

# L'AQUILONE

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

quindicinale di aeronautica per i giovani

Direz. Ammin. e Pubblicità: Roma  
Viale dell'Università - Telef. 45-217



DIZIONARIO AERONAUTICO ILLUSTRATO: LA "VITE",

# L'AEROPORTO DEL SILENZIO

Piove: è una pioggerella fitta, fitta, lieve, tediosa.

Il campo è tutto bagnato, lavati sono i pini delle colline e il nome dell'aeroporto scritto sul tetto del capannone risalta maggiormente. Lontano, fra lo strato nebbioso, s'intravede confusamente il massiccio del Cimone che troneggia fra tutti i cocuzzoli che circondano il campo. La manica a vento, coi suoi colori vivaci, ondeggia pensosamente e s'volge sulla sua antenna, mentre la bandiera garrisce debolmente.

Dalle finestre della caserma si vede tutto il campo, le colline, il capannone. La stradicciola bianca si snoda attraverso il prato: «tra stradicciola, quando si vola essa indica il punto esatto dove si deve iniziare la virata, dove il piede deve dolcemente premere sulla pedaniera, mentre la mano accarezza ed accompagna la « cloche » nell'inclinazione dell'apparecchio».

Oltre il capannone, nell'officina, i bravi avieri automobilisti puliscono, lubrificano, assestano i verricelli che in questi ultimi giorni hanno lavorato eccessivamente compiendo tirate su tirate, corse su corse per far volare la folta compagnia di allievi che si allenano diuturnamente alla pratica del volo silenzioso: in questo corso gli allievi piloti sono circa una cinquantina: è un bel numero! Sono giovani venuti in camicia nera da tutte le parti d'Italia, sono i rappresentanti di tutte le classi del popolo nuovo d'Italia; essi fra poco tempo, forti dell'esperienza acquisita in questa scuola di volo senza motore, entreranno nelle file della R. Aeronautica.

La vita del campo è prettamente militare. Ogni giorno, dalla mattina fino alla sera, ogni allievo ha le sue precise mansioni che compie con regolarità, disciplina, felicità. Che importa dover lavarsi il gavettino, farsi la branda, fare la pulizia alla camerata o al refettorio se poi si vola, si vola realmente con i più moderni apparecchi e mezzi di lancio?

La scuola di pilotaggio è stata modernizzata. Non è più il violento lancio a elastico a doppio cavo che tante apprensioni ed impressioni causava per il passato nell'animo dell'allievo; non è più la brusca partenza che fa perdere per alcuni istanti le facoltà mentali togliendo il respiro, no, ora è la partenza con il cavo unifilare elastico, partenza dolcissima dove l'allievo si rende conto di tutte le evoluzioni e ragiona e valuta tutte le manovre. C'è il verricello che permette dei lunghissimi voli indipendentemente dalle condizioni orografiche del terreno, quindi sono state annullate tutte le difficoltà immense del lancio in montagna. Con questi metodi gli allievi vanno tutti bene, alcuni hanno già conseguito il primo brevetto e stanno allenandosi per il secondo passando dai voli in linea retta agli accenni di dolcissime virate, per ora incerte, ma, fra alcuni giorni, eleganti e sicure.

Valenti ufficiali dirigono la scuola. Il capitano pilota Contoli, buono e severo, è il comandante della scuola che con l'esempio trascina gli istruttori e gli allievi. Alle volte è burbero, specie quando si tratta di disciplina, ma quando è in linea, dà dei consigli agli allievi sorridendo e li segue ansiosamente per tutto il volo: egli li considera un po' tutti suoi figli. Valorosi istruttori sono il tenente Gucco, il sottotenente Gardella, il sergente Zasa, nomi tutti noti nel campo volovelistico e che hanno all'attivo una emerita e magnifica attività nella vita

civile. Sono piloti richiamati che hanno voluto servire la Patria in questa specialità importantissima dell'aviazione, preparando i giovani piloti di domani.

Da questa scuola escono i Giovani Fascisti piloti d'aliante abili e provetti, cioè in possesso delle cognizioni aeronautiche richieste per gli esami di brevetto. Quando piove, come oggi, gli allievi vengono adunati in aula dove gli ufficiali e gli allievi più eruditi tengono delle lezioni sulle discipline aeronautiche.

Gli allievi, come si è detto più sopra, sono dei giovani di tutte le classi e così di fianco all'universitario c'è il muratore, e perciò questi giovani, uguagliandosi nelle esercitazioni pratiche di pilotaggio, si trovano durante le lezioni teoriche, in condizioni ben diverse: di conseguenza spesso si verificano errori ameni e discussioni divertentissime.

Stamattina, ad esempio, c'è stata la lezione sui regolamenti della navigazione aerea.

Alla domanda:

— Se in volo vedi un apparecchio che alla tua stessa altezza ti incrocia a destra, che farai onde evitare la collisione?

Un allievo è rimasto imbarazzato e tanto per incominciare ha risposto:

— Mi fermo e...

Non ha potuto terminare che una risata generale ha posto fine alla sua risposta.



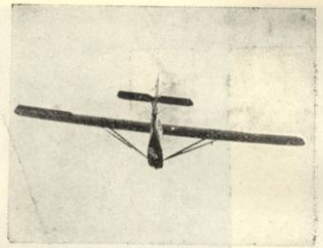
Il trasporto di un veleggiatore alla Jungfrauoch, durante il recente concorso di volo a vela.

In complesso però i giovani imparano molto; sono in progetto anche delle lezioni sulla costruzione dei velivoli integrate con dimostrazioni pratiche nella officina annessa all'Aeroporto.

Oltre ai normali corsi di pilotaggio ci sono dei corsi per piloti istruttori e molti giovani già anziani del volo a vela, dopo un corso celere, se ne vanno con il loro brevetto di istruttore. Essi vanno nelle scuole federali a rimpiazzare i posti lasciati vacanti dai vecchi istruttori ora richiamati in questo momento «carico di fato» a servire la Patria.

Alcuni giorni fa è stato al campo l'atlantico maggiore Nannini che dirige tutto il movimento volovelistico italiano. Ha parlato a tutti gli allievi, ha ispezionato il campo ed ha tenuto una lezione sul volo a vela nel mondo facendo dei richiami e dei riferimenti alla attività italiana. Il maggiore se ne è partito dal campo in una sera di forte libeccio e, mentre il sole tramontava, il suo Capronico ha decollato con sicurezza frustato dalle raffiche violente.

Questo uomo appassionato è veramente amato dalla gioventù italiana, perchè egli sa comprendere i giovani appassionati, e tutti li aiuta. Questa scuola è sua creazione; egli ha lasciato un po' della sua vita in questo campo ed un po' del suo cuore: lo si è visto arrivare felice e partire triste!



Ma intanto non piove più. Ora il Cimone è bello, è chiaro. Mai come ora l'atmosfera è stata tanto trasparente, tanto pura.

Suona l'adunata, stridono le saracinesche metalliche che chiudono il capannone. Gli apparecchi escono e brillano al sole. L'erba è ancora molto bagnata. Il campo brulica di magliette policrome, di mutandine bianche e nere, di torsi e gambe robusti.

Gli apparecchi che transitano per il prato, sono coronati da grappoli di giovani nerboruti e forti; è la gioventù della nuova Italia!

I verricelli, i cavi unifilari sono già approntati.

Fra alcuni momenti le gruose ali solcheranno il cielo di questo Aeroporto dove si lavora, si impara, si vola.

**Libero Biasin**

## LE ALI DELLA PATRIA

I.

L'uomo costretto a marciare sul piano della terra e dell'acqua ha sempre sognato il volo. In cielo ha collocato gli Dei, nell'azzurro il senso della serenità. Oggi finalmente è riuscito a conquistare la terza dimensione dello spazio. Vola in ogni direzione, in ogni senso, con una elasticità incomparabile, in una grandiosità di scenario da sogno. L'uomo è felice delle ali che il suo genio e il suo eroismo gli hanno dato. Ma appena goduta la bellezza dell'aria, e poiché da che mondo è mondo l'uomo ha dovuto pensare a difendersi e a conquistarsi la vita nel combattimento, ecco che anche l'ala è diventata un'arma: la guerra passata ha dimostrato quanto potente e decisiva.

Vediamo ora in che consiste la sua potenza e come sia messa al servizio della Patria.

Per combattere il nemico bisogna prima di tutto sapere dove è, quali sono le sue intenzioni e le sue forze. Le informazioni da terra sono certo utili, magari preziose; ma poter avere sott'occhio ogni mossa, poter contare i cannoni, gli uomini; portarci a casa le fotografie delle sue trincee, dei suoi porti, delle sue difese è una bella comodità che può magari decidere la vittoria.

Chi può permetterci tutto ciò, portandoci a vedere dall'alto il nemico nelle sue posizioni, è solo il caro aeroplano.

Nessun esercito, per quanto astuto, può sfuggire allo sguardo dal cielo. Ogni opera è scoperta, ogni mossa è controllata.

Così nasce l'Aviazione da Ricognizione, della quale vedremo poi particolarmente i compiti.

Ma vedere il nemico, esserci sopra e non aggredirlo, osiamo dire che è contro natura.

Ed ecco nasce l'Aviazione da Bombardamento che se ne vola a mollare i suoi carichi di materiale esplosivo lontano, lontano, fino dove neppure il cannone più mostruoso può sognare di mirare.

Tutto ciò è molto semplice e chiaro, però... anche il nemico ha le ali, la curiosità di vedere che cosa stiamo preparando per lui in casa nostra, e una

pericolosa voglia di scaricarci bombe in testa.

Dobbiamo dunque fare il possibile perché non possa venirsene a spasso nel nostro cielo, né possa ostacolare il volo dei nostri velivoli da bombardamento e da ricognizione.

Ed ecco nasce l'Aviazione da Caccia.

Chi oserà violare il nostro cielo sentirà come sgranano il rosario le mitragliatrici dei nostri cacciatori. Chi vorrà fermare i nostri apparecchi dai pancioni gonfi di bombe, o quelli che si

contentano di guardare un poco dall'alto, sentiranno che musicchetta allegra vien fuori dai tamburi dei mitraglieri alati.

E con questo credo che i nostri giovani amici si siano fatti un'idea abbastanza precisa delle tre grandi classificazioni degli apparecchi dell'Aeronautica:

Ricognizione = Bombardamento = Caccia.

Tutti gli altri velivoli si possono comprendere nella categoria «Turismo Ae-

reo». Vedremo in seguito con un po' più di precisione i compiti e i mezzi di ciascuna specialità, e faremo anche la conoscenza personale dei diversi tipi di macchine nelle loro caratteristiche.

Nell'attesa di servirvene gloriosamente, voi dovete intanto conoscerle, poiché non si può amare con fede e felice entusiasmo che ciò che si conosce profondamente in tutto il suo valore e la sua conquistatrice bellezza.

**Castello**

## Capitolo nel quale si congiura per la libertà di Ulisse

Come vi avevo narrato, cari ragazzi, subito dopo la rapida conversazione, a base di biglietti e gesti, avuta con l'ingegnoso Ulisse m'ero avventato con l'impeto d'un ariete all'entrata della caserma dei bersaglieri.



Uno «Zoegling» della scuola torinese.

— Neh, signore, dove andate? — mi fece la napoletanissima sentinella sbarandomi il passo.

— Scusi, io cerco un suo camerata che si chiama Ambrogio.

— Capoposto, oh capoposto!... C'è ce sta 'nu borghese che cerca a 'nu certo Ambrogio!

S'avanzò un rilucente caporalino tutto nuovo, che teneva la testa leggermente piegata da un lato per sostenere un grandioso e folto piumetto che gli mareggiava dal capo al gomito.

Salutò con garbo e ferezza provocando un vasto moto ondoso nel suo piumaggio.

— Cerca qualcuno, signore?

— Vorei parlare con un soldato di nome Ambrogio.

Sorrise come solo uno scanzonato studentaccio d'università può sorridere. Poi mostrò di concentrarsi un momento e rispose:

— Un soldato? Qui? Strano! Proprio, non ci sono soldati in questa caserma. Ci sono solo dei bersaglieri!

Sentii la betta, parai e risposi:

— Sarà! Ma finora ho pensato, e continuo a crederlo, che i bersaglieri siano soldati e fra i migliori d'Italia, e non, per esempio, sagrestani o rivenditori di tappi di sughero. Ed ora — conclusi austeramente per non dargli il tempo di replicare — favorisca farmi annunciare all'ufficiale più elevato in grado.

Un po' mortificato, l'uomo dal piumetto lesse il biglietto da visita che gli avevo porto e levò gli occhi, stupefatto.

— Oh! Ma qui dice «Aquilone». Rettore de L'aquilone.

— Sì, certo — risposi impazientito. — Che c'è di male?

— L'aquilone, quello di Zio Falcone e del Castellano dell'Aria?

— Proprio; e dell'Ingegnere Sofistico e di tutti gli altri.

— Ah, ma allora è un'altra cosa! — esclamò il caporale tutto illuminato da un radioso sorriso. — Sono a sua completa disposizione... Mi scusi se l'ho ri-

cevuto come non meritava... Quell'imbecille di sentinella parlava d'un borghese e invece... — mi esaminò con uno sguardo penetrante — invece, scommetto che è l'Ingegnere Sofistico.

— No, l'Ingegnere Sofistico è assai più giovane di me, è biondo, snello, ricciuto e sorride gradevolmente. Io non sono che il Castellano dell'Aria.

— Il Castellano? Quello di Ulisse, dell'Ingegnere Ulisse?

— Precisamente. A quanto vedo, Lei è un assiduo de L'aquilone.

— Altroché! Ma da quando m'hanno mandato di guarnigione in questo buco non lo ricevo più. Mi dica per favore: — prosegui con voce ansiosa — si hanno notizie di Ulisse? Sarà poi vera la questione dell'Ammiragliato britannico? E' stato decifrato il messaggio?

Tutta quella premura da parte del brillante caporale assiduo de L'aquilone, mi convinse che non potevo trovare alleario migliore. Risolsi di non insistere per vedere gli ufficiali.

— Senta, — dissi gravemente, — se io volessi parlare con qualcuno degli ufficiali era perché mi aiutasse a mettermi in contatto con Ulisse. Sì, amico, Ulisse è qui, a Borgovalsorda sequestrato dal suo retrogrado padre. Sarà Lei, invece, ad aiutarci.

Brevemente, dopo averlo tratto in disparte, lo misi al corrente della situazione. Quand'ebbi finito, il bravo ragazzo, con gli occhi sfavillanti e le gote accese, esclamò:

— Sono completamente a Sua disposizione. Salveremo Ulisse dalle unghie sporche d'inchiostro di quell'ammuffito scribacchino! — Scosse feramente il capo e il manto di piume ebbe un lun-

go fremito sonoro come di bosco al primo alitare della brezza. — Mi esponga il suo piano e mi dica quello che debbo fare.

— Il piano è semplice — risposi. — Bisogna trovare questo bersagliere Ambrogio, l'innamorato della cuoca di Ulisse, e raccomandargli d'essere particolarmente tenero stasera, quando si recerà all'appuntamento nella piazzetta, in modo da tener molto occupata l'amorosa mentre io parlerò con Ulisse.

— Ma la cuoca lascerà che il ragazzo parli con un estraneo? Non avrà ordini rigorosi?

— Uhm! Temo di sì. Bisognerebbe trovare un altro ragazzo che abbia una vaga somiglianza con Ulisse, almeno nella corporatura e nel vestire. La piazzetta è in penombra e son certo che la cuoca non s'accorgerebbe della temporanea sostituzione, tanto più che a Ulisse sembra che sia concesso d'allontanarsi un po' purché rimanga in vista. Il caporale rifletté un istante, poi chiese:

— Com'è, d'aspetto, Ulisse?

— Da quanto ho potuto giudicare, vedendolo alla finestra, deve essere alto un metro e trenta circa, e piuttosto smilzo.

— Benone, allora! Ho sottomano quel che occorre: il figlio del tabaccaio.

— Ma si presterà? E poi c'è la questione dell'abito. Solo all'ultimo momento potremo sapere com'è vestito.

— Sì può rimediare facilmente. Farò che il bersagliere Ambrogio trattenga la cuoca almeno un'ora. Io mi apposterò vicino alla porta della casa d'Ulisse e appena lo vedrò uscire saprò com'è vestito e mi regolerò per preparar-



Un atterraggio sul campo di Vizzola Ticino.

il suo «doppio», che avrà già sottomano. Gli darò in compenso un vecchio piumetto da bersagliere e lui farà tutto quello che voglio.

— Bene; — dissi sollevato. — A stasera sulla piazzetta!

E il nuovo amico, accompagnatomi alla porta della caserma, mi fece un saluto così energico e meraviglioso che il piumetto entrò in convulsione come quercia sorpresa dall'uragano.

**Il Castellano dell'aria**

## CRONACA BREVE

QUANTI AEROPLANI HA IL NEGUS?

Secondo le più recenti notizie, il Negus ha potuto aumentare a poco la sua flotta aerea e prendere al suo servizio degli istruttori europei: un francese, uno svizzero, e un tedesco. Le sue forze aeree si comporrebbero attualmente di 24 o 26 aeroplani all'incirca. L'imperatore abissino disporrebbe anche di alcune batterie anti-aeree d'origine tedesca e di 15 aeroplani. Il suo accento a una speciale «macchina» per distruggere gli aeroplani — fatto nel recente discorso ai Ras provinciali — ha sollevato viva illirità in Europa.

