

L'AVULONE

Abb. annuo L. 14 - Semestrale L. 7,50
Esteri L. 28 - Un numero Cent. 30

settimanale di aeronautica per i giovani

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



Le memorie d'un tifoso dell'aviazione

(Seguito dal numero precedente).

UN ESPERIMENTO CATASTROFICO

Il volo record di Delagrange mi aveva inoculato nell'animo i germi del tifo aviatore a tal punto, da farmi preferire gli svaghi che più o meno si ispiravano all'aeronautica. Tali: i palloncini multicolori che lasciavo ascendere a grande altezza con l'ausilio d'un rochetto di filo da cucire, gli aquiloni dalle forme le più stravaganti, i paracadute improvvisati con carta velina, filo e contrappeso, gli « spiriferi » o eliche di latta scorrenti su bastoncini a vite destinati a lanciarsi a guisa di catapulte.

Tanta varietà di svaghi avrebbe dovuto fare di me un bimbo felice. Eppure, no! La mia felicità era incompleta, perché alla infantile passione aviatrice da cui ero pervaso mancava l'elemento fondamentale, l'ultimo ritrovato del progresso: l'aeroplano. Però, intendiamoci bene! Non gli aeroplani veri, ma i modellini da gioco, creati apposta per deliziare i bimbi, ma il cui prezzo, relativamente alle pietose condizioni economiche

del mio salvadanaio, era addirittura iperbolico. Ed iperbolico dovette sembrare anche ai miei di casa, perché non altrimenti m'è possibile spiegare il brusco rifiuto opposto al suggerimento da me loro fatto di un desiderato eventuale acquisto.

Toltami così ogni velleità d'ulteriore richiesta e del pari fallito, tra la più sconcertante indifferenza, il geniale progetto di realizzare il mio desiderio promovendo una sottoscrizione presso il parentado, fu giocoforza adattarmi a considerare gli inaccessibili e pur tanto idolatrati modellini quale un lusso proibitivo. E' facile immaginare quanto costasse alla mia passione insoddisfatta l'impossibilità di procurarmi un modellino qualsiasi, anche usato, anche di scarto. Ne soffrì a lungo, però virilmente e da bimbo deciso a non darsi per vinto a nessun patto. M'era impossibile procurarmi i tipi in commercio?... Non monti! Ne avrei fatto a meno, costruendone uno con le mie stesse mani.

Brillatami nella mente tal geniale idea, mi accinsi risoluto a porla in atto senza indugio. Ciò è nelle mie abitudini.

Fortunati voi, piccoli costruttori di modelli volanti, che avete la possibilità di consultare i manuali appositi e di acquistare il materiale adatto posto in commercio a prezzi modicissimi! A me invece mancarono detti comodi, né ebbi il conforto dell'incoraggiamento da nessuno de' miei, dai quali il mio progetto fu giudicato una nuova forma di sciupare il tempo.

Quanto al modello dovetti affidarmi in parte a poche illustrazioni e nel resto alle magre risorse della fantasia; riguardo al materiale fu d'uopo contentarmi d'un fascio di sambuchi secchi, d'alcuni fogli di carta velina, d'una mezza boccetta di gomma arabica e d'una matassina di refe.

La pazienza non è la mia virtù. Così debbo solo al mio amor fanatico per l'aviazione l'essermi astenuto dal ridurre il tutto in frantumi, come fui più volte tentato nel corso dell'immane fatica. Alfine, a furia di fare, disfare, rifare, giunsi alla men peggio a capo dell'opera perfissami. Il mio trabucolo aveva una lontana rassomiglianza con i cervi volanti di tipo « Hargrave », o, meglio, con i biplani « Voisin » e « Farman ». Le ruote del carrello erano costituite da due

rochetti di legno della macchina da cucire, l'armatura dai sambuchi, il rivestimento dalla carta velina, l'elica da un pezzo di cartone ritagliato, il pilota da una comparsa del mio incompleto e modesto teatro burattinesco.

Dati gli ultimi colpi di rifinitura, volli affrontare l'opinione pubblica e ne strombazzai la notizia agli amici e ai condiscipoli. La maggior parte se ne disinteressò e, con un'indifferenza che ferì sino ai precordi del mio amor proprio, declinò l'invito; gli altri, i più intimi, accorsero in gruppo a contemplare quell'...ottava meraviglia.

In verità i miei amici non dimostrarono quelle elementari doti di cortesia e quel delicato sentire ch'è doveroso attendere da chiunque è ammesso in casa altrui, né i loro apprezzamenti furono improntati a galanteria ed equanimità. Io, che m'ero lusingato di ricevere un tributo unanime di lodi, ne rimasi assai male, tanto più che il peggio screanzati e mordaci nell'infierire coi loro insipidi e oltraggiosi commenti contro la sudata opera mia furono proprio coloro sulla cui fedeltà ed amicizia contavo maggiormente.

Chi ebbe a ridere sulla forma, chi sul materiale, chi sul modo di applicare le ruote e l'elica, chi sul burattino-pilota. Un Giobbe di marmo avrebbe perso la pazienza e cazzottato di santa ragione quella petulante schiera di critici in calzoncini. Io che, come già dissi, non ebbi da madre natura la virtù che immortalò il biblico personaggio, mi sentii assalire da una sorda irritazione e fui li per ingaggiare con i miei compagni una mischia. Fortunatamente la considerazione del numero de' miei avversari mi rattenne da un tale sproposito che si sarebbe risolto senza dubbio a mio danno, per cui mi limitai a tener loro testa a parole, cosa facile, avendo sempre posseduto sin da piccolo voce squillante e scilignuolo sciolto.

