arriverai certamente a volare e non smetterai.

AERONETTO - Napoli. — Auguri di guarigione. Ti faccio mandare quanto hai chiesto. Saluti idrodinamici.

AQUILOTTO TREVISANO - Marocco. — Pubblichiamo il tuo scritto. Passo a Giarella la lettera. Il disegno è bello, e lo riproduciamo. Ti faccio spedire i disegni di un **Breda**. A proposito dello spazio che noi sciupiamo per la pubblicità ti devo fare osservare che hai detto una sciocchezza. Non sai che la pubblicità rappresenta la vita delle pubblicazioni di qualsiasi genere? L'idea, invece, d'una **palestra del radiotelegrafista** non è malvagia e ne terremo conto quando **L'aquilone** sarà settimanale.

UCO RODORICO - Roma. — Martini, assente, mi incarica di rispondere alla tua lettera. Purtroppo il tuo modello non ha i requisiti per concorrere, non assomigliando a nessun apparecchio. Perché non ti



Enzo Cortella mi ha fatto tutt'eica, anche la cornice!

uniformi alle regole del concorso? Per l'Accademia Aeronautica, nell'ultimo numero è stato pubblicato il bando di concorso con l'elenco dei titoli di studio. Lo hai visto? Speriamo anche noi di poter fare altre gite. Saluti aerorombanti.

FRANZ GASPERONI - Roma. — Ho aspettato un pezzo a rispondere alle tue lettere per cercare qualcuno capace di risponderti a tono: ossia uno fornito di una buona dose di spirito di rapa, non quanto te che è impossibile, ma quanto più possibile. Purtroppo le mie ricerche sono state vane. Come fare? Non mi resta da far altro che non tener conto delle tue parole e sperare che oltre ai modellini di pura estetica tu faccia dei modellini che volino. Saluti.

G. BATTISTA BURACCA - Schio. — Gli abbonamenti da lei inviati sono giunti ed hanno corso. Grazie, in attesa di nuovi invii. Provi a rivolgerti direttamente per il volo degli aquilotti di Schio. Saluti cordiali.

NINO TONTI - Torino. — Certo che il gatto della portinaia deve averti dato un bel fastidio. Si vede bene dalla tua lettera. Tant'è vero che all'ultimo hai tirato fuori una faccenda del paracadute che passo direttamente all'Ingegnere Sofistico. Poi te la vedrai con lui. In quanto al volo a vela, prova a rivolgerti all'Aero Club. Oppure ai F. G. C. Spero che ti riesca di soddisfare il tuo desiderio, che è il più bello che tu possa avere. Saluti aerei.

USCIRÀ PROSSIMAMENTE

In ricca veste tipografica a cura di

GASTONE MARTINI e PAOLO NOBILI

Il costruttore di aeromodelli

In questo volume i novellini apprenderanno i primi elementi per la costruzione degli aeromodelli e gli aeromodellisti provetti troveranno lezioni e informazioni sulle ultime conquiste dell'aeromodellismo di tutti i paesi.



Peppino Zanca mi ha preso per un «gagà»!

IDO VICARI - Bologna. — Grazie del secondo abbonato che va ad aggiungersi all'elenco di quelli procurati dal lodevole zelo dei nostri fedeli aquilotti. E non ti scoraggiare se la tua opera di propaganda è piuttosto dura. Manda pure qualche tuo scritto che pubblicheremo, naturalmente, dopo averne esaminato il merito. Ricambio azzurri saluti.

PIETRO CANETTA - Intra per Brennero. — Provvedo a far inviare il numero 14 richiesto. Saluti.

MARIO MANFREDI - Bologna. — Pubblico una delle tue fotografie. Mandane altre, se ne hai, che pubblicherò se sono interessanti e ben riuscite. Saluti aerodinamici.

AERITO - Roma. — Ti faccio mandare l'elenco degli abbonati che hai richiesto, sperando che tu faccia quanto hai promesso. Ho capito senza bisogno di spiegazioni che non sei un poeta, sta pur sicuro!