**IL CONCORSO GERMANICO DI VOLO A FORZA MUSCOLARE PROROGATO DI UN ANNO**

Il concorso al premio per il primo volo a forza muscolare, bandito dalla Polytechnische Gesellschaft di Francoforte sul Meno, è stato prolungato di un anno, e cioè sino al 1° settembre 1936. La società ha inoltre deciso di raddoppiare il premio e di portarlo a Mk. 10.000.

Le condizioni del concorso prevedono l'effettuazione di un volo in circuito chiuso, senza atterraggi intermedi, fra due piloni posti alla distanza di 500 metri, servendosi di un apparecchio mosso dalla forza muscolare del pilota; il lancio dell'apparecchio dovrà avvenire con mezzi propri, senza l'aiuto di terzi; è concesso dotare il veicolo di un accumulatore d'energia, utilizzabile tanto per l'operazione di lancio quanto in volo.

Come si ricorderà, i recenti tentativi del pilota tedesco Dnemma, che erano stati premiati da parte della Polytechnische Gesellschaft con un premio d'incoraggiamento di 3.000 marchi.

**ESPERTI TEDESCHI DI VOLO A VELA NELLE SCUOLE GIAPPONESI.**

Una spedizione tedesca di volo a vela partirà prossimamente per il Giappone, dietro invito di quel Governo, per impartire lezioni di volo senza motore. La spedizione sarà diretta da uno dei migliori specialisti tedeschi di volo a vela, il capitano Wolf Hirth, a capo della scuola di volo a vela di Berg. Gli apparecchi che la spedizione recherà con sé, sono un «Klemmpattern» ed altri due velivoli senza motore per grandi altezze.



Il gruppo degli aeromodellisti modenesi, che hanno guadagnato al loro aereo club il primo premio.

Le istruzioni si svolgeranno nelle vicinanze di Tokio.

### 349 NUOVI AEROPLANI AGLI STATI UNITI IN CINQUE MESI

La direzione dell'aviazione civile degli Stati Uniti ha pubblicato le statistiche della produzione aeronautica civile e militare, dal primo gennaio al 31 marzo 1935: apparecchi civili monopiani 170, di cui 101 del tipo limousine; apparecchi civili biplani 23, di cui 12 del tipo limousine; apparecchi militari 84; apparecchi destinati all'esportazione 72; totale 349.

### LA PARATA AEREA DI HENDON

Il 29 e 30 giugno si è svolta nell'aerodromo londinese di Hendon la sedicesima festa dell'aviazione, con esibizioni acrobatiche, presentazione di prototipi, corsa-handicap per la coppa «Duca di York». La folla convenuta alla manifestazione si calcola a oltre 300.000 persone.

### IL FELICE TENTATIVO DI ARNOUX PER LA COPPA ZENITH

A bordo di un Caudron Rafale con motore Renault, l'aviatore francese Arnoux ha compiuto un felice tentativo per la Coppa Zenith riservata agli apparecchi leggeri bi-posti di prima e seconda categoria.

Partito alle 10.53'25" dall'aerodromo di Orly, egli vi ha fatto ritorno alle 16.53'31", dopo avere atterrato agli scali obbligatori di Lione, Nîmes, Carcassona, Bordeaux e Poitiers. L'aviatore francese ha percorso i Km. 1.577,700 in ore 5.41'56" alla media di Km. 276,838 all'ora.

### MEDICI RUSSI ALLENATI AL PARACADUTE

In occasione del congresso panrusso dei paracadutisti, che si è tenuto recentemente a Mosca, è stato annunciato da fonte autorevole che, in gran numero, i medici verranno istruiti al lancio con paracadute da aeroplani in volo, in modo da poter portare i soccorsi della scienza agli ammalati dei centri che, per la loro posizione geografica, sono separati dal resto del mondo in gran parte dell'anno.

Negli ambienti aeronautici il progetto viene considerato come pienamente realizzabile.



Il piccolo dirigibile «Good Year» sorvola alcune imbarcazioni in regata.

bile, tanto più che il «paracadutismo» è diventato lo sport favorito della nuova generazione.

### UN VOLO A VELA NOTTURNO DI UNA DONNA

Nel centro di addestramento per il volo a vela «Bezmiechowa», in Polonia, ha avuto luogo il primo volo a vela notturno compiuto da una donna. La pilota dell'Aero Club di Pozzan, Casimira Ginowicz ha compiuto un volo di quasi sei ore consecutive, delle quali due ore di notte mantenendosi sulla quota di 950 metri ed atterrando sul campo con l'aiuto di lampade di orientamento.

### IL PROBLEMA DEL PARACADUTE RISOLTO — UN NUOVO SISTEMA CHE DA' LA SICUREZZA ASSOLUTA.

Il paracadutista viennese Josef Eschner ha risolto il problema della sicurezza del paracadute con un nuovo sistema semplice e nello stesso tempo geniale. Egli è partito dal principio che il paracadute, una volta spiccato il salto, deve aprirsi immediatamente e con questo principio ha risolto anche il problema dell'altezza che è stato sempre il rompicapo degli inventori. Infatti, spiccato un salto da un'altezza inferiore ai 300-400 metri, si correva finogni il rischio di sfraccarsi al suolo. L'invenzione consiste in una croce metallica che si trova nel centro del paracadute e così congegnata, che dopo due secondi e mezzo dal salto, costringe il paracadute ad aprirsi completamente. L'Eschner si è già lanciato con questo paracadute 144 volte dall'altezza di 40 metri ed è arrivato al suolo sempre senza nessun incidente. I tecnici sono ormai del parere che con questo perfezionamento, il problema della sicurezza del paracadute è stato risolto al cento per cento.

## Sei primati internazionali battuti da un "S. 79"

Il 23 settembre scorso i piloti tenente colonnello Biseo e capitano Castellani, col motorista Gadda, hanno decollato dal campo di Montecelio a bordo di un trimotore da bombardamento Savoia Marchetti S. 79 a carrello retrattile. Sull'apparecchio erano ben duemila chili di carico rappresentato da sacchetti di sabbia chiusi e sigillati.

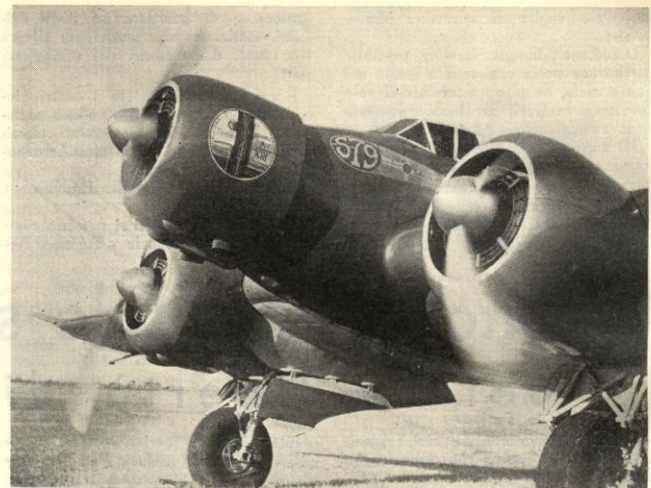
Dopo aver rapidamente preso quota, alle ore 7.09' i piloti sono passati sulla verticale di Monte Cave a 4500 metri di altezza, ed hanno iniziato una serie di quattro passaggi su un circuito di 500 chilometri sul percorso Monte Cave-Monte Nerone-Orbetello. Tale circuito era stato appositamente predisposto dal R. Aero Club d'Italia.

Alle 12.24, i piloti passavano per l'ultima volta su Monte Cave e quindi, poco dopo, riatterravano sul campo di Montecelio. Con un volo durato complessivamente sei ore e un quarto, delle quali sole cinque ore e un quarto sono state impiegate a percorrere i due mila chilometri del circuito, i piloti italiani hanno battuto ben sei importanti primati internazionali di velocità con carico.

I primati battuti sono i seguenti: velocità su mille chilometri con cinquecento chili di carico utile, alla media di 390 km. ora, (tale primato era finora in possesso della Germania con 347 chilometri-ora); velocità su mille chilometri con mille e con duemila chili di carico utile, alla media di 390 km.-ora (tale primato era finora detenuto dagli Stati Uniti con 308 chilometri-ora); velocità su due mila chilometri con cinquecento, mille e duemila chili di carico utile, alla media di 380 km.-ora. Anche questi ultimi primati erano in possesso degli Stati Uniti con 307 chilometri-ora.

Inoltre i piloti italiani hanno superato anche il primato di velocità su duemila chilometri, senza carico utile detenuto dalla Germania con 345 chilometri-ora. Infatti Biseo e Castellani hanno volato su duemila chilometri a 380 chilometri-ora. Tale primato però non è omologabile poiché il volo doveva essere effettuato senza carico utile a bordo.

L'importanza militare di questi primati è evidente. Con essi, si dimostra che l'aviazione italiana possiede un apparecchio, la cui costruzione in serie è curata presentemente dalla Soc. Idro-



volanti Alta Italia a Sesto Calende, capace di trasportare duemila chili di carico, che potrebbe essere di bombe, a due mila chilometri di distanza ed alla velocità di 380 chilometri-ora. Questi risultati non sono stati avvicinati da nessun altro apparecchio da bombardamento estero.

Questi primati pongono l'aviazione italiana in una condizione di superiorità assoluta rispetto a quelle estere. Infatti i precedenti primati, stabiliti nel maggio scorso dagli americani, con un bimotore «Douglas D. C. 1» (il famoso apparecchio veloce da passeggeri) sono stati superati con larghezza. Dai 307 chilometri degli americani siamo passati a 380 chilometri! Più di settanta chilometri l'ora in più. Questa distan-

za di risultati fa capire meglio di ogni altro commento l'importanza dei primati battuti. Il nostro «S. 79» è oggi l'apparecchio da bombardamento più veloce che esista al mondo. Con una potenza complessiva di 1800 hp. e volando ad una quota di 4500 metri, può agevolmente mantenere una velocità di crociera di 390 chilometri-ora. Nessun caccia al mondo potrebbe pertanto impedire ad una formazione di questi veloci bombardieri di giungere sull'obiettivo, lanciare il carico di esplosivo e tornare indisturbati al proprio campo di partenza.

Queste constatazioni ci debbono rendere orgogliosi della qualità e della potenza della nostra aviazione.

A. M.

## Intervista con Bibi, cittadino di sette anni

Presentazione. — Bibi è un autorevole cittadino italiano che il 18 di ottobre prossimo compirà la cospicua età di anni sette. Per spontanea iniziativa sa leggere e scrivere e non far di conto. Di nascosto sfoglia un'enciclopedia a dispense e di conseguenza la sua cultura è delle più eclettiche. Scienze favorite: la paleontologia, l'archeologia, l'astronomia filosofica, la mitologia, la storia.

Bibi ha volato ed ha anche visto delle vacche. Ora, siccome la visione delle vacche lo ha meravigliato molto,

molto di più d'una gita in aeroplano, ho pensato che sarebbe stato interessante intervistare sulla faccenda del volo questo mio omino alla cui attenzione l'aeroplano s'è offerto contemporaneamente al tram e al carrettino a mano.

Le risposte, come il commento fra parentesi, sono assolutamente autentiche: non forzate né suggerite. Chi ne dubita è pregato di farsi avanti e sosterrò quanto affermo in campo chiuso, a piedi o a cavallo, a lancia e spada e senza esclusione di colpi.

L'intervista ha avuto luogo la sera del 22 di settembre, con tutta calma, e le risposte sono state fedelmente trascritte a matita su carta protocollo.

Ed ora, su il sipario.

### Scena unica.

Una terrazza discretamente fiorita di girasoli. Di fronte le Terme di Caracalla e la Villa Celimontana. A destra, le statue, che non parlano, del frontone della Basilica di San Giovanni. In lontananza il faro del Gianicolo fa l'occhiuto a intervalli regolari; una volta rosso, una verde e una giallastro.

Dal caffè all'angolo, un altoparlante insiste con disprezzata cocciutaggine, a



La premiazione dei vincitori del Concorso Nazionale modelli volanti.

dire a qualcuno, certo una bella sdegna: «Te voglio bhèene assaiee...»

Personaggi:

Bibi.

La matita automatica (che a un certo punto esigerà una nuova mina).

Il sottoscritto.

Il sottoscritto — Vieni qua, Bibi e siediti. Facciamo due chiacchiere fra noi uomini...

Bibi (tutto pieno di fervore) — Eccoli, eccomi, eccomi...

Chiudo la porta per non far entrare quelle brutte donne a disturbare...

— Benissimo. Parleremo di quella scienza... tu sai cos'è la scienza, è vero? Sì? Allora parleremo della scienza che si occupa degli aeroplani e si chiama...

— Aeroplanismo!

— No. Certo tu hai trovato una parola bellissima, ma la gente chiama aviazione questa scienza... Capito? Aviazione.

— Sì, aviazione... Ma perchè la chiamano così?

— Ora non potresti capirlo. Ricordamelo quando avrai dodici anni e te lo spiegherò. Dimmi, piuttosto, che ne pensi dell'aeroplano?

— Penso che vorrei fare l'aviatore...

— E perchè?

— Per vedere da vicino i falchi e le nuvole.

— Beh! Mi sai spiegare perchè un aeroplano si tiene in aria?

— E'... la velocità. Se io lego un cartone a un pezzo di spago e corro, fa lo stesso... Ma questa l'ho letta in qualche posto. So anche che il pallone



Mario Manfredi di Bologna ricupera un modello atterrato in un campo di pomodoro.

sta su perchè il gas è più leggero dell'aria... C'è nell'enciclopedia...

— A te, piace più il pallone o l'aeroplano?

— L'aeroplano, perchè le frecce non lo fanno scappare e nemmeno le fucilate.

— Come avranno fatto a inventare l'aeroplano?

— Facendo freccine di carta con le ali; poi le hanno fatte più grosse e così è venuto l'aeroplano.

— Credi che l'aeroplano fatichi più a salire o a scendere?

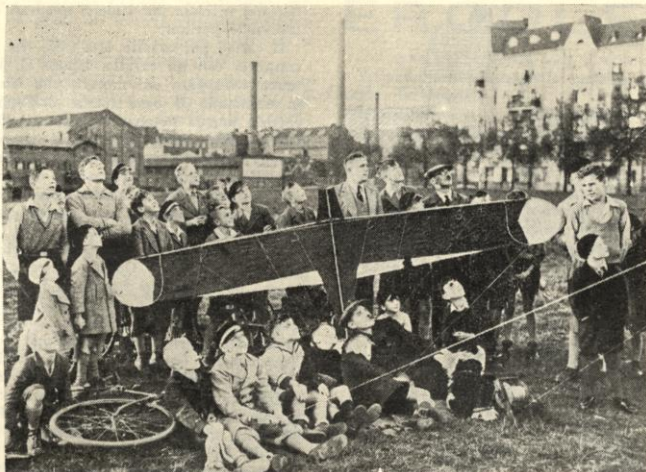
— Fatica più a salire perchè è come uno che va su per una discesa piena di sassi rocciosi...

La matita automatica — (non scrive più).

Il sottoscritto — (inizia la manovra del rinnovo della mina).

Bibi (fra sé) — Uhm! Papà scrive quello che penso io! Dio mio; com'è grande il mio pensiero! Ha consumato il lapis.

Il sottoscritto (riprendendo l'intervista) — E come sarà venuto in mente, agli uomini, di voler volare?



Grandi e piccoli seguono con interesse il volo di alcuni cervi volanti.

— Ci hanno pensato guardando gli uccelli dell'età della pietra, e poi viene qualche altra età e poi i palloni col fumo dentro e poi l'aeroplano... (puzza d'enciclopedia, questo!).

— Credi che sia più pericoloso volare o navigare?

— E' meno pericoloso volare perchè alle navi può capitare un naufragio, i salvagenti possono avere un buco e in mare ci aspetta un polpo o un pesce sega.

— Chi hai visto prima, quand'eri piccolo, i tram o gli aeroplani?

— Tutti e due.

— E quale ti ha impressionato di più?

— Gli aeroplani più dei tram, perchè quelli giocano, girano e saltano...

— Credi che da terra si possa fermare un aeroplano che sta in aria?

— No. Solo il pilota può farlo, col freno.

— Come diavolo può fare un aeroplano a trovare la strada in cielo?

— Eh, ci sono le vie lattee (accidenti all'enciclopedia!) e poi si regola con quelle di sotto, piccole piccole...

— E di notte?

— Di notte ci sono i lumi dell'aeroporto e quelli delle città. E poi è il pilota che guida...

— Come?

— Fa tante manovre con tante macchinette e tutte quelle cose da pestare con i piedi...

— Di' un po'! Se facessero una corsa un aeroplano e un'automobile, chi vincerebbe?

— Vince l'aeroplano perchè sta su e ha tre motori.

— E come fa ad andare su?

— Perchè ha la benzina dentro.

— Ma anche in cucina c'è una bottiglia con la benzina dentro. Com'è che non va su?

— Perchè dovrebbe avere leve e timoni ed essere alleggerita...

— Vorresti avere un aeroplano?

— Magari! Io vorrei biplano e trimotore.

— E perchè?

— Perchè se si brucia un'ala ne resta un'altra e se si ferma un motore ci sono gli altri.

— E come lo vorresti dipinto l'aeroplano?

— Uhm!... Ci vorrei un fascio antico romano e un tondo con la bandiera dentro e poi tutto giallo chiaro...

Il sottoscritto (pone termine all'intervista).

Bibi (saluta e va a letto, dopo aver dichiarato che vuol vedere il suo pen-

siero stampato in rosso e nero con scritto: Bibi ha pensato questo).

La matita automatica (rientra in sé e si sprofonda in una tasca).

Bibi ha pensato questo!

**Euzo Jemma**

## AGLI AEROMODELLISTI DEI PICCOLI CENTRI

L'aquilone sa che in molti piccoli centri, lontani dalle sedi degli Aero Clubs, esistono degli appassionati che vorrebbero poter darsi all'aeromodellismo, ma che ne sono impediti dall'impossibilità di trovare i mezzi di lavoro: materiali, insegnamento, guida pratica. Alcuni riescono a fare qualche cosa nonostante le difficoltà (vi sono delle eccezioni che arrivano anche alla perfezione). Giungono richieste di informazioni, domande tecniche, da ogni parte d'Italia. E' bene che tutti questi ci esponano anche chiaramente le loro condizioni, il numero di amici che potrebbero iniziare l'attività modellistica, la possibilità di costituire un nucleo di lavoro. L'aquilone ne informerà il R. Ae. C. I. che esaminerà i vari casi e provvederà ad interessare l'Aero Club provinciale relativo. Contemporaneamente possono rivolgersi direttamente all'Aero Club provinciale dal quale dipendono, esponendo il loro caso e chiedendo l'aiuto del Delegato all'aeromodellismo. Non abbiano paura di seccare (L'aquilone sarà contento ogni volta che arriverà una di queste lettere) poichè l'aeromodellismo deve procedere ed andar-

garsi: non rimanere chiuso fra quei pochi che già hanno iniziato questa attività e che l'hanno continuata nonostante tutto e fra coloro che abitano nelle grandi città.

Dunque, gli appassionati lontani dai grandi centri scrivano a L'aquilone ed all'Aero Club provinciale per quanto riguarda la loro attività e possibilità di lavoro, chiedendo del Delegato all'aeromodellismo. Tutto sarà esaminato con cura, e piano piano a tutto si provvederà.

## LE IMPRESSIONI DI CAMPO DI UN AVIERE IN SERVIZIO

Ritti, immobili, udiamo il triplice squillo d'attenti, mentre il vessillo tricolore raggiunge il culmine dell'asta metallica.

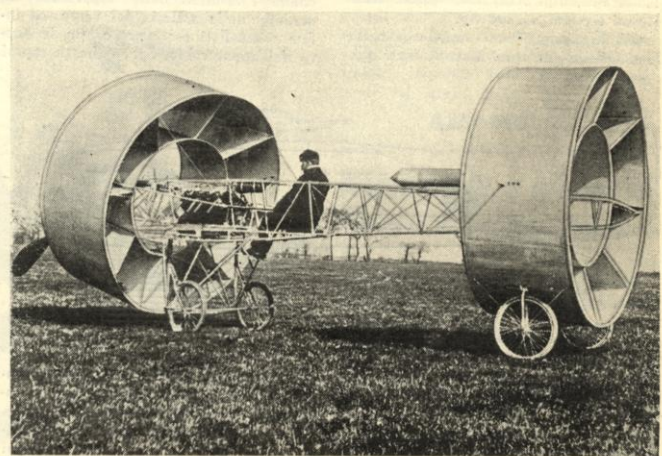
Con questa semplice e pur commovente funzione comincia la nostra giornata. Quest'attimo di raccoglimento significa per ognuno un proposito: porre la mente, il cuore e le forze fisiche all'adempimento del proprio dovere.

Nella silente ora mattutina, un aeroplano s'innalza a porgere il saluto della terra all'azzurro cielo.

Girano le eliche, rombano i motori ed i piloti, vecchi e giovani, si accingono alla quotidiana fatica con lo stesso spirito, con il medesimo entusiasmo, tutti certi che il sacrificio di oggi porterà la vittoria domani.

Mentre disimpegno le umili mansioni affidatemi, di tanto in tanto volgo lo sguardo in alto e gli occhi si beano alla vista delle prodigiose ali tricolori. Oh, potessi anch'io volare!... Il desiderio di librarmi sulla terra supera ogni altro desiderio. Non più mi attraggono le cupe foreste vergini, i paurosi ghiacciai del Polo o le infinite sabbie del deserto. Soltanto il volo esercita su me un fascino irresistibile, perchè è l'espressione più chiara delle bellezze che l'uomo gioca alla natura. L'uomo lotta di continuo contro le forze naturali, caparbio si ribella e tenta di soggiogare le leggi eterne che governano l'universo. Un tempo tutto sembrava interdirlgli il dominio dell'aria: le leggi della gravità, gravano su ogni suo tentativo. Ma l'uomo, tenace nell'aperta e sorda lotta contro la natura, vinte le leggi che lo tenevano inchiodato alla terra, è riuscito a salire e la madre natura, cruciata ed attonita, non ha potuto che compiacersi di aver generato tanto figliuolo.

L'attività delle squadriglie è nella sua fase maggiore: chi decolla, chi atterra, chi spazia, incontrastato sovrano, nella magica regione azzurra. E' una gara che desta indimenticabile ammirazione e dà la esatta visione dell'indiscusso valore dei nostri aviatori per i quali il motto «volare necesse est, vivere non est necesse» è la ragione unica dell'esistenza.



Un precursore di Stipa: Givadan col suo apparecchio.

Rafforzato da queste considerazioni e da queste constatazioni continuo il mio lavoro. Ho l'animo ricolmo di gioia e mi sento fiero, orgoglioso di militare nella gloriosa Arma del cielo che sotto l'impulso dato dal Duce è all'avanguardia in ogni cimento, ha conquistato primati ed allori in ogni campo e ci dà la certezza di un più fulgido avvenire, perchè «all'ombra delle nostre ali, la nostra pace sarà più sicura».

Aviere MIELE MAURO.

Centocelle Nord, 11 settembre 1935-XIII.



## Come f' invento un aeroplano

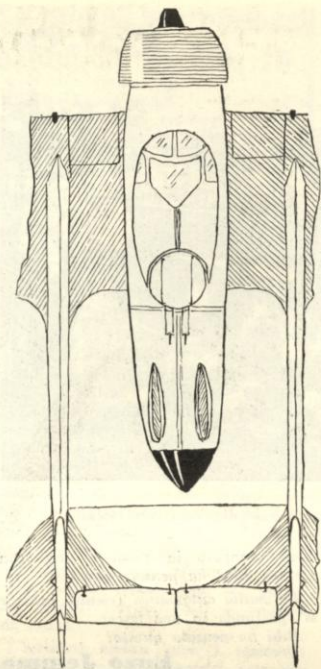
Un aquilotto terribilmente saccente in materia aeronautica, che presento volentieri ai lettori, è Alessandro Posniak. Non vi spaventate per il cognome esotico, poiché egli è un meneghino puro sangue. Ogni tanto Posniak ci manda qualche progetto, qualche piccola proposta. Non sempre si tratta di questioni che possono essere utilizzate dalla «bottega», ma ultimamente m'ha inviato un progetto di velivolo che ritengo interessante far conoscere. Sentite cosa mi scrive Posniak:

Caro ingegner Sofistico,

dato che stimo la tua funzione nel giornale più seria, se non più importante di quella del benemerito Zio Falcone, ti scrivo dandoti del tu, come al solito, e mi riservo di avere rapporti più amichevoli nelle mie prossime. Nei miei piccoli disegni e proposte che ti mando, son solito non uscire dalle ultime novità aeronautiche, perchè invenzioni come elicotteri, uomini esplosivi, ecc. non mi attirano perchè, o si fanno con la piena coscienza di fare una fesseria, oppure bisogna essere fessi, ma fessi forte. Ad esempio sono sicuro che quell'aquilotto che ti mandò quel progetto di corazzata aerea era pienamente cosciente che un cannone di grosso calibro su un aeroplano non ci sarebbe mai stato. Così ti mando questa descrizione e disegni di un apparecchio militare bimotore non molto diverso dagli ultimi tipi di apparecchi italiani ed esteri. Forse è un poco originale e probabilmente sballato. Se vorrai pubblicarlo ti prego di dirmi i difetti, come è tuo ottimo uso.

Eccoti la descrizione: monoplano ad ala bassa a tutto sbalzo, munita di aloni di curvatura, costruito completamente in metallo. Anteriormente è piazzato un motore stellare Fiat A. 59 da 700 hp, e posteriormente un motore della potenza di 700-800 cavalli del tipo Isotta Fraschini Asso 750, oppure Rolls Royce Kestrel da 700 hp.

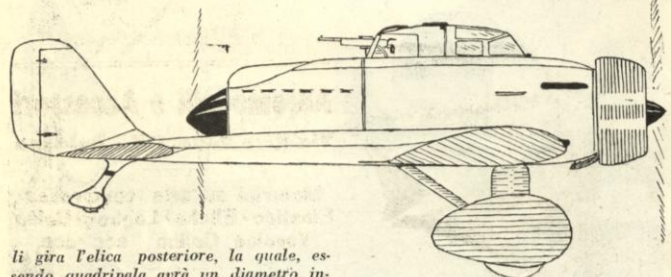
Gli impennaggi sono uniti alla cellula mediante due travi di coda tra i qua-



tuto un complesso di due mitragliatrici che assicurano la difesa posteriore dell'apparecchio. Anteriormente due mitragliatrici, comandate dal posto di pilotaggio, tirano attraverso l'elica. L'apparecchio porta 300 chili di bombe ed ha una velocità altissima. A bassa quota sviluppa 450 km. ora, a 6000 metri (dato che ha i motori muniti di compressore) sviluppa 570 chilometri ora. La velocità di atterraggio è di 110 km. ora.

Come avete visto, Posniak non scherza. Pensa a tutto: ai motori, ai posti per l'equipaggio, all'armamento, al carico offensivo, alla velocità. Insomma è un progettista completo. Ma la sua preparazione ha bisogno di una piccola messa a punto.

Prima di tutto, caro Posniak, come fai a stabilire a priori la velocità ed il carico trasportabile se non parli della superficie alare, del carico per metro quadrato, del carico per cavallo, della potenza per metro quadrato, del coefficiente di robustezza e, soprattutto, del coefficiente di efficienza aerodinamica del velivolo? Vedi quanti dati hai dimenticato? Un progettista vero, quando idea un apparecchio deve porsi subito questi quesiti per poi ritrarre, in base a calcoli, le caratteristiche di volo e di carico del velivolo progettato, caratteristiche che poi vanno corrette secondo i risultati delle esperienze col modello nella galleria del vento, ed infine controllati esattamente con le prove dell'apparecchio. Spero che tu saprai



li gira l'elica posteriore, la quale, essendo quadrupala avrà un diametro inferiore a quella anteriore. Nella spessore dell'ala sono piazzati due cannoncini da 25 mm.

L'apparecchio è un triposto: pilota e osservatore-marcionista affiancati e mitragliere disposto dietro. Questo mitragliere ha una torretta sulla quale è mon-

il significato di quelle frasi di tanta importanza, che spiego per chi non lo sapeva, e per chiarire meglio le idee. Per carico alare di un velivolo si intendono quanti chili di peso gravano su ogni metro quadrato di superficie portante, dato che si ottiene dividendo il peso to-

tale del velivolo per i metri quadrati di superficie portante.

Il carico per cavallo è il peso che si trasporta con un cavallo vapore di potenza sviluppato dai motori, che risulta dividendo il peso totale dell'apparecchio per la potenza dei motori. Per potenza per metro quadrato, si intende quanti cavalli di potenza sono impiegati nell'apparecchio rispetto alla superficie portante, che si ottiene dividendo la potenza dei motori per i metri quadrati di superficie portante.

Bisogna ancora osservare il coefficiente di robustezza. Questo concetto si spiega da sé, poichè quanto più alto è il coefficiente tanto più il velivolo è robusto. Il coefficiente si ottiene sottoponendo le diverse parti principali dell'apparecchio (quali l'ala e la fusoliera) a prove di rottura nelle quali, con sollecitazioni artificialmente provocate, si cerca di riprodurre, per quanto possibile, quelle che può incontrare il velivolo in volo.

Per efficienza si intende la caratteristica aerodinamica del velivolo. Essa dipende, soprattutto, dalla buona forma di penetrazione dell'apparecchio. Questo coefficiente è dato, matematicamente, dal rapporto tra il coefficiente di portanza e quello di resistenza.

Come vedi, caro Posniak, andiamo troppo in alto... battendo così un primato di altezza nei calcoli.

Perciò, esamina tutte queste semplici questioni e poi mi saprai dire se i tuoi risultati possono, o no, essere esatti.

Il tuo progetto pecca inoltre di due inconvenienti: il primo è che ora non

si costruiscono quasi più apparecchi con motori in tandem, dato lo scarso rendimento aerodinamico dell'elica posteriore che si trova a lavorare in aria agitata dall'elica anteriore. Il secondo inconveniente, non meno importante degli altri, è il pericolo di costruire un apparecchio ad alta velocità con travi di coda. Sai bene che la velocità provoca brutti scherzi facendo vibrare paurosamente tutte le strutture del velivolo, e i travi di coda sono poco adatti per resistere a queste sollecitazioni. Dolorose esperienze hanno portato a questa constatazione.

Ed ora, caro Posniak, hai capito perchè il progetto del tuo veloce bombardiere è poco pratico? Provati piuttosto a costruire aeromodelli. Ho ammirato il tuo «supercaccia» che troverai riprodotto in questo numero. Però (te lo dico in un orecchio) puzza di Breda. E' vero? In ogni modo hai fatto meglio a basarti su un tipo esistente, piuttosto che sulle idee tue.

Spero che non te ne avrai a male per la lezione che, tu mi capisci, servirà anche agli altri.

**Ingegnere Sofistico**

## Gara di idromodelli a Trieste

Domenica 22 settembre si sono svolte a Trieste le annunciate prove di aeromodelli di idrovoltanti indette dal locale Aero Club. Come campo di gara è stata scelta la piscina dello Stabilimento Ausonia, che si presta per la tranquillità dell'acqua.

Al concorso hanno preso parte 21 aeromodelli. La giuria non ha ancora reso nota la classifica ufficiale poichè, in base al regolamento del concorso, deve giudicare anche sulla costruzione e sull'estetica dei modelli presentati. Buone prove sono state fornite dagli idromodelli «I-Razza» e «I-Neri», che hanno decollato ed ammarato regolarmente.

Appena avremo la classifica e la relazione faremo alcune considerazioni sul valore pratico della gara.

## CRONACA BREVE

### LO SVILUPPO DEL VOLO A VELA IN POLONIA

Il volo a vela è divenuto rapidamente uno dei diporti preferiti. Mentre ancora nel 1929 la Polonia contava due soli piloti di categoria A e B ed uno di categoria C, all'inizio del 1935 le prime due categorie registravano 958 piloti e la terza 233. Il numero complessivo dei velivoli senza motore al 1° gennaio dell'anno corrente ascendeva a 145 e quello dei circoli di volo a vela a 86 con 8.500 soci.

Complessivamente durante il 1934 furono effettuati 41.300 voli della durata globale di 4.452 ore. La Polonia dispone di un importantissimo centro di volo a vela a Bezmiechowa vicino a Leopoli e di alcuni altri minori centri di addestramento.

### IL SALTO CONTEMPORANEO DI MILLE PARACADUTISTI SOVIETICI

Durante le manovre dell'esercito sovietico, si è svolto un esperimento interessantissimo. Da un certo numero di grossi aeroplani si sono lanciati contemporaneamente, con paracadute, ben mille soldati, alcuni dei quali armati di mitragliatrici. Il lancio è stato così perfetto che tutti e mille sono andati a cadere su un aerodromo di circa due chilometri quadrati di superficie. Secondo la finzione delle manovre, essi si sono lanciati dietro le linee nemiche. Il nemico, in ogni modo, li avrebbe sterminati prima che toccassero terra.

Pur essendo così dimostrata l'inefficienza di una simile manovra in caso di guerra, l'esperimento ha suscitato grande interesse, data la possibilità di applicarlo in altri casi.

### UNA CROCIERA DI 5000 CHILOMETRI DI TRENTA APPARECCHI SOVIETICI

Ha avuto termine a Mosca la Crociera aerea di 5.000 Km. compiuta da trenta apparecchi leggeri sportivi pilotati da allievi



Gastone Pons dice che in Abissinia ferve il lavoro, giorno e notte, per la costruzione di una flotta aerea.

della scuola di aviazione. La crociera si è svolta in condizioni atmosferiche sfavorevoli sull'itinerario Mosca-Orenburg-Stalingrado-Kiev-Mosca.

### MARISA HILZ BATTE IL PRIMATO FEMMINILE DI ALTEZZA PER AEROPLANI MONOPOSTO

L'aviatrice americana Marisa Hilz ha battuto ieri il primato femminile di altezza per aeroplani leggeri monoposto della seconda categoria pesanti meno di 450 chilogrammi. Secondo la lettura diretta dei barografi la signora Hilz avrebbe raggiunto un'altezza di 6500 metri. Il primato attuale appartiene ad Elena Boucher con 5900 metri.

I barografi saranno inviati al laboratorio per la verifica.

### IL PRIMATO DI MISS EARHART BATTUTO DA UN'ALTRA AMERICANA

L'aviatrice americana Laura Ingalls ha battuto il record della traversata del continente americano dall'ovest all'est. Essa ha spicato il volo dall'aerodromo di Los Angeles ed ha percorso i 4.000 chilometri che separano quella città da Newark (New York) in 13 ore 34'5" di volo effettivo. La velocità media è stata di Km. 294.800 all'ora, risultato notevole se si tieno conto della estensione del percorso. Laura Ingalls, si aggiudica con questa prova il «record» che era detenuto da più di tre anni dalla signora Amelia Earhart la quale aveva percorso la stessa distanza in 18 ore 21'59" di volo effettivo con un solo scalo di meno di un'ora.