MARIO MARCHESINI - Venezia. — Manda pure ciò che hai scritto e sarà esaminato. Faccio provvedere per il cambiamento d'indirizzo. Dei tuoi compagni, spero che quello che si trasferisce in altra città si abboni lo stesso: dell'altro è meglio non parlarne, e la figura del tirchio l'ha fatta lui. Diglielo pure. Per te, saluti rombanti.

MARCO NOTARNICOLA - Alberobello. — E bravo Marco Notarnicola! (ma sei proprio notaro? Se ti chiami Marco perchè aggiungi notar Nicola?). A me piacciono proprio

i tipi come te, che si abbonano spontaneamente. Vuol dire che hai passione davvero: e questo mi fa dispiacere di più di non poter mandarti subito i cartoni, che sono in ristampa. Tornameli a chiedere fra qualche tempo. Va benissimo il tu, che diamine, fra zio e nipoti! E quando sarai pilota, mandami una fotografia tua. Per il raduno di Bari, devi mandare l'iscrizione. Saluti in cabrata.

FRANCESCO GALLERANI - Ferrara. — Passo la tua lettera all'Ingegnere Sofistico. Che Dio te la mandi buona! Affettuosità.

FILIPPO CHISOTTI - Trofarello. — Ti faccio mandare i numeri richiesti. Buon lavoro.

KETTY TOTERO - Roma. — Ti faccio spedire il numero che ti manca. Com'è riuscito l'«S.66»? Spero bene. Non hai visto il tuo disegno? Buona villeggiatura e saluti alati.

MOTO ALIANTE - Genova. — I cartoni sono in ristampa. Appena pronti ti saranno spediti. Ti ammiro perchè non ti sei scoraggiato: ma prima del «Breda 33» fa' dei modelli a tubo finchè avrai imparato. Se no rischi di non riuscire mai. Per imparare a leggere non hai cominciato dall'abecedario? Ti mando un elenco degli abbonati genovesi coi quali potrai fare amicizia. Saluti motorizzati.

AVIONETTA, ACCIPITER - Borgosesia. — Risparmiate i soldi della posta, eh? E per fare proprio a metà anche l'indirizzo lo scrivete un po' per uno. Bravi, mi rallegro! Cominciate presto a mettere da parte per la vecchiaia. Bene, bene. In quanto alla questione di Zio e Falcone come nome e cognome, zio vuol dire zio e Falcone è il nome, non il cognome. E poi, forse che nel calendario c'è Santa Avionetta? Staremo bene! E per il profilo non mi pronuncio, per non dire di troppo. Fate pure orli a giorno: alla fine non vi resterà che farvi monache, tutti e due, se nessuno farà difficoltà (e m'intenda chi vuol, che m'intendo io, dicono in Toscana). Saluti amareggiati, già che Accipiter è tanto dolce.

GIORGIO PASQUINOLI - Cremona. — Per abbonarti invia L. 7.—. E troverai quale sia la maniera per diventare aeromodellista. Saluti.

AMILGARE SINGOVICH - Trieste. — Bravo! Mi dispiace non poter farti avere subito l'«S 55» perchè è in ristampa. In ogni modo se sfogli «L'Aquilone» troverai degli idrovolanti. E fa in modo da vincere il 1. premio. Sono sicuro che diverrai un bravo ingegnere aeronautico. Saluti affettuosi.

TARUNA - Firenze. — Vedrò di accontentarti. A Firenze ci sono troppo pochi abbonati per fare il raduno. Intanto metterò il tuo indirizzo. Saluti e fa' propaganda.

MARIO BENETTI - Brescia. — Pubblico il tuo avviso e ti auguro e spero che farete qualche cosa di buono. Affettuosità.

GIOVANNI CRINELLI - Roma. — Per partecipare alle gare di aeromodelli è necessario essere soci dell'Aero Club. Saluti aquiloneschi.