Il « Breda 39 ». Disegno del nostro Baldo Bandini.

#### UN COLOSSALE « HANGAR » PER DIRIGIBILI SARA' COSTRUITO DAI SOVIETI

Un grande « hangar » per dirigibili alto 40 metri, sarà quanto prima costruito a Sverdlovsk. Esso è destinato a ricoverare un dirigibile della capacità di 18 mila metri cubi che farà quanto prima servizio sulla linea Mosca-Sverdlovsk.

#### UN PRIMATO MONDIALE DI SEVERSKY

Il maggiore Alessandro Seversky, ex-asso dell'aviazione imperiale russa, a bordo di un aeroplano anfibo di 710 cavalli, ha battuto il massimo mondiale di velocità per gli apparecchi di tale categoria raggiungendo la velocità di Km. 370 orari sopra la base di tre chilometri.

#### APPARECCHIO TEDESCO

##### PER IL VOLO NELLA STRATOSFERA.

La Ditta Junkers di Dessau avrebbe recentemente ultimato i lavori intorno al suo apparecchio per il volo nella stratosfera, denominato « Ju 49 ». I primi voli di prova avranno luogo prossimamente non appena saranno pronte alcune installazioni interne. Tutti i lavori riguardanti questo apparecchio stratosferico tedesco sono circondati dalla più stretta riservatezza.



Pippo BOSCAINI - Torino. — Ti ringrazio della buona propaganda. Se è vero che sei un bravo aeromodellista devi costruire dei modelli e farli vedere ai tuoi compagni. Essi si appassioneranno, come te, alla bella, utile e divertente attività. Pubblichiamo la fotografia del tuo primo modello. L'amministrazione ti scrive a parte. Ricambio i saluti a 2.000 Km. ora.

LAMBERTO GIORDI - Lucca. — Non abbiamo mai bandito un concorso per distintivo. Abbiamo, invece, annunciato che bandiremo tale concorso. E ciò faremo il prossimo anno, quando avremo trasformato il quindicinale in settimanale. Questa del settimanale è una faccenda che interessa un po' tutti e dà a noi molti pensieri. Ti ringrazio delle buone parole e degli elogi a favore de L'aquilone. Cordialità azzurre.

FRANCO MUSCARIELLO - Verona. — Alle 5 di mattina sono stato chiamato d'urgenza al Centro Sperimentale di Guidonia. Appena giunto ho trovato un consenso di accigliati tecnici aeronautici che mi ha messo sotto il naso una lettera, firmata da te, contenente alcune domande. Mi limito a dirti i risultati del colloquio tempestoso. Che diavolo significa un profilo piatto e convesso? O l'uno, o l'altro. E che significa il carico alare del profilo? Il carico alare, a quanto ho potuto arguire dalla lezione che non ricevo per te, e il rapporto fra il peso totale e la superficie alare. Il profilo, poveretto, non c'entra proprio per nulla. E il coefficiente di portanza? O piuttosto efficienza? E l'assetto di portanza massima in piena velocità? L'assetto è sempre quello, per qualunque velocità. Infine, tra ura di indignazione, sberleffi e minacce degli avieri di servizio sono stato scaraventato fuori, ricordando soltanto questo, che per un carico alare da 40 a 50 Kg. a mq., con velocità di soli 80 Km.-ora, il coefficiente di portanza dovrebbe raggiungere il valore di circa 0,8 che è superiore, non di poco, al massimo finora ottenuto. Tu ci capisci nulla? Io ho capito che devi avere in testa delle idee formidabili, ma fuori dell'ordinario e delle possibilità attuali in fatto di scienza aerodinamica. E in quanto ai centri di pressione, la contazione che hai fatta è tale e tanta che è meglio lasciar-

li andare dove vogliono. Sono abbattuto spiritualmente al pensiero che un modellista si sia esposto a critiche tanto acerbe, ma ti saluto lo stesso aerodinamicamente.

MARIO POZZINI - Lodi. — Non bisogna mai disperare, a questo mondo. Vedrai che anche a te l'aviazione darà grandi soddisfazioni, se saprai pazientare. Non so dirti nulla riguardo alla tua domanda: io non conosco nessuno dove vorresti essere indirizzato. Affettuosità.

GIANCESARE BERTA - Genova. — Ti faccio spedire in regalo l'aquila d'oro (oro falso, si intende). Non voglio che tu mi rimborzi la spesa. Desidero soltanto che tu peschi qualche nuovo aeroplano fra i tuoi amici. Se ce ne saranno ancora in deposito ti manderò i disegni che chiedi. Ed ora ti saluto cordialmente.

GIORGIO PASQUINOLI - Cremona. — L'abbonamento a L'aquilone costa soltanto 7 lire all'anno. Puoi benissimo diventare un ottimo modellista abbonandoti e potendo così seguire le lezioni di Giarella. In breve non avrai più da invidiare nessuno, che è una brutta cosa: bisogna piuttosto emulare, questo sì. Saluti cari.

(Altra posta a pag. 9 e 14).

## UN CORSO A MILANO PER MECCANICI D'AVIAZIONE

La Società Umanitaria di Milano riapre, il 24 ottobre p. v., per incarico del Ministero dell'Aeronautica, il corso serale per meccanici-motoristi d'aviazione. Al corso potranno essere ammessi i giovani appartenenti alle classi di leva 1917-18-19, che siano in possesso almeno della licenza elementare (promozione della classe V) e che non abbiano diritto ad alcuna riduzione di ferma, prevista dalla legge 8 gennaio 1931 n. 3, contenente modificazioni al vigente T. U. delle leggi sul reclutamento del Regio Esercito (Gazzetta Ufficiale n. 13 del 17 gennaio 1931-IX). Nel caso che abbiano diritto a riduzione di ferma, potranno rinunciare al diritto stesso, con il consenso del padre o di chi ne fa le veci.

Coloro che risulteranno idonei agli esami finali, riceveranno dal Ministero dell'Aeronautica una speciale tessera costituente titolo per l'arruolamento nella R. Aeronautica all'atto della chiamata di leva; inoltre i giovani muniti del brevetto di cui sopra, potranno partecipare, con diritto preferenziale a parità di altri titoli, ai concorsi a lunga forma alla Scuola specialisti dell'Arma aeronautica.

Le lezioni si terranno dalle ore 20 alle 23 in tutti i giorni feriali, escluso il sabato e saranno lezioni teoriche e pratiche, svolte da insegnanti specializzati.

Tutti gli aspiranti dovranno essere di sana e robusta costituzione fisica ed esenti da imperfezioni fisiche permanenti che li rendano inabili al servizio militare.

Le iscrizioni si ricevono presso la Segreteria della Scuola, via Duverio n. 7, Milano, tutti i giorni feriali (escluso il sabato), dalle ore 20 alle 22.

# ERCOLE ERCOLE

Nel gran silenzio dei cieli d'Albania è il rombo dell'apparecchio italiano pilotato da Mocellin.

A bordo sono l'osservatore Corbelli e, nella torretta della mitragliatrice ferrigna, il capitano Ercole.

Volano da tempo, a bassa quota, nella chiarezza cristallina dell'aria; gli sguardi si spingono lontano, esplorano l'immenso vuoto, si figgono sui particolari del terreno, cercano, frugano: trovano. Sopra di loro, ancora sommerso nel

mito di ventate gigantesche nelle reptine virate.

L'osservatore Corbelli muore: sorretto dalla cinghia che lo stringe, recina il corpo sul bordo dell'apparecchio.

L'ala italiana non fugge. Ercole, sprezzante delle raffiche, continua a segnare il velivolo crociato con il piombo della sua arma, senza però riuscire a colpirlo mortalmente. Lo segue ovunque, con rabbia, nei rapidi volteggi e nelle sbandate subitane. Poi, anche lui riceve la stigmata rovente della battaglia. E' ferito al braccio sinistro e malamente può manovrare la mitragliatrice sonora.

E' un inferno adesso; un inferno di proiettili che picchiano su tutto l'apparecchio, lo lacerano e lo spezzano. Il motore si arresta, riprende, tace ancora; anche lui colpito.

Mocellin, in un ultimo tentativo, lancia l'aereo contro il nemico che ora è sopra e bersaglia.

Il rombo frenetico sale di tono, il martellio delle valvole riprende a cantare; ma per poco; di nuovo si arresta, singhiozza, tace. Mocellin è morto.

L'apparecchio precipita.

Ercole, ferito, prende i comandi e a 300 metri dal suolo rimette l'aeroplano in linea di volo riuscendo ad atterrare in un campo deserto. Terreno nemico. Uno sguardo e un bacio ai camerati caduti, poi, con fermezza, Ercole Ercole, dà fuoco alla benzina. In una vampa di gloria sono accomunati e distrutti uomini e macchina.

E comincia la lunga odissea della fuga; il selvaggio andare fra i boschi e le paludi, come belva inseguita, con il martirio del braccio spezzato. Camminare di notte, nascondersi, acquattarsi ad ogni rumore, ad ogni passar di patuglie e di carriaggi. Mangiare radici ed erba, bere l'acqua dei fossi. Assalito da un albanese, lotta in silenzio e ne ha ragione; e fuggire, andare, sempre!

7 giorni e 7 notti.

L'alba del 12 ottobre 1916 lo trova esausto mentre guazza fra i canneti e le paludi che il Vojussa tortuoso lascia sul suo passaggio; è sfinito, ma al grido « Chi va là! » lanciato dalle nostre sentinelle, risponde con un urlo erompe dal cuore: Italia!

Alberto Guerri

## 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



pulviscolo dorato della lontananza, indistinto come una cosa immateriale, è un altro velivolo: due croci bianche marciano le ali nere di una nota spavalda.

L'apparecchio italiano si impenna, il motore precipita i suoi battiti, Ercole si assicura che all'arma protesa nel cielo per difendere e offendere non manchi il piombo. E i tre cavalieri alati vanno a giostrare il duello meraviglioso. In un attimo l'aria è sferzata dalle ali violente, morsa dalle eliche folli, lacerata dai proiettili sventagliati in ogni direzione nella ridda dell'assalto, alla ricerca della carne da colpire, per far cadere, per vincere. Improvvisi silenzi delle armi, strepito dei motori, un incalzare continuo, un incessante giuocare; poi, di colpo, lunga, esasperante, il tambureggiare della mitragliatrice che ricama la tela e le fulgure con il segno del fuoco; uno squassare di ali, un fre-



Scene del Raduno del Littorio. L'arrivo di un apparecchio e il controllo dei documenti di gara.

# L'OMINO DALL'IMPERMEABILE VERDE

(Racconto di Rosa Claudia Storti)

All'altezza di Capo Krio, in Anatolia, l'idrovolante che faceva il servizio civile tra Rodi, Atene e Brindisi ebbe un guasto al motore e dovette ammarare.

Contrariamente al solito, a bordo non c'erano passeggeri che potevano spaventarsi e i due piloti e il marconista — tre pellicce che avevano fatto la guerra, come usavano definirsi, e che non avevano paura di nulla — presero l'avventura molto allegramente e portarono l'apparecchio a riva bagnandosi dalla testa ai piedi.

— Siamo in Anatolia — annunciò il secondo pilota — ma non si vede né un cane né una casa. Ripartiamo e filiamo per Rodi...

Cani e case non se ne vedevano infatti, ma ad un tratto, da una svolta della montagna, sbucò fuori una frotta di bambini scaldi che sembravano rotolare come sassi fino alla riva dove stettero a guardare atterriti e stupefatti l'immenso trimotore che riposava sull'acqua: avevano tutta l'aria di meravigliarsi che il piccolo uccello dalle ali gialle, che passava tre volte la settimana sul loro cielo, fosse invece quel poderoso mostro d'acciaio che posava inerme sull'acqua.

Ad un tratto dietro di loro saltò fuori un omicino alto non più di un metro e quaranta che indossava un vecchio impermeabile verde, nonostante che il sole spaccasse i sassi, e aveva in testa un cappellaccio sbertucciato troppo largo che aveva il compito di rendere camica una faccia curiosa di levantino già capace per sé di far sbellicare dalle risa anche un impresario di pompe funebri.

L'omino si avvicinò ai tre uomini che si erano spogliati di quanti indumenti potevano per farli asciugare al sole. Parlava un linguaggio misto di greco e di francese; da vicino si vedeva che il suo grazioso impermeabile, che lo faceva somigliare ad un ombrello non chiuso né aperto, in tempi di abbondanza doveva essere stato nero. Dopo aver dato il benvenuto agli aviatori, spiegò che il villaggio era dietro le rupi e che per tutto quanto avessero avuto bisogno potevano approfittare di lui.

— Perché ridono signori? — domandò offeso vedendo i tre uomini scoppiare in una risata. Poi li seguì fino

all'apparecchio dove essi stavano riparando il motore. — Io sono utile a tutti qui, sono un personaggio, faccio lo scrivano, il dottore, l'avvocato e il commerciante. Ma i miei grandi affari non sono qui, questo non è che un passaggio, un caso. Io non sono turco, signori, sono greco, greco di Atene...

Il primo pilota si voltò a chiedergli, diffidente:

— E come sei capitato qui?..  
— Sono un naufrago, signore... No, no... — si affrettò a spiegare vendendo il risolino incredulo del pilota — veramente mi sbaglio. Mi ha sbarcato qui il comandante di un piroscafo turco, un trabiccolo che si è fermato per sbarcare un carico, due carichi come me. Ero diretto a Rodi, è stata una cosa indegna...

— Un motivo ci deve essere...  
— Una sciocchezza: non avevo pagato il biglietto...

— Ah pezzo di furfante e dici niente? — esclamò il pilota divertito.

— Ma se non possedevo moneta, signore. E intanto sono qui da due mesi senza speranza, malgrado mi sia arrangiato a vivere tra questi quattro zullà. Ed ora posso aiutarvi in qualche cosa?  
— Se ci mancherà un bullone, si — osservò l'altro pilota issato sul castello dei motori — sei giusto quanto un chiodo.

— Voi italiani siete sempre coraggiosi e allegri... — disse l'omino ossequioso saltellando come un gnomo.

— Grazie del complimento ma a Rodi non ti ci porto egualmente... — tagliò netto il comandante senza tanti riguardi.

L'omino non si perse d'animo. Continuò a raccontare storie amene sul suo conto e che avevano tutta l'aria di essere inverosimili perché egli avrebbe voluto passare, almeno, per un grande capitano di ventura.

Quando vide che le riparazioni stavano per finire egli fece osservare che avrebbe potuto benissimo mandare a chiamare due contadini per aiutare a spingere l'apparecchio verso il largo.

— E' la volta che questo scarabocchio ci viene utile per davvero — os-

servò il marconista riponendo gli utensili.

— Sì, ma non vedo l'ora di togliermelo dai piedi... — borbottò il comandante che era impaziente di ripartire.

Nel frattempo l'omino parlava



quanto fiato aveva in gola preparandosi a discendere nello scafo per entrare nella sua cabina.

— Grazie, signore — mormorò in quel momento una vocetta fattasi esile dallo spavento: e l'omino dell'impermeabile verde apprendogli nel vano della cabina radio, si fece, se possibile, ancor più piccino. In quel momento l'apparecchio si alzava trionfante nel cielo.

— Ah, manigoldo d'un ranocchietto. Che fai qui?

— Avevo tanto bisogno di andare a Rodi, signore!... — supplicò l'omino con un sorriso coraggioso — gli affari...

— Adesso te la vedrai col comandante. Se mi dà l'ordine ti butto in mare come un fagotto...

— Voi italiani avete un cuore tanto buono che...

Ma il marconista doveva in quel momento compiere il suo lavoro, mettersi alla radio e comunicare con coloro che aspettavano il postale in ritardo e non ebbe neanche il tempo di denunciarlo ai piloti.

MASTROJANNI  
ALBERTO

ai bambini che si erano raccolti intorno a lui, assumendo un'aria solenne. Quelle piccole teste che sembravano verniciate col lucido da scarpe, erano fisse su di lui. Poi si vide che riaccompagnava la turba dietro la montagna e ai piloti sembrò che egli scomparisse con loro, perché non essendosi curati più di lui se ne erano andati tutti e tre dietro le roccie a rivestirsi e l'avevano perduto di vista. Passò del tempo e proprio nel momento in cui i tre uomini ricomparvero per ritornare all'apparecchio vennero di corsa due giovani, pescatori o contadini dall'apparenza, che a segni fecero capire che erano lì per aiutare.

I due piloti e il marconista salirono ai posti di comando, spiegarono ai due la manovra che dovevano compiere per spingere l'apparecchio che già cominciava a fremere in attesa di flottare. Quando i motori ripresero a cantare, il marconista si ricordò di qualche cosa; prese una moneta d'argento e con un bel lancio la diresse sulla spiaggia verso i due uomini che vi stavano approdando: — E salutateci quel vostro nano con l'impermeabile... — urlò con

Fu durante l'ammarraggio a Rodi, un quarto d'ora dopo, che essi se ne accorsero. Quel che successe non si sa, ma il comandante dell'idroscalo che aspettava sulla banchina insieme col personale vide sbucare fuori dallo scafo un logoro impermeabile sotto cui si dibattevano due gambe e tutto questo nelle mani poderose del primo pilota.