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

EZIO BEVILACQUA - Roma. — Abbonati ed avrai i cartoni. L'abbonamento ha inizio dall'inizio dell'importo. E ricordati che questa risposta è eccezionalissima, perchè non sei abbonato. Saluti.

Zio Falcone

AEROMODELLISTI

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

MOVVO

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



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 Del Molin: Km/ora **345**
(apparecchio monoposto)

Coppa Bibescu: Km/ora **356**
(apparecchio biposto)

Gara internazionale di acrobazia collettiva (apparecchio monoposto)

FIAT S. A.

VIA NIZZA, 250 - TORINO

S.A. AERONAUTICA D'ITALIA

CORSO FRANCIA, 366 - TORINO

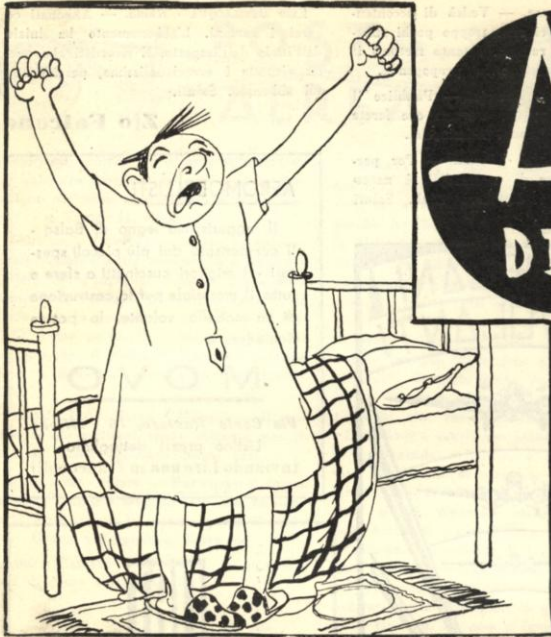
**VI° FIERA
DEL LEVANTE
BARI**

Visitatela!



6-21 SETTEMBRE
1935 - XIII

**MASSIME
RIDUZIONI
DI VIAGGIO**



ALLEGRA STORIA DELL'AVIAZIONE

Aggiunse Dedalo
che della cera
meglio prestavasi
la pece nera,

chè sciogliendosi
in un momento
dava (era semplice)
più affidamento.

Ma il figlio dissegli
che la sua cera
oltre al gran merito
d'esser leggera



era pregevole,
ben resistente,
senza pericolo
d'esser fondente.

Dopo un magnifico
sonno (in mia fè
avo fu al nobile
e gran Condé!)

si destò Icaro
il dì seguente
d'ansia e di giubilo
tutto fremente.

Era domenica
--- l'abbiamo detto ---
il ciel perlaceo
d'un blu perfetto,

il mar calmissimo,
non c'era vento:
era il buon Icaro
tutto contento.

Il vecchio Dedalo
allacciò l'ale
sopra l'energica
spina dorsale

del figlio intrepido,
e mentre un raggio
di sol destavasi
disse: « Buon viaggio!

« Grazie! — risposegli
Icaro allora —
Le corde stringimi...
alla buon'ora!

Babbo, ricordami
alla Licata
(così nomavasi
la fidanzata).

Di Febo etereo
se non mi moro
voglio portargliene
un raggio d'oro!».

« Non comprometterti!
Sta molto attento!... »
ma il figlio rapido
siccome il vento

aveva all'agili
ali cerate
dato già energiche
forti bracciate

ed elevavasi
come un augello
verso il mirabile
sogno (d'orpello!).

Sali lo stolido
in alto, in alto
quasi a raggiungere
con un sol salto

la quota altissima
di metri mille:
e il Sol terribile
facea scintille.

Ecco che accorgesi
Icaro a un tratto
che addosso scorregli
un liquefatto

attaccaticcio
strato di cera.
Sente che tremula
si fa e leggera

l'ala. E poi pavido
vede staccarsi
le penne d'aquila
e a vol librarsi.

(Continua).

Manrico il Trovatore