Ma quando in qualche modo arrivò a terra, l'omino si raddrizzò, riprese la sua forma umana e indirizzò al comandante dell'idroscalo il suo audace sorriso:

— Ho avuto l'onore di essere utile a questi signori... quale emozione ho provato. Sono ben potenti gli idrovolanti italiani, e gli equipaggi ben generosi; me ne ricorderò sempre, signor comandante... — e fece un inchino che lo piegò esattamente in due.

Il primo pilota gli si parò davanti come un giudice terribile: — Quante volte hai fatto il passeggero clandestino?

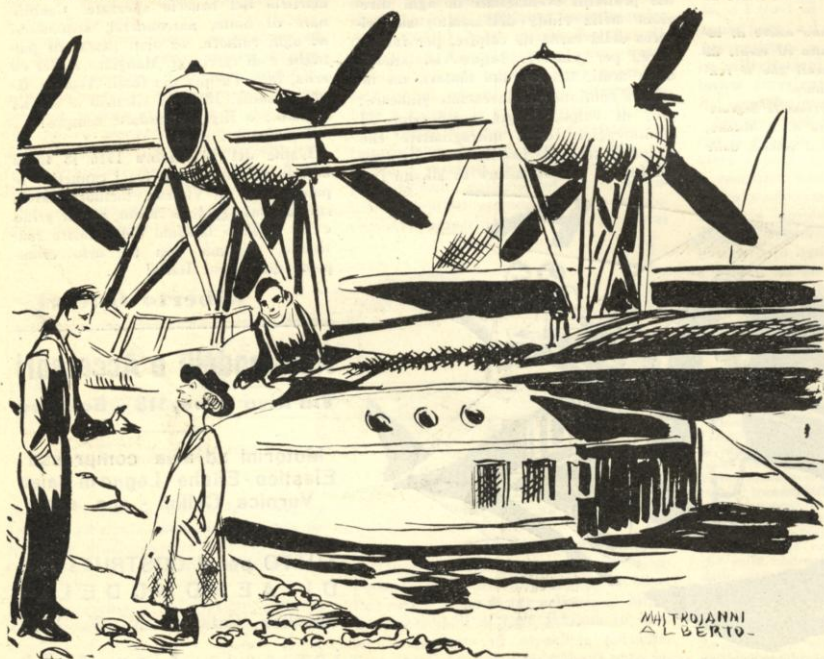
— Quante? Non lo so. Cerco di arrangiarmi ogni volta che i miei affari mi obbligano a viaggiare. A Rodi mi conoscono tutti per un onesto rivenditore di ogni genere — balbettò l'omino cercando pietà nei visi che nascondevano invece una gran voglia di ridere.

— Che dobbiamo fargli? — chiese il primo pilota al Comandante dell'idroscalo fingendo una grande severità.

Il Comandante chiamò un marinaio: — Prendi la mia vecchia giacca di cuoio appesa al muro e dagliela, così invece di questo impermeabile lercio avrà un magnifico cappotto.

L'omino incredulo e felice, quando fu in possesso del dono, piagnucolò qualche cosa per la commozione, poi lo si vide sparire come un razzo per la paura di essere richiamato indietro.

Rosa Claudia Storti



# HO IMPARATO A VOLARE

Non credo che si possa nascere con la specifica disposizione a diventare piloti, come non si può venire al mondo con la disposizione a diventare — che so io — professore di trombone. *Aeronauta fit, non nascitur.*

Perché io pensavo che soltanto quando si sia stati vicini, vicini davvero, alla grandezza della natura, e quando al verificarsi di questa speciale situazione si sia aggiunto quel complesso di sentimenti propri di ogni giovane, ma in taluni particolarmente affinati, che ne fanno sostanzialmente uno spiritualista puro, soltanto allora il bisogno dei maggiori orizzonti preme sull'animo con quella dolcezza intelligentemente ed inesorabilmente coattiva che ci fa debrattare senza scatti pericolosi in una cubrata difficile.

Penso così perché il bisogno del volo si è determinato in me istintivamente, e tileri quasi brutalmente, è venuto come un bisogno fisico vero e proprio, ma dopo che lentamente si era in me formata la coscienza dell'aviatore.

Un grande immenso prato verde, pista di partenza per maggiori audacie — un rombo possente come un ululato oltremariano che torna e si spegne a tratti — degli immensi capannoni, nidi di falchi strani, ed una accolta di uomini tutti fuori dell'ordinario e tutti generosi: ecco la mia prima impressione di un campo di aviazione.

Strano senso di dominio dell'atmosfera — coscienza di velocità mai prima toccate — superamento di tutto ciò che è piccolo ed inutile: ecco l'impressione del primo volo.

La decisione che prendo è rapida: io devo volare, così come altri lo possono. Son vile se resto in basso; un idiota se non mi avvalessi del singolare privilegio di potermi immergere nell'azzurro del più bel cielo del mondo. Questa è la sintetica storia della mia determinazione.

Poi, subito, la scuola di pilotaggio. Devo osservare che non è vero che le lezioni tecniche siano seccanti: fin dalla prima volta che si è pensato alla possibilità di dominare col nostro solo cervello e con le nostre sole deboli mani un apparecchio si comincia a considerare il motore come una cosa pensante, dotata di un suo spirito e di una sua volontà alla nostra aggogata — e lo si ama, questo lucente ordinato novecentesco groviglio di tubi e fili, e lo si accarezza sperando che sia con noi mansueti ed ubbidiente. Anche forse perché i « vecchi » ci hanno già detto e ripetuto che ci sono tanti e tanti motori che bisogna « saper prendere » perché sono caparbi e perfidi, perché « piantano » proprio nei momenti più inattesi, e fanno i capricci quando più si ha fiducia in loro. E l'amore è fatto pur anche

di timore — ma è pur sempre amore dell'uomo per la creatura nuovissima sorta e creata per lui, per lui soltanto, come la realizzazione di un sogno, come la millenaria esistenza dell'uomo.

Poi un bel giorno — come atteso questo giorno! — l'istruttore dà il « la » per un urlo di gioia. Si vola, perdio! E' ben per questo che siamo qui! E



Figure del Raduno del Littorio. Un motorista.

via, di corsa, ad infagottarci con tutte le regole.

Un sermoncino, breve, breve, per essere sicuri che la memoria non ne abbia fatto una delle sue, si sale sull'apparecchio — contatto? contatto — il motore canta — l'A. S. 1 si muove. — Prime parolacce dell'istruttore perché nell'attesa impaziente di rendermi utile ho mosso la leva del timone, si decolla.

E' meraviglioso — si pensa solo dopo due minuti, mentre placido l'A. S. 1 sta prendendo quota, — è meraviglioso: sono proprio le mie mani che accarezzano e guidano il mostro. Sembra un sogno... che però l'istruttore pensa subito a spezzare quando comandi seccati e perentori misti all'espressione di una sua particolare opinione non molto lusinghiera per la mia intelligenza.

Giunge presto il momento del ritorno — troppo presto.

Ma giunti a terra, prima ancora di balzare dall'apparecchio, fiero mi volgo al cerbero, certo ed esultante per la larga messe di elogi che dovrò ricevere — e non nascondo una certa delusione quando si invocano fulmini e saette sul mio povero capo (pare che io sia riuscito, non so come, a rendere stranamente complicata la manovra di atterraggio).

Ma è un momento. L'ottimismo ritorna, e non tarda ad accompagnarsi ad una congrua dose di sfacciataggine. Chi non è un asso dopo i primi tre o quattro doppi comandi?

Verrà poi un altro momento, ben più

emozionante: il primo decollo, il primo volo senza istruttore. Ma l'emozione sarà subito vinta: siamo così sicuri di noi e del nostro apparecchio! Così superbi del nostro dominio!

In un'altra ora non riusciremo però a vincere l'emozione: quando alle difficoltà delle prove da compiere si agghiererà il pensiero preoccupante della commissione — occhi d'aquila, visi severi — che da terra, segue con rigida severità le nostre planate e le nostre virate. Emozione logica, la nostra, anche perché alla preoccupazione per la rigidità dei commissari si aggiunge quella per la persona che più delle altre è veramente in ansia, veramente su di un letto di spine. Indoviniamo dall'alto che tra quei punti neri, immoti, uno ve n'è che trema per noi, che vorrebbe esserci vicino, e soffre davvero quando una manovra non è perfetta, e per suo conto, a pugni stretti, scaraventa ogni tanto frasi monche e mezzo parole, di incanto e di rimprovero quasi che noi potessimo udirlo. — Sempre lo stesso quello scemo. Ma quando se lo leverà il vizio di togliere il motore così presto? Cretino! più piano! Beh, ora pare che vada. No, somaro! Attento a non scivolare d'ala! — Ma non spegnere ancora! — Ecco... piano... così... bel plan perbacco! — E l'uomo che ci ha insegnato a dominare il cielo è il primo a correre, ad abbracciarci, commosso come un bambino, felice come un re. Tutto è andato bene, ed è molto merito suo.

Il resto... il resto è simile a tante altre storie, è diverso da tutte le altre perché ogni volo è differente da quelli precedenti, e più bello dei precedenti.

Dal momento in cui ci possiamo fregiare dell'aquila d'oro, siamo divenuti altri e diversi. E ci sentiamo degni e capaci delle maggiori audacie.

La via ci è stata indicata dai mille e mille piloti d'Italia. Noi la seguiremo, diritti verso il nostro destino.

Il nostro desiderio, l'augurio che ci rivolgiamo è quello di poter e di saper seguire le più gloriose tradizioni.

Quelli che ci addita il cammino è il Duce d'Italia.

**Giovanni Conte**

## NELLE SCUOLE POLACCHE SI INSEGNA LA COSTRUZIONE DEGLI AEROMODELLI

Si ha notizia da Varsavia che nelle scuole elementari e medie della Polonia verrà introdotta, con l'anno scolastico prossimo, una nuova materia obbligatoria e cioè la costruzione dei modelli degli aeroplani.



BALDO BANDINI - Torino. — Ho avuto i tuoi disegni. Passo a Ingegnere Sofistico quello che gli è destinato. L'altro, appena ci sarà un po' di spazio, te lo farò pubblicare, purché non sia tardi. La questione delle scuole sta in questi termini: il programma pubblicato non significa che solo a Roma si possa fare qualche cosa. Quelle sono le idee di uno dei Delegati all'aeromodellismo. Se sono buone, ognuno può approfittarne. E i Delegati all'aeromodellismo dovranno pure, presto o tardi, rendere conto della loro attività. Dunque, anche a Torino si farà qualche cosa di buono. Saluti aquiloneschi.

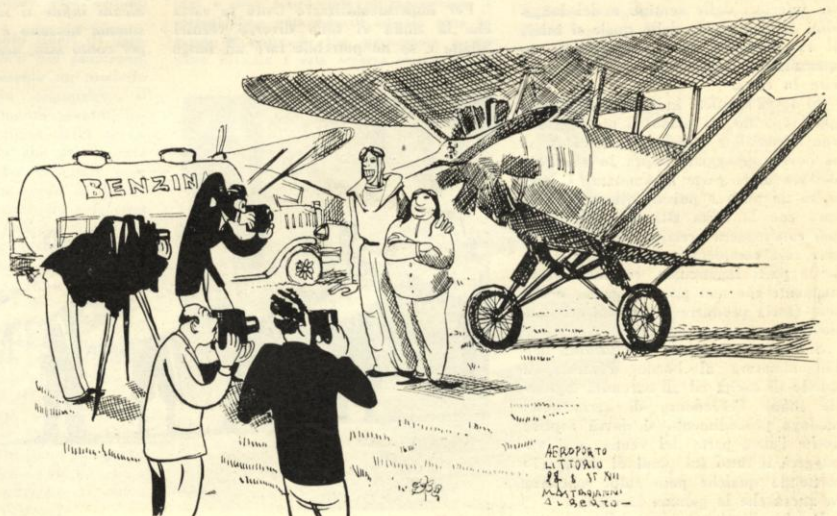
AEROMODELLISTA A. D. - Varese. — So che ci sono delle vernici apposte per tendere le coperture in stoffa. Ma tu devi rivolgerti direttamente a Giarella che ti darà tutte le indicazioni migliori. Saluti ad alta velocità.

PIETRO MONTEMARTINI - Milano. — Non posso farti avere il cartone che desideri perché sono esauriti. Ripetimi la domanda fra qualche tempo. Le notizie degli eventuali raduni saranno date di mano in mano su *L'Aquilone*. Saluti volanti.

AVIS - Roma. — La tua proposta significa che tu hai un cuore d'oro e che sei veramente appassionata per l'aviazione. E' una cosa alla quale si può p. are. Tuttavia sii certa che non soltanto gli aviatori, ma tutti i soldati italiani che stanno in Africa sanno che l'intero popolo è loro vicino: più vicino di quanto non possa essere la vicinanza materiale. Poiché è insieme con loro col cuore. Naturalmente non ti hanno fatto visitare gli idroscafi dei quali parli: non solo sono militari, ma hanno un'importanza particolarissima. A Parma c'è un campo di atterraggio, ma non è detto che debba essere vicino alla caserma. Ricambio le affettuosità aeree.

MORTADELLA - Bologna. — Hai proprio scelto bene il tuo pseudonimo. La collaborazione dei giovani sarebbe abolita (e non abolita) se tutti scrivessero *abolire* « et similia ». L'hai capito il latino? Sappiamo purtroppo che non ci può essere nulla di perfetto in questo nostro basso mondo, ed anche noi facciamo quello che possiamo. Niente di più, purtroppo, ci è possibile! Tante cose che vorreste voialtri, non è possibile pubblicare. Ecco il fatto. Auguri per il tuo lavoro, questi di cuore, poiché gli aeromodellisti sono i giovani che mi piacciono di più. Saluti con tortellini.

(Altra posta a pagg. 7 e 14).



Scenette del Raduno del Littorio. Macchine fotografiche in funzione e sorrisi.

# La Palestra dell'aeromodellista

## IL RICOPRIMENTO E LA VERNICIATURA

Per ricoprire le strutture si usa la carta, la tela battista od anche la seta.

Il materiale più adatto però è la carta: di carte ve ne sono di diverse qualità perciò l'aeromodellista ha campo di scegliere quella che più gli aggrada e quella con cui crede di raggiungere meglio il suo scopo mantenendo nel tempo stesso elasticità, robustezza e leggerezza.

Dal canto nostro il tipo di carta più consigliabile è la pergamina sottile, oppure la stoffa carta; ma questa in Italia non è facile da procurarsi.

L'esecuzione della copertura deve essere fatta sempre con molta diligenza e senza eccessiva fretta.

Il montaggio della carta od anche della tela o della seta alle costole delle ossature deve essere fatta servendosi di gomma arabica sciolta in acqua, in proporzione che la colla rimanga piuttosto densa.

Per ricoprire un'ala è consigliabile servirsi ancora dei piani di montaggio sempre disposti come per la messa insieme delle sue ossature: sui detti piani si stenderanno dei fogli di carta bianca e possibilmente paraffinata in modo da impedire che eventualmente la carta di copertura si attacchi al legno dei piani di montaggio.

La copertura di un'ala deve sempre



Pippo Boscaini di Torino col suo modello a tubo.

essere iniziata dalle due metà inferiori, ossia dal ventre.

Tagliata la carta nella misura e nel formato necessario, tenendo abbondanza nei bordi, con un pennello non troppo bagnato, per non fare inutili e qualche volta dannosi sgocciolamenti, si spalmerà in modo uniforme sulle coste inferiori delle centine e dei longaroni della mezz'ala della quale si inizia il ricoprimento, la gomma sciolta in quantitativo sufficiente per farvi aderire la carta.

Si dovrà stendere indi il pezzo di carta già preparato sul piano di montaggio e con la massima cautela ed attenzione vi si dovrà appoggiare sopra lo scheletro dell'ala dalla parte ingommata; si premerà un poco e poi si sollevierà l'ossatura con la carta attaccata che dovrà poi con leggera pressione delle dita essere resa completamente aderente a tutte le parti ingommate, curando massimamente che non presentino grinze e che non faccia produrre svergolamenti dannosi alla struttura dell'ala.

Si dovrà poi curare la rifinitura dell'ingommatura al bordo d'entrata, a quello di uscita ed all'estremità tagliando infine l'eccedenza di carta; con analogo procedimento si dovrà coprire anche l'altra parte del ventre e si appoggerà il tutto sui piani di montaggio mettendo qualche peso sullo scheletro in attesa che la gomma asciughi.

Perchè l'asciugamento della gomma avvenga occorre circa un'ora, dopo di

che si può far tendere la parte attaccata; per far ciò occorre inzuppare un batuffolo di cotone o bambagia di acqua pulita e quindi passarlo con leggero fregamento solo sulla parte all'esterno della carta fin tanto che non riesca bene ed egualmente tutta inumidita; si riappoggerà indi l'ala sul piano di montaggio fermandola ancora con pesi che poggino sull'ossatura e che impediscano lo svergolamento di questa che potrebbe verificarsi durante lo stiramento della carta.

Asciugata e tesata la carta del ricoprimento della parte ventrale si deve verificare se nel tendersi essa sia rimasta ben attaccata in tutte le sue parti all'ossatura e che la tenditura sia avvenuta in modo perfetto senza sfalsare il profilo.

Verificato questo si deve procedere nello stesso modo al ricoprimento della parte dorsale sempre eseguendo mezz'ala per volta, dopo di che con piccole striscie di misura adatta si dovranno chiudere le parti centrali sia sotto che sopra.

Quando la gomma della parte superiore si sarà asciugata, si inumidirà la carta come si è fatto per la parte inferiore e fermando il tutto sui piani di montaggio si lascerà asciugare, avendo l'avvertenza, qualora sopra all'ala fosse stato messo qualche peso, di muoverlo ogni tanto per non lasciare aggrinzire la carta ove sono appoggiati.

Il tendimento delle coperture deve sempre essere fatto nelle condizioni naturali e non a mezzo del sole, di correnti d'aria o fonti artificiali di calore.

Se la carta usata sarà di qualità adatta si osserverà che una volta tesa avrà reso l'ala rigida ciò che spesso le sole ossature non ottenevano.

Abbiamo parlato di ricoprimento con carta; ma se si fosse fatto uso di tela o di seta, il procedimento sarebbe stato identico sia per l'attaccatura alle ossature che per il tendimento, tenendo però ben presente che sia tela o seta questa non dovrà mai essere bagnata od inumidita prima, perchè altrimenti non si tenderebbe più. Siano di carta o di stoffa le coperture devono essere rese impermeabili all'aria altrimenti il sostentamento potrebbe anche ridursi a zero.

Per impermeabilizzare tanto la carta che la stoffa vi sono diverse vernici adatte e se ne potrebbe fare un lungo



I primi cinque classificati della categoria A al Concorso Nazionale.

elenco; ma la scelta deve essere fatta ricadere fra quelle di più facile uso e fra quelle che maggiormente rispondono all'esigenza rendendo il ricoprimento elastico senza cristallizzarsi e senza troppo appesantimento. Di solito è consigliabile adoperare vernici trasparenti e di essiccamento rapido.

Come la vernice può essere adoperata non dovrebbe essere necessario spiegarlo perchè generalmente tutti lo sanno, ad ogni modo ne facciamo cenno dicendo che può essere usata a mezzo di un pennello soffice e non troppo imbevuto di vernice, o con spruzzatore se però la vernice è stata preventivamente bene e molto diluita.

Le parti inferiori dovranno sempre essere verniciate per prime, dopo di che si faranno le superiori e l'asciugamento dovrà sempre avvenire in modo naturale.

L'operazione della verniciatura deve sempre essere fatta con la più scrupolosa diligenza e di strati di vernice se ne possono dare più d'uno a seconda dell'esigenza od anche della maggiore o minore densità della vernice stessa.

Quanto è stato detto in questo articolo serve non solo per l'ala; ma anche per i piani di coda, timoni, fusoliera, ecc. ecc.

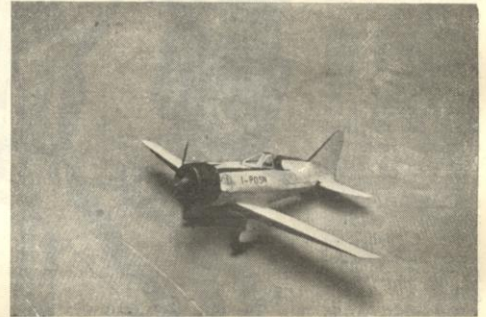
**Giarella**

## INSEGNAMENTI DEL CONCORSO NAZIONALE

La condizione che, per essere ammessi a concorrere nella categoria b) gli apparecchi dovessero assomigliare, nell'estetica e nella struttura, ad apparecchi esistenti, è stata, bisogna riconoscerlo, fonte di malintesi, discussioni, amarezze. Chi ha seguito la disposizione troppo rigorosamente, chi troppo alla leggera. Quelli si sono visti in condizioni di manifesta inferiorità, per la piccola lunghezza di tubo in rapporto alla superficie alare, rispetto agli altri; alcuni infine si sono visti scartare. In somma nessuno è stato soddisfatto. Io, per conto mio, nemmeno.

Questo fenomeno mi ha invogliato però a studiare la questione e soprattutto a cercare di determinare gli effettivi valori degli apparecchi che, per avere caratteristiche diversissime uno dall'altro, non possono essere giudicati esclusivamente sulla base dei tempi ottenuti.

Uniche limitazioni, nella categoria, erano come è noto il carico alare minimo e l'apertura alare massima. Queste



Posniak ha progettato e costruito questo «superaccia».

condizioni hanno portato apparecchi di grande superficie, apparecchi di piccola superficie, fusoliere lunghe e fusoliere corte. Combinando queste variabili, ne sono venuti quattro tipi di apparecchi che a rigore di logica non avrebbero potuto essere paragonati uno con l'altro. Ognuno comprende facilmente come sia diverso il risultato di un apparecchio di piccola superficie alare, leggero, sia pure con il carico alare prescritto, e con fusoliera lunga, da quello di un apparecchio di grande superficie e perciò più pesante, con una fusoliera più corta.

Basta pensare che la minima superficie è stata di 12 dmq. (Ciampolini) e la massima di 40 dmq. (Preti). Ciò che significa rispettivamente un peso di 144 e di 480 grammi. Le lunghezze di fusoliera variavano da un minimo di 75 cm. (Verna) ad un massimo di 145 cm. (Libero Biasin). Non ho a disposizione le aree della sezione maestra delle fusoliere, ma anche queste hanno presentato variazioni notevolissime. Comunque, con i dati che ho, cercherò di istituire un parallelo fra i concorrenti.

Occorre a tale scopo cercare di porre ogni apparecchio in una condizione ipotetica che sia pressochè uguale per tutti, e variare in conseguenza i tempi ottenuti, per stabilire una nuova classifica (a nostro uso e consumo beninteso) dalla quale si possa determinare l'effettivo valore, non assoluto, di ogni modello, ma in rapporto agli altri.

Per ogni apparecchio, non avendo altri elementi, si può determinare un dato caratteristico: il rapporto  $L^2/S$  fra il quadrato della lunghezza  $L$  in dm, della fusoliera e la superficie alare  $S$  in dmq. Si ottiene così un numero che, variando da apparecchio ad apparecchio, ne determina un elemento importante: la relazione fra la lunghezza della matassa e la superficie alare.

Escludendo il gruppo fuori gara si trovano i seguenti valori: Tedeschi Mirto:  $L = 10$ ,  $S = 20$ ,  $L^2/S = 5$ ; Munari:  $L = 10$ ,  $S = 29$ ,  $L^2/S = 3,45$ ; Noto:  $L = 13$ ,  $S = 38$ ,  $L^2/S = 4,40$ ; Caronti:  $L = 8$ ,  $S = 23,4$ ,  $L^2/S = 2,72$ ; Libero Biasin:  $L = 14,5$ ,  $S = 21$ ,  $L^2/S = 10$ ; Ciampolini:  $L = 8$ ,  $S = 12$ ,  $L^2/S = 5,28$ ; Verna:  $L = 7,5$ ,  $S = 15,75$ ,  $L^2/S = 3,07$ ; Rio:  $L = 13$ ,  $S = 26$ ,  $L^2/S = 6,5$ ; Preti:  $L = 10$ ,  $S = 40$ ,

$L^2/S = 2,5$ ; Tedeschi Geo:  $L = 12$ ,  $S = 28$ ,  $L^2/S = 5,15$ ; Vaccaro:  $L = 13$ ,  $S = 35$ ,  $L^2/S = 4,82$ ; Novelli:  $L = 14$ ,  $S = 23,5$ ,  $L^2/S = 8,33$ ; Varalli:  $L = 7,8$ ,  $S = 23$ ,  $L^2/S = 2,65$ .

Si ottiene un valore medio del quoziente  $L^2/S$ , pari a 4,91.

Per riportare ogni apparecchio nella condizione media dell'apparecchio ipotetico di paragone, è sufficiente variare i tempi di classifica secondo un fattore di correzione dato dal rapporto fra il valore medio 4,91 trovato ed il valore  $L^2/S$  dell'apparecchio considerato. Procedendo nell'ordine della classifica, ed indicando con C tale coefficiente di correzione, si ottengono, moltiplicando i tempi per il valore C relativo ad ogni apparecchio, i tempi di volo, t, corrispondenti alla condizione media, seguenti:

Tedeschi Mirto:  $C = 4,91/5 = 0,985$ ,  $t = 0,985 \times 108'' = 106''$ ; Munari:  $C = 4,91/3,45 = 1,425$ ,  $t = 1,425 \times 164'' = 235''$ ; Noto:  $C = 4,91/4,40 = 1,115$ ,  $t = 1,115 \times 100'' = 112''$ ; Caronti:  $C = 4,91/2,72 = 1,805$ ,  $t = 1,805 \times 70'' = 127''$ ; Libero Biasin:  $C = 4,91/10,00 = 0,491$ ,  $t = 0,491 \times 68'' = 33''$ ; Ciampolini:  $C = 4,91/5,28 = 0,930$ ,  $t = 0,930 \times 47'' = 43''$ ; Verna:  $C = 4,91/3,07 = 1,600$ ,  $t = 1,600 \times 46'' = 75''$ ; Rio:  $C = 4,91/6,50 = 0,757$ ,  $t = 0,757 \times 36'' = 27''$ ; Preti:  $C = 4,91/2,50 = 1,965$ ,  $t = 1,965 \times 15'' = 29''$ ; Tedeschi Geo:  $C = 4,91/5,15 = 0,954$ ,  $t = 0,954 \times 14'' = 13''$ ; Vaccaro:  $C = 4,91/4,82 = 1,020$ ,  $t = 1,020 \times 11'' = 11''$ ; Novelli:  $C = 4,91/8,33 = 0,590$ ,  $t = 0,590 \times 10'' = 6''$ ; Varalli:  $C = 4,91/2,65 = 1,855$ ,  $t = 1,855 \times 8'' = 15''$ .



L' « A. S. 1 » di Luigi Masiero di Valdagno (Vicenza).

La classifica che si otterrebbe sarebbe la seguente:

- 1° Munari 235'';
- 2° Caronti 127'';
- 3° Noto 112'' 2/5;
- 4° Tedeschi Mirto 106'';
- 5° Verna 75'';
- 6° Ciampolini 43'' 4/5;
- 7° Libero Biasin 33'' 2/5;
- 8° Preti 29'' 2/5;
- 9° Rio 27'';
- 10° Varalli 15'' 3/5;
- 11° Tedeschi Geo 13'' 2/5;
- 12° Vaccaro 11'' 2/5;
- 13° Novelli 6''.

È notevole lo spostamento di Munari e di Caronti in testa, di Tedeschi Mirto al 4° posto. Anche Verna sale dal 7° al 5° posto. Biasin retrocede dal 5° al 7°, mentre Varalli, da ultimo che era passa ad essere decimo.

Altri cambiamenti della classifica si otterrebbero considerando la diversità di peso di elastico e di sezione maestra della fusoliera, in rapporto alla superficie alare: certamente ancora in favore degli apparecchi a corta fusoliera.

Dunque gli apparecchi di minore lunghezza relativa di fusoliera avevano, in paragone agli avversari di tendenza opposta, migliori qualità aerodinamiche.

Ed è esattamente questa la condizione che l'aeromodellista deve ricercare nelle proprie costruzioni.

È appunto per poter avere un esatto paragone fra un apparecchio e l'altro, ed in conseguenza fra l'abilità dell'uno e dell'altro modellista, che sarebbe molto opportuno fra i rapporti delle dimensioni dell'apparecchio (lunghezza, superficie alare, sezione maestra della fusoliera) anzi che imporre la somiglianza, sia pure anche nelle proporzioni fra le dimensioni, con apparecchi esistenti, e suddividere inoltre gli apparecchi secondo il peso della matassa. La valutazione sarebbe esatta, poiché la parità di condizioni farebbe risalire l'abilità del costruttore nello sfruttamento dell'elastico, e nell'uso di buone forme di penetrazione.

Mi si obietterà che non tutti i modellisti possono essere in grado di ottenere questi risultati: faccio notare che nella grande maggioranza hanno saputo scegliere con criterio i modelli da imitare e che, in secondo luogo, data la piccola velocità e l'esiguo carico alare, il dover imitare un apparecchio esistente può essere un danno piuttosto che un beneficio. Infine, sono stati nominati i Delegati all'aeromodelismo.

Che ci starebbero a fare se non insegnassero qualcosa? Servirebbe anche ad una esatta valutazione della loro opera, che deve appunto portare al modellista (che è un pratico) l'aiuto teorico.

Infine, mettendo anche in frequente contatto i modellisti di una regione con l'altra, i migliori dovrebbero un insegnamento pratico notevolissimo; basta che due modellisti si furtino da lontano perché nascano colloqui che, anche se zeppi di termini tecnici errati, danno sempre buoni frutti, poiché nell'essenza delle cose, quasi sempre essi vedono giusto.

D'altronde, per quanto liberi di disegnare le forme che loro più piacciono, terrebbero sempre presente un modello esistente preferito: lo strampalato, il novatore senza fondamento teorico, sarebbe ben presto persuaso della necessità di studiare quello che già è stato fatto piuttosto che voler inventare cose nuove non essendo in grado di farlo: e dare una simile persuasione è la cosa migliore che si possa fare per i giovani, ma lasciando loro la sensazione e la possibilità di lavorare di testa propria.

Praticamente poi i risultati sarebbero certamente migliorati, e questo sarebbe il miglior mezzo per attirare nuovi elementi, e far capire a tutti che il modellismo può anche non essere un gioco da permettere solamente durante le vacanze.

A riprova di questo convincimento, che non è soltanto mio, in questa stessa pagina sono pubblicate due fotografie di un bellissimo modello con motore a scoppio che avrebbe meritato di essere veduto al Concorso Nazionale.

**Giorgio Bacchelli**

## AEROMODELLISTI CHE LAVORANO IN SILENZIO

Luigi Masiero, di Valdagno in provincia di Vicenza, ha mandato le fotografie di questo modello con motore a scoppio. Siamo abituati a vedere bocche aperte per la meraviglia davanti a fotografie di modelli esteri, vedendo le ruote con pneumatici «ballon». Ecco



Luigi Masiero col suo bel modello.

che anche in Italia un bravo e valoroso ragazzo ha saputo fare altrettanto. Come riproduzione fedele dell'«A. S. 1» è perfetto: il fatto che voli o no, poco importa: è sempre una cosa da ammirare per la cura e la passione evidenti che dimostra. Abbiamo già scritto che un motore di tanta perfezione esige, anche per essere mostrato soltanto, un bell'apparecchio (che volerà, poi, detto fra noi, più facilmente di uno malfatto).

## LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

PASQUALE STARITA - Napoli. — Il profilo alare sia negli aeromodelli che negli aeroplani veri è di massima importanza, perciò ti scongiuro a volere costruire le ali lisce come tu dici. Nei numeri arretrati de L'Aquilone (vedi l'annata 1934) ho insegnato in modo semplice come si possono costruire delle strutture per aeromodelli, perciò ti consiglio di consultare quei numeri arretrati. I numeri arretrati costano L. 0,60 l'uno. Il prezzo di un paracadute è di circa dieci mila lire.

PIETRO CHILEROTTI - Thiene. — Il difetto del tuo modello si deve ricercare nell'elastico che forse è poco e di sezione non adatta: può darsi che anche l'elica sia difettosa o non appropriata all'apparecchio. I cartoni sono stati esauriti ed ora sono in corso di ristampa. Per partecipare a un corso di volo a vela occorre essere iscritti

ai Fasci Giovanili: rivolgiti all'Aero Club di Vicenza, via Riale n. 5.

GIUSEPPE LOBBI - Firenze. — La sagoma del tuo modello non mi dispiace, però le dimensioni sono misere perciò ti consiglio di rifare il progetto di dimensioni doppie. Il peso dell'apparecchio dipende dai materiali che adoperei per costruirlo e dal sistema di costruzione; perciò non posso esserti esatto alle tue domande. La tua invenzione non è una cosa nuova e nemmeno utile per la stabilità dei modelli in volo, anzi è dannosa.

ROMEO NARO - ????. — La descrizione ben dettagliata di un motorino ad aria compressa la potrai trovare su L'Aquilone n. 2 e 3 del 1935. Non darmi più del «lei» se no divento permaloso.

VALENTINO e GIUSEPPE CODELUPPI - ??? — Per profondità d'ala s'intende la sua larghezza che tecnicamente viene chiamata corda. Di centri di pressione e di linee di pressione ne ho parlato recentemente su L'Aquilone n. 18 del mese scorso.

EZIO BEVILACQUA - Roma. — Non adopero il tuo pseudonimo perché proprio non è adatto per chi intende di librarsi nell'azzurro del cielo: un'ala infranta non vola più; mentre invece tu devi volare. Se vuoi metterti a contatto con qualche aeromodellista romano rivolgiti al seguente indirizzo: Elvio Tosaroni - via Principe Eugenio n. 106. In quanto ai materiali la ditta che ti consiglio è quella di Bologna.

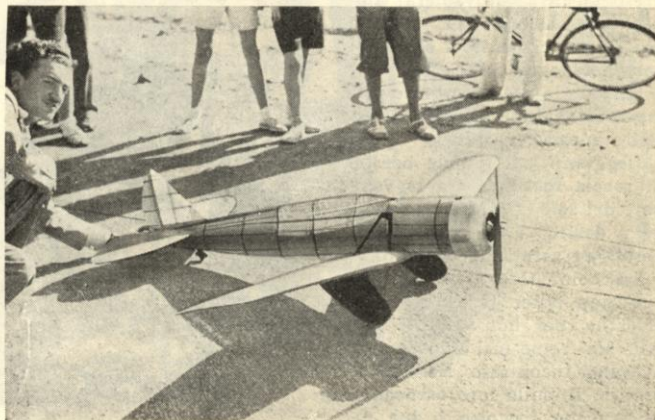
AQUILOTTO PALERMITANO - Palermo. — La sede dell'Aero Club «Ignazio Lanza di Trabia» è in via Salvator Meccio n. 24 - Palermo.

SERGIO MILITELLO - Palermo. — Per quanto riguarda le tue aspirazioni, ti consiglio di inviare subito l'abbonamento. Ti consiglio ancora di farti inviare tutti i numeri arretrati incominciando dal 1° gennaio 1934.

FERRUCCIO ZARINI - Braccia. — Lo spessore dei serbatoi che devono contenere l'aria compressa si ricava dal calcolo considerando la pressione massima di almeno una volta e mezzo quella che normalmente si desidera. La formula con cui si ricava questo spessore la troverai sul n. 3 del 1° febbraio del 1935. Il coefficiente K puoi considerarlo uguale a 12. Non posso essere preciso nella tua ultima domanda perché non conosco il tuo motore a turbina.

GALETTO - Modena. — Sono dispiaciuto di non poterti mandare il disegno che desideri in scala, perché è di carattere riservato. I profili che vuoi adottare vanno bene. Per l'attacco del carrello e per il montaggio delle ali cerca di ingegnarti, io non posso esserti preciso perché non sono a conoscenza del tuo sistema costruttivo. Per superficie portante dovrai calcolare quella delle due ali scomponendo per il calcolo la figura geometrica, se è irregolare, in poligoni regolari.

**Giar.**



Il «Breda 42» del romano Elvio Tosaroni.

# VIAGGIO PER IL SAHARA

Grande romanzo aviatorio-coloniale di Ullisse Perso

(Continuazione dal numero precedente)

Poi si sdraiò con il viso verso le stelle, e attese il richiamo di Ali.

Un somaro ragliò desolatamente alla falce della luna, equilibrista sull'orlo della hamada; vagiti e cantilene di mamma dal centro del bivacco; finalmente, tra i fuochi che smorivano, si stese il sonno.

I cammelli ruminavano ruggendo.

Alle due Ali fu puntuale. Salgono sulla gran gobba, Ali dietro e zio Massimo alle briglie.

Il mehari, senza rumore, si leva e fila sicuro, rapidamente trasportandoli lontano. Il bestione costretto da tanti giorni al passo lento della carovana, pareva gioire di quella corsa. Alla luce delle stelle, la traccia della carovaniera, battuta da tanti secoli, spiccava nitida sulla roccia, ora, nella notte, di colore scuro livido. Dal sud soffiava un vento gelido che tagliava il viso di Zio Massimo, attento alla guida e soddisfatto di quella corsa, che lo avvicinava a el-Bab, dove almeno avrebbe notizie di Belker.

Corsero così senza parlare fino all'alba.

Schiarendosi l'aria, zio Massimo notò all'orizzonte una linea gialla di alture e la indicò ad Ali.

— El-Bab.

— Così presto?

— Arriveremo fra quattro ore.

— Dunque alle nove.

“Strano però che non si sia incontrato Belker. Che abbia preso un'altra carovaniera? Impossibile. Dunque? E' meglio che io non ci pensi; a el-Bab si spiegherà ogni cosa”.

Quando le quattro povere palme e le scarne casupole di el-Bab apparvero nitide, quasi galleggianti nel grande oceano di roccia rossigna, tra le vampe del sole, zio Massimo scorse a destra, a un centinaio di passi, un aeroplano infranto.

“Eccolo!”

E non poter fermarsi a far ricerche, per non tradirsi con Ali. Ma, come mai dunque non avevano incontrato Belker, se proprio lì, sulla loro carovaniera avevano raccolto i due ragazzi?

Affrettò la corsa, sollecitando il suo Slop, che, trascinato dalla vista del verde vicino, lanciò, briosamente buffo, le sue gambacce a un ambio traballante, e in dieci minuti andava a posare il muso sull'orlo del pozzo. C'era lì una beduina con le trecce nere infioccate di rossi nastri sporchi, intorno al viso bruno, largo; e una grande collana di monetine le scendeva sull'ampia scollatura: stringeva al petto un pupo lercio, addormentato; e intanto riempiva la gargoletta, tuffandola nella scarsa acqua della vasca.

— Dove sono i tuoi parenti? Il tuo uomo? Tuo fratello? — chiese Ali.

— Tutti a Murzuk.

— Perché?

— Carovana Belker tornata Murzuk, dopo presi “auled” reoplano.

— Meno male! — commentò zio Massimo insidiosamente: e fissò Ali che era sceso a bere.

— Bene! — esclamò Ali — nessuno ci avrà veduti.

— Certo! — concluse zio Massimo impaziente — risali,

che si parte subito: tu hai fretta, non è vero?

Ali ebbe un istante di sospetto e disse per tentare:

— Ma la strada è lunga: fratello Hassan. Bisogna riposare, bere, mangiare.

— Hai ragione, fratello: fermiamoci due ore. — Il mehari sonnecchiava con il testone a specchio sulla vasca, mentre zio Massimo, dall'orlo opposto, tuffava braccia e viso in quell'acqua pur troppo tiepida, e quando levava la testa, tutta gocciolante, gli luccicavano gli occhi così vivamente che Ali ne sentiva disagio.

Da una casetta sbucò un vecchio tutto bianco e tremante. Era cieco. La donna gli si avvicinò a mormorarli alcune parole e quello, annaspando, arrivò al pozzo:

— Insciallah, fratello.

— Insciallah! — rispose Massimo. — Tu sai perché Belker è tornato a Murzuk?

— Sì. E' arrivato reoplano con carta gettata giù e comando ritornare.

— Grazie, fratello.

Ali pronto:

— E a te che te ne importa?

— Anch'io sono un ladro e voglio sapere le notizie della strada per regolarmi.

Ripartirono in pieno meriggio sebbene la donna e il vecchio consigliassero di fermarsi fino al tramonto.

— Oggi brutto giorno.

— Abbiamo fretta e siamo forti.

Ma appena cominciò la discesa dell'altro versante delle colline di el-Bab, entrati in una conca aridissima furono investiti dal divampare feroce del sole, che sulla roccia viva scatenava fiamme, incrudelite nel riflesso. L'aria tremolava con bagliori di lamette argentee, stagnando senza moto fra gli orli lontani delle alture all'orizzonte. Nessuna traccia di vita, non un rovo, non un insetto, neppure i rettili color terracotta, che vivono tra le spaccature infocate.

La Hamada inferociva.

Zio Massimo accecato, intontito lasciò le briglie del mehari, che stentava a muovere le zampe, su quel terreno scottante, e già l'istinto lo portava a ritornare all'oasi lasciata solo da un'ora; e gli uomini, inerti ormai, lo lasciavano fare, quando, alle loro spalle, sentono delle voci e un fracasso di ruote.

Nel momento che il mehari si volta indietro e, rinculando alquanto, riprende poi il suo cammino verso el-Bab, zio Massimo distingue un autocarro militare in corsa giù per la discesa del colle.

“Siamo inseguiti! Sono militari che hanno incrociato Ramadan e ora danno la caccia ai ladri”.

Il suo primo pensiero fu di lasciarsi raggiungere, farsi riconoscere e consegnare Ali; ma poi rifletté che forse non riu-



Dietro rombava l'autocarro rimbalsando sul terreno roccioso.

scirebbe a provare, in quelle solitudini, la sua vera condizione; e che le apparenze erano tutte contro di lui: provocare l'arresto di Ali a Murzuk, come aveva progettato la sera avanti, sì, sarebbe una prova sicura della sua onestà: ma ora, dopo un inseguimento, pareva invece un ripiego. E poi, quanto tempo perderebbe! e intanto chissà che accadrebbe dei ragazzi affidati a quell'introvabile Belker. "Tentiamo la fuga: su queste rocce il mehari corre più del vostro autocarro".

Afferra energico le briglie, rimette la bestia riluttante verso il sud, e si tuffano dentro quella fornace spaventosa, in una fuga pazzo.

— Lasciarmi arrestare come ladro, no no e poi no! Sù, sù, Slop!

Dietro rombava l'autocarro rimbalzando sul terreno roccioso; con rantoli d'agonia nelle fermate brusche, all'urto dei sassi più sporgenti, e riprese di lunghi brontolii.

— Sù, sù, Slop! Ladro io? Ah no!

#### Capitolo XXVI.

Quando il mehari, furibondo per quella corsa, a cui Massimo lo spingeva con strattoni di briglie, pedate sul collo, gridando impaziente, ricalcitava sgrop-pando, Ali sbraitava:

— Ferma, fratello! — Abituato al suo somarello, sentiva ora sconvolte le buone norme di pacato equilibrio, e tutto penzoloni da un lato, in pericolo di andar giù, implorava, bestemiava maledicendo.

— Va all'inferno! — gli gridava Massimo e picchiava con più vigore il suo Slop-dal-collo-lungo.

Dietro, a meno di mille passi, l'autocarro inseguendo urgeva.

Raggiungono finalmente le alture di Bir Hassi, e quel po' di verde, che ne ombreggia il pozzo, richiama il mehari; a collo teso si slancia sù per la salita; in breve è sulla cima, urta il muso contro un tronco secco, e si accovaccia lì, inerte.

"Siamo fritti! L'autocarro, eccolo, lì sotto... lui non si stanca" e zio Massimo cerca furiosamente un rifugio, e, come non vede, nell'agitazione, un ripiego più spedito, si denuda rapido e salta giù nel pozzo.

L'acqua è a due metri e abbastanza profonda per il tuffo.

— Ah! Ah! Finalmente! — e diguazza felice, dimenticando, nel ristoro immediato, che è lì per nascondersi. Ali, che non ha capito il perché di quella fuga, lo guarda attonito e ride.

si arresta, sospende il diguaz-

Il cigolio dell'autocarro che zar di zio Massimo: "Son preso!" e si addossa, sott'acqua, alla parete cretosa, con la testa in un incavo, ferma che pare un ciuffo nero di erbaccia acquatica.

Intanto ascolta sospeso.

— Dov'è il tuo padrone? — gridò di lassù dall'orlo del pozzo, una voce franca, che fa risalire il nostro amico.

— Padrone? Quello là essere Hassan ben Moussa, mio amico — balbetta Ali.

Ma la testa, a cui appartiene quella voce, si affaccia e fissa, negli occhi incerti di Massimo, i suoi occhi vivi, felici.

— Oh, Massimo, si sta freschi lì dentro?

— Giordano! ma... ma allora scendi qua anche tu: ti offro un bagno nel mio appartamento.

— Accetto, Massimo. — E il capitano Giordano, dopo tanti giorni di arsura, butta via i panni e fa il tuffo.

— Ciao, Giordano: vuoi un bicchiere d'acqua?

— Grazie. Come vedi non fo complimenti. Ma anche tu, quando ti trasformi in indigeno, non ne fai.

— Spiegati, spiegami: io... io...

— Tu, tu... mi hai fatto soffocare in questa maledetta Hamada.

— Oh, sì: il mio mehari corre bene. Peccato che ora sia sfinito!

— Vorresti ricominciare?

Sdraiati nell'acqua, con le braccia inerti a galleggiare, se la godevano i due amici, mentre Ali, di sopra nel gran caldo, seduto sulle gambe incrociate, fumava tranquillo una sigaretta avuta in dono da uno dei cinque militi addetti all'autocarro.

— Sua eccellenza ha indovinato il tuo piano, scoperto la tua traccia e dato a me l'incarico di raggiungerti per aiutarti. Come vedi, la cosa è semplicissima: un autocarro con un motore meraviglioso; siamo magnificamente attrezzati e c'è anche un buon telegrafo. Ma... e i ragazzi?

— Hai visto l'aeroplano caduto davanti a el-Bab?

— Eh, sì: un apparecchio francese: sappiamo. Due aviatori dispersi, raccolti dalla carovana di Belker e riportati a Murzuk, dove sono stati ripresi da un apparecchio partito da Gadames.

Zio Massimo scivolò giù, tutto sott'acqua: solo una ciocca nera emergeva presso il braccio di Giordano.

— Che c'è? — La testa è ripescata e tenuta fuori per la barba.

— C'è che... ma non tirare così... ecco, mi rialzo... c'è che, da quasi venti giorni corro giù per questa Hamada deliziosa convinto che quei due francesi fossero i nostri ragazzi.

— Bene, bene, — conclude Giordano ridendo.

— Come puoi restare così calmo? Dunque i ragazzi... — e zio Massimo si rizza di scatto, con le mani nei capelli, disperato.

— Sta' sotto, che ti daranno una contravvenzione... per bagno in pubblico senza costume.

— Mi fai impazzire!

— Perché da due giorni i ragazzi sono a Murzuk che ci aspettano, sani e salvi.

Ormai tutti lo sanno.

Zio Massimo si sdraia nuovamente nel suo canapè acquatico:

— E io ci faccio una bella figura! E che rischi!

**Ulisse Perso**

(Il seguito al prossimo numero.)



"Dove sono i tuoi parenti? Il tuo uomo? Tuo fratello?"



**AVIOGIGI - Bergamo.** — Le tue disavventure agli esami trovano un degno riscontro nel resoconto della battaglia aerea di *Gabbiano Biondo*. Ormai sono inutili le tirate di orecchi: siete sotto gli esami e non rimane che farvi l'augurio che questa volta vada bene. Beato te che puoi volare con 2 lirette. Ripetimi la richiesta dei numeri che ti mancano, unendo nome cognome e indirizzo. Ricambio i tuoi tanti e tanti saluti aerodinamici.

**MARIO COLETTI - Recco.** — Farò mandare le copie di saggio se mi fai avere gli indirizzi attuali dei destinatari. Mi rallegro per la tua attività. Aspetto qualche fotografia, secondo la promessa. Saluti azzurri.

**ENZO MANCINI - Firenze.** — Scrivi più chiaro. Il mio vero indirizzo è «Zio Falcone - *L'aquilone* - Viale dell'Università - Roma». A titolo di incoraggiamento e in via del tutto eccezionale ti faccio spedire in regalo alcune copie arretrate del giornale. Però, tu, in cambio, mi devi promettere di fare una buona propaganda fra i tuoi amici e compagni di scuola. Scrivimi quando vuoi. Cordialità azzurre.

**EULO - Milano.** — Se il cielo ci assisterà faremo il raduno a Milano; ma non posso prendere impegni nel modo più assoluto. E' la stessa faccenda del giornale settimanale. Siamo un po' alla mercé degli avvenimenti, cioè del cielo. Sii implacabile con la propaganda. L'Italia dovrà avere, fra qualche anno, 10.000 piloti. Saluti e auguri.

**FRANCO MUSCARELLO - Verona.** — No, questa volta non va, e me ne dispiace molto. Più spirito, ci vuole, e, sopra tutto, spirito più fine. Scrivi ancora. Ciao.

**CARLA RONDINA - Roma.** — Grazie delle gentili parole. Se farai della buona propaganda fra le tue amiche e compagne di scuola ci farai un piacere e diventerai, anche tu, una rondine benemerita. Ciao.

**Ettore Girardi - Padova.** — Credo che ti sia giunto quanto desiderate e tuo fratello. Ad ogni modo ripeto l'ordine di spedizione. Mi raccomando la propaganda a Padova. Per ciò che riguarda il distintivo posso dirti che ci penseremo il prossimo anno, quando il giornale sarà settimanale. Sì, speriamo che *L'aquilone* diventi settimanale col 1° gennaio prossimo, o prima. Saluti volanti.

**VITTORIO SARDO - Trento.** — I cartoni te li spedirò non appena la tipografia ce li consegnerà. Il costruttore di aeromodelli uscirà in pubblico alla fine di ottobre-primi di novembre. E non dire, per carità, che a Trento non c'è la sede provinciale dell'Aero Club. Vai in Corso Alpini, al numero 3 e troverai la sede. Presentati a qualcuno, a nome de *L'aquilone*, e chiedi che cosa hanno deciso per la scuola d'aeromodellismo. Poi scrivimi come sarà andata. Azzurrità.

**ANGELO FELMER - Trieste.** — Ti faccio spedire *L'aquilone* sul Fondo Gaby Angelini. Quando potrai mandare 7 lire ce le manderai, e l'omaggio lo passeremo ad altro aquilone in bolletta. Va bene? Il cartone che chiedi è in ristampa. Fai buona propaganda a favore de *L'aquilone* e studia per diventare un bravo aviatore. Tanti auguri e cordialità.

**CONDOR - Gorizia.** — Sono stati spediti i giornali ai nuovi abbonati. Apprendo che tu hai volato e con te ha volato il tuo piccino. Ne sono anch'io felice. Ti faccio spedire ciò che desideri. Ti ringrazio della buona propaganda e ti auguro tanto bene.

**PIERO COLOSE... (?) - Pisa.** — Caro mio, a parte i desideri esagerati, se non scrivi chiaro, non so chi tu sia. E' una vergogna. Centinaia di ragazzi ci scrivono chiedendoci un'infinità di cose e non firmano le lettere, o firmano in modo illeggibile. E poi dite che noi non abbiamo della pazienza!

**ENZO BEVILACQUA - Roma.** — Ti ringrazio e attendo i nuovi abbonamenti promessi. I cartoni ti verranno spediti presto. Ora sono in ristampa. Saluti rombanti.

**LORENZO INGHIRAMI - Tripoli.** — Ho passato il tuo reclamo all'amministrazione de *L'ala d'Italia*. Ho avuto assicurazione che verrà provveduto in merito. Tu informami se le cose sono andate a finire bene. Ti mando anche il numero 19 de *L'aquilone*. Saluti azzurri.

**ADOLFO ZORDAN - Acquafredda.** — Non posso accontentarti. Non so e non potrei dirti il numero degli apparecchi delle armate aeree dei diversi paesi. Cercherò di fare ciò che mi chiedi relativamente al tuo arruolamento. Auguri.

**BRUNO NOVARESE - Torino.** — Non so se il raduno di Milano si farà. Tu non farti delle illusioni. Parlando de *L'aquilone* settimanale tu dici che per realizzare questo nostro grande sogno basterebbe che ogni abbonato si impegnasse di portare al giornale un abbonato nuovo. Certo. Ma il fatto è che molti promettono e pochi mantengono. Tuttavia io ti posso assicurare che il settimanale si farà; fra un mese, o fra sei, o fra un anno, ma si farà. Ti dico anche che solleciteremo la nomina del delegato all'aeromodellismo di Torino. Cordialità e auguri di bene.

**GUIDO FARRIS - Venezia.** — Per sapere i titoli di studio necessari all'ammissione alla Accademia Aeronautica, chiedi all'Aero Club di costi. In quanto ai cartoni, effettivamente sono esauriti, ed in ristampa. Richiedili fra qualche tempo. Saluti aerei.

**JONIO SERGIO - Firenze.** — Non hai avuto i cartoni perché, essendo esauriti, sono in ristampa. Ripeti la domanda più avanti. Ti faccio mandare il numero richiesto. In quanto al giornale, non dirci che ci siano cose sciocche. D'altra parte bisogna accontentare tutti: dai 5 anni ai 60. Perciò continua pure a fare propaganda tranquillamente, in barba a quelli che vorrebbero chi sa che. Perché non si mettono a studiare le opere di S. E. Croce? Lì c'è tutta roba seria. Cordialità.

**ALDO CALZA - Roma.** — I cartoni sono in ristampa. Tornali a chiedere più avanti. Ti faccio mandare i numeri richiesti, però ricordati che i numeri arretrati costano 60 centesimi l'uno. Aerosaluti.

**AQUILA NERA - Milano.** — Ti faccio mandare il numero richiesto. Per il raduno di Milano non ti posso dire nulla, perché nel momento che si attraversa non si può stabilire nulla. Ho guardato i tuoi disegni, ma ne ho tante, di caricature, che non possono essere pubblicati. Saluti rombanti.

**MACCHINA VOLANTE - Roma.** — Perché non credi che il veleggiatore di Canuto abbia fatto 6' e 9"? Forse dubiti che le classifiche non siano giuste? Mi dispiace che ti vengano idee simili. L'ho visto io e decine di persone insieme con me. Ti basta? Ciao.



**ARMANDO FRABOTTA - Caltanissetta.** — Ho provveduto a farti inviare i giornali in seguito al tuo vaglia. In quanto alle tue domande, ripetitele e ti sarà risposto. Cordialità.

**KETTY TOTERO - Roma.** — I numeri 14 e 16 ti sono stati spediti. Ma tu sei stata fuori, ti sei data alla pazzia gioia, e con i cambiamenti d'indirizzo è successo il disguido. La tua caricatura è stata pubblicata mi pare proprio nel numero del 16 agosto. Ho piacere che tu preferisca *L'aquilone* ai confetti: ci guadagna il cervello (mica che tu ne abbia bisogno, ma è sempre bene per tutti) e non ci rimette lo stomaco. Azzurrità.

**NOVELLINO ARDENTE - Roma.** — Per cominciare, puoi benissimo fare il «canard» che ti darà buona prova. Ma bisogna poi subito passare ai modelli normali, cioè con elica trattriva, prima a tubo, poi a fusoliera. Ti faccio mandare il numero richiesto. Cordialità aerea.

**AVIERE ROSSO - Roma.** — Nessuna tessera e nessun distintivo, per ora. Però, il prossimo anno, quando il giornale sarà settimanale, penseremo anche al distintivo. I cartoni non li hai ricevuti perché non li abbiamo spediti. Sono in ristampa. Ti faccio mandare, intanto, l'elenco degli abbonati di Roma. Cordialità.

**BALILLA GIORGIO PICCINELLI - Bengasi.** — Pubblicherò il tuo disegno in nero. La copertina non può assolutamente andare. Ti viene spedito il numero arretrato che chiedi. Ti faccio tanti auguri per i tuoi studi e per la costruzione di aeromodelli. Cordialità azzurre.

**TUOLO - Palermo.** — Grazie. Scrivo a parte. Lavora. Auguri.

**MOTORE A TRE CILINDRI - Crema.** — Rallegramenti per la promozione. Ti faccio mandare alcune copie per propaganda, sperando anch'io che tu riesca a fare degli abbonati. I disegni dell'«S 55 X» non costano nulla, per gli abbonati nuovi, ma adesso sono in ristampa. Saluti aerei.

**STELVIO MINUTO - Savona.** — Ti faccio mandare delle copie perché tu possa fare propaganda e l'elenco degli abbonati di Savona. I cartoni sono in ristampa. Richiedili più avanti. Il modello puoi farlo come vuoi. Cordialità.

**MANGANO - Assisi.** — Io e l'ingegner Bacchelli la ringraziamo e la salutiamo cordialmente.

**PULCINO - Rovereto.** — Ti spedisco tutto, meno i cartoni, che sono in ristampa. Ripeto: sono in ristampa. Ti saluto Avionetta, Pagniani e Tossaroni. Ciao.

**LORIS PAVACCI - Trieste.** — I cartoni sono in ristampa. Ti faccio spedire i numeri richiesti. *L'aquilone* diventerà settimanale presto, se tutti gli abbonati e amici nostri faranno una buona propaganda, a fatti, e non a parole. Cordialità.

**IDO VICARI - Bologna.** — Taradàn, taradàn, taradàn: oh, immortale figlio di Bononia sapiente e grassa, i tuoi soffici versi non mi piacciono. Troppa acqua è passata sotto i magri ponticelli del Reno tuo sparuto da che non usa più poetar su tal metro e con



*Mastrojanni è stato adibito, nel Raduno del Littorio, al servizio bagagli. Alcuni concorrenti, nei caricarsi, hanno avuto strane sorprese. Basti dire che uno di essi ha trovato fra le lenzuola un paio di «flaps» e un altro alcune valvole, oltre il paracadute. Questa la cronaca, la quale ha dei precedenti. E cioè: invitato dall'Aero Club di Roma, il nostro collaboratore, che è un pittore e non un groom d'albergo, si è recato a «collaborare» con il Comitato. Disgraziatamente, egli è caduto male. Sorte triste degli artisti, che non hanno il coraggio di protestare.*

simili accenti. Abbi dunque pietà di noi, e scrivi in prosa. Del distintivo parleremo il prossimo anno. Relativamente alle altre tue numerose domande risponderà Giarella. Saluti.

FALGHETTO - Trieste. — Sì, sono contento dei triestini, dai quali mi attendo grandi cose per l'avvenire. Scrivimi quando vuoi. Saluti a 709 chilometri orari.

G. TIRELLI - Reggio Emilia. — No, il tuo disegno non è originale. Tuttavia ti voglio sempre bene. Scrivimi quando vuoi. Ciao.

SAVERIO CHIAPPOLONE - Palmi. — Sì, regaliamo dei cartoni per costruire modelli di « S. 55 X », « S. 66 » ed « S. 74 »; ma questi cartoni sono esauriti. Una ditta di Milano li sta, però, ristampando. Abbi un po' di pazienza e sarai accontentato. Non dimenticte, intanto, di fare della buona propaganda a favore del tuo giornale, che diventerà, presto, settimanale.

FRANCO FRANCESCON. — Va bene. Pubblico una delle due caricature. Ti manderò il



Zio Falcone di Ala napoletana.

numero 15 se mi dirai dove abiti. Bella pretesa, la tua! Come posso io ricordare dove abitano, in che via e in quale città, migliaia di aquilotti e di rondini? Quando mi scrivi, ricordami questa mia risposta. Cordialità.

AQUILOTTO SPERDUTO - Palermo. — Facciamo la pace, via! Se ti dico che sono tuo amico, amicone, amiconissimo, mi devi credere. Ma, del resto, te ne darò le prove in avvenire. Manda pure le annunziate sette lire e incoraggia anche, altri a mandarne. I cartoni sono in ristampa. Va bene il consiglio circa le lezioni su apparecchi esteri. Quando il giornale sarà settimanale parleremo anche di questo. Stami sempre bene e allegro.

FRANCO SALERNO - Napoli. — In Italia le riviste d'aeronautica sono: « *Le vie dell'aria* », « *L'ala d'Italia* », « *La rivista aeronautica* » e, se me lo permetti, « *L'aquilone* » unica pubblicazione d'aeronautica dedicata esclusivamente alla gioventù. In Francia: « *L'aéro* », « *Les ailes* », e, per i giovani un bollettino tirato al ciclostile. Ti faccio mandare una copia in regalo della Rivista aeronautica. Del raduno napoletano non se ne parla, per ora. Tu capisci perché. Speriamo, nel prossimo anno, di poter fare grandi cose. Cordialità.

GABARDI-BRACCHI - Milano. — Risponderò a parte non appena riuscirò ad avere un po' di tranquillità. Saluti.

NEBBIO DI MILANO. — Fa sapere a quell'altro Nibbio che non bisogna rubare gli pseudonimi. Dunque Nibbio numero due, o, meglio, uno pseudonimo nuovo.

L'AQUILA - Ancona. — Pubblicherò i disegni che mi hai mandati. Saluti stratosferici.

ARNALDO GENTILI - Roma. — Sono dispiacente che le tue fotografie non siano riuscite bene. Cerca di mandarmene qualcuna di migliore; sopra tutto cerca di costruire dei modelli che volino. Non disarmare. Chi dura, la vince; specialmente se si tratta di

cosa importante come l'aviazione. Se troverò una copia del volume « Il pilotaggio dei velivoli » te la spedirò. « Il costruttore di aeromodelli » uscirà in pubblico fra un mese. Ricorda di fare sempre propaganda a favore del tuo giornale. Io ti voglio bene e spero che presto riuscirai a convincere tuo padre che l'aviazione è la più bella cosa del mondo. Volare — pensa! Il volo è la realizzazione d'un sogno antico come l'umanità, è la conquista più grande e più nobile dell'uomo. Abbiti tutta la mia simpatia.

MARCO NOTARNICOLA - Alberobello. — Le tue fotografie non sono pubblicabili. Sono torbide. Mandane delle altre, nitide. Se ce ne sono ancora, ti mando i disegni. Ma temo, temo assai... Saluti.

ANTONIO MAZZITELLI - Nicotera. — Tu ci accusi di mancata parola. Hai torto. E' segno che non ci conosciamo ancora. Noi desideriamo la gioia dei nostri amici, e non di leggere le loro rampogne. Dunque stami a sentire. Tu non hai ricevuto i cartoni dell'« S. 66 » e dell'« S. 74 » per il semplice fatto che sono esauriti. E' chiaro che qualcuno doveva rimanere senza. La disgrazia è toccata a te e ad altri 300 amici nostri. Ma non temere: non appena *l'Ala Littoria* ci manderà i nuovi modelli, che sono in ristampa, tu e gli altri 300 sarete accontentati. Capito? Ed ora ti saluto furbescamente.

RENZO BOSCOLO - Rovigo. — La tua idea di un'adunata degli abbonati rodigini per conoscermi è buona: ma se la fai in cantina, dopo non vi riconoscerete più, e la ragione è semplice. Ne uscireste tutti con la testa fra le nubi (o fumi del vino) e addio aeromodellismo. Piuttosto mi sembrerebbe un luogo più adatto, per la riunione, la Torre del Castello, dentro alla quale potresti appendere tante amache, con qualche fiore su ognuna, per rendere più simpatica la festa. Cosa ti costerebbe? Dall'alto ti sarebbe anche facile organizzare una festa aerea: quando si dispone di un aeromodello veleggiatore del rispettabile peso di 15 Kg., non occorre altro, ti assicuro. Che cada a picco, non può far meraviglia. Anzi c'è da pensare che non possa fare proprie di più e meglio (anche se riesci ad alleggerirlo di 5 Kg.). Ma come mai non ti si è ancora sfasciato? Sai che questo fatto, se è vero, è il più importante? E non rompendosi il modello, non è venuto un buco in terra sotto al tuo balcone? Mi raccomando, sta' attento quando lo butti che non ci sia nessuno sotto, se no i fiori dovrai mandarli tu capisci in che modo. Anzi mi permetterei di darti un consiglio: il veleggiatore buttalò dalla Torre, cercando che finisca nell'Adige. E' meno pericoloso. Per ultimo, si spera fra non molto di fare *L'aquilone* settimanale: a farlo giornaliero, come vorresti tu, c'è tempo ancora. Una cosa alla volta. Mandami il risultato dei voli e del raduno. Ci tengo. Saluti con 2000 Kg. di carico utile.

Zio Falcone



## Aeronautica Bonomi CANTU' VOLO A VELA

G. DELLA NOCE

### L'INVASORE DEI CIELI (FIABE AVIATORIE)

Volume riccamente illustrato  
a colori - Adatto per stremna

Prezzo Lire 15

Si cede ai nostri abbonati per sole  
Lire 10

Indirizzare vaglia all'Amministrazione de  
"L'AQUILONE",  
ROMA - Via dell'Università - ROMA

### AEROMODELLISTI

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

**M O V O**

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



ENZO JEMMA

Storia di due ragazzi  
che inventarono il volo

Elegante vol. in 16° riccamente illustrato  
Prezzo L. 8. —

Indirizzare vaglia  
all'Amministrazione de *L'aquilone*  
Roma - Viale Università - Roma

### 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.



## MOTORI E AEROPLANI

PER TUTTI I SERVIZI  
CIVILI E MILITARI

### MOTORE AS 6

Record mondiale di velocità  
assolute: Km/ora 709,209

Record mondiale di velocità  
sui cento chilometri:  
km/ora 629,370

Coppa Blériot:  
km/ora 619,374  
per mezz'ora di volo.

### AEROPLANO CR 30 (MOTORE FIAT A 30 R. A.)

Coppa Dal Molin:  
Km/ora 345  
(apparecchio monoposto)

Coppa Bibescu:  
Km/ora 356  
(apparecchio biposto)

Gara internazionale di  
acrobie collettive  
(apparecchio monoposto)

FIAT S. A.  
VIA NIZZA, 250 - TORINO

S.A. AERONAUTICA  
D'ITALIA  
CORSO FRANCIA, 366 - TORINO

# ALLEGRA STORIA DELL'AVIAZIONE

Tenta discendere  
rapido a un tratto,  
ma non è facile,  
e come un matto

sferza colpendolo  
scioglie la cera  
ed in un attimo  
l'ala leggera.

Egli precipita  
in fondo al mare,  
mentre il buon Dedalo  
lo sta a guardare

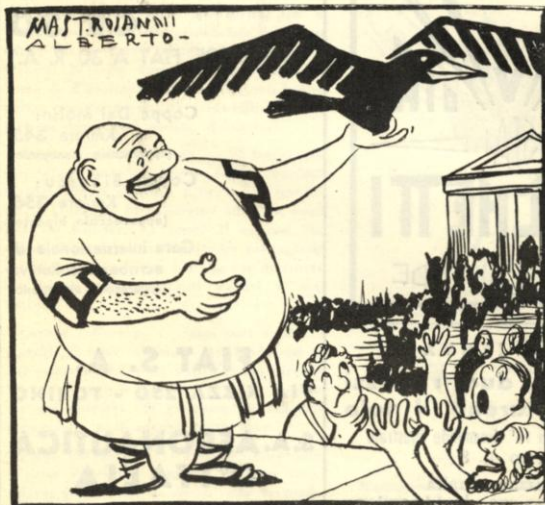
piangente, e tremangli  
le labbra mute  
(non avea Icaro  
paracadute...).

Questa è la tragica  
storia tremenda



invoca Dedalo,  
la fidanzata,  
Vulcano e Venere.  
Ma l'infocata

d'Icaro e Dedalo:  
Forse è leggenda,  
ma il leggendario  
volo nei flutti



diede nei secoli  
ben grandi frutti.

\*\*\*

Dopo, nei secoli,  
la storia addita:  
la colombella  
del greco Archita:

contemporaneo  
del gran Platone  
compì un miracolo,  
con l'invenzione

d'una bellissima  
colomba in legno  
dominatrice  
dei cieli il regno;

Neron, l'apostata,  
che fu poi pago  
del vol circenseo  
di Simon Mago;

e nell'Arabia  
il vol perfetto  
fatto a Mansauraha  
dall'architetto

che edificatane  
la torr gigante  
compì un bellissimo  
volo in aliante,

precipitandosi  
dal cornicione  
ed arrestandosi  
giù nel vallone.

Dopo un inutile  
periodo tardo,  
ecco il magnifico  
gran Leonardo.

Nato in italica  
terra (perdinci!)  
egli appellatosi  
volle « da Vinci ».

Pittor mirabile,  
grande scultore,  
scrittore emerito,  
disegnatore,

ai gran volatili  
con gran pazienza  
dedicò l'impeto  
della sua scienza,

e in base a calcoli  
sul volo alato



dettò le formule  
dell'aerostato.

D'un elicottero  
in tela e legno  
lasciò un magnifico  
grande disegno,

e oltre ad un serico  
perfetto aliante

schizzò una macchina  
detta « volante »

che azionandosi  
con piedi e mani  
doveva permettere  
i voli umani.

**Manrico il Trovatore**

(Segue).