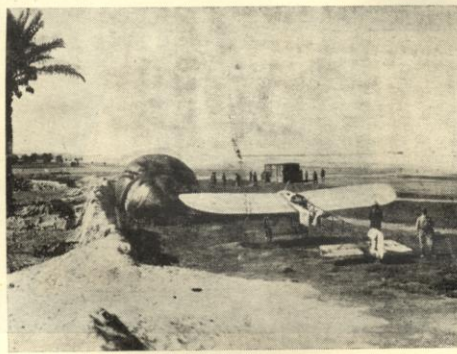
Insomma, dopo lungo volere, decisi di difendere il mio prestigio di costruttore con un pratico esperimento di lancio, ingenuamente convinto sul buon esito di esso. Non ci mancava altro!... I miei amici mi presero in parola e scesero a precipizio nel sottostante cortile per assistere al collaudo; io m'affacciai al parapetto della balconata, reggendo sulle braccia il mio apparecchio. Dopo alcuni istanti d'incertezza mi feci animo e, sollecitato dalle urla degli amici in attesa nel cortile, lanciavi la mia creatura nell'impalpabile fluido aereo.

Quel che successe e seguì con trepidi sguardi si svolse in pochi istanti. L'apparecchio, in grazia forse d'una lieve bava di vento, obliquò equilibrandosi sin verso metà cortile, oscillò un due o tre volte, indi si rovesciò di schianto e piombò a picco sul crocchio de' miei compagni urlanti come spi-

ritati, sfasciandosi in modo lagrimevole. In men che non si dica scesi le sei rampe di scala (abitato al terzo piano) e fui nel cortile dove raccolsi i miseri resti del mio sconquassato apparecchio, sul quale (non ho vergogna a dirlo) versai lacrime inasprite dallo schiamazzo beffardo dei compagni giubilanti per l'accaduto.

Il vocione stentoreo del nerboruto e generosamente baffuto portinaio uscito a sedare l'indecente gazzarra, mise in fuga i miei dileggiatori; io risalii in casa coi rotami, impreccando contro la presuntuosa storditezza causa prima del disastro.

Il collaudo del mio primo aeroplano s'era risolto dunque in un pietoso fallimento. Ciò nondimeno decisi di riattarlo, fedele già sin dal quel tempo all'eroica divisa « Frangar, non flectar ». Un mio cugino, giovanotto intraprendente e meccanico a tempo perso, mi venne in soccorso e da quei resti ne trasse un superbo aquilone biplano



Un apparecchio monoplano sul campo di Ain Zara (Tripolitania) durante le operazioni del 1911.

che, sperimentato nell'antica Piazza d'Armi, salì a tale altezza da costringermi a svolgere quasi del tutto il grosso gomito di spago a cui era frenato.

Fu una rivincita clamorosa. I miei compagni, dapprima indifferenti o beffardi, si mutarono in miei entusiasti ammiratori e mi colmarono d'elogi che, per quanto interessanti, molto lusingarono la mia infantile vanità.

(Continua).

Piero Botto

Il primo impiego bellico dell'aeroplano

Siamo nel 1911; l'aviazione è ancora ai primi passi timidi e incerti. Con gli apparecchi a cassettoni del tempo, goffi e mal sicuri mossi da motori asmatici e catarrosi, se la partenza era quasi certa, il ritorno era molto dubbio.

Era l'epoca eroica in cui gli aeroplani si costruivano con qualche canna di bambù, pochi metri di filo d'acciaio, qualche pezza di seta, due ruote di bicicletta e un motore messo Dio sa in che modo e sui quali delle persone avevano la temerità di salire e partire alla conquista dei cieli. Fu precisamente durante la guerra libica che il nostro comando volle tentare l'impiego dell'aviazione per scopi bellici.

Si trattava di penetrare in una terra sconosciuta e misteriosa, di cui non si avevano che scarse notizie ed assai inesatte. Basti pensare che sulle poche carte della regione, Azizia era segnata a est di Tripoli mentre si trova a sud-ovest.

Un semplice volo di prova compiuto sopra un campo di aviazione costituiva di per se stesso un atto di coraggio. Volare in tali condizioni sopra regioni sconosciute dove l'atmosfera arroventata e il vento del deserto costituivano una grande incognita, cui si aggiungeva il pericolo di cadere fra gente barbara e nemica, era impresa disperata.

La decisione che oggi sarebbe più che logica, allora parve temeraria. Il 28 settembre 1911 il reparto aviazione del genio specialisti ricevette l'ordine di fornire una squadriglia di apparecchi per la spedizione libica.

Il reparto era formato da pochi apparecchi e da pochissimi piloti novellini. Si requisirono nove apparecchi presso i cam-

pi di aviazione di Aviano e Malpensa, altrettanti hangars e un po' di pezzi di ricambio, quattro piloti effettivi e cinque di riserva. Undici giorni dopo, trenta uomini e un sergente che costituivano il plotone autonomo, erano pronti per la partenza.

Uno dei primi ostacoli che essi incontrarono fu lo scetticismo generale. A Napoli, quando si trattò d'imbarcare gli ingombranti cassoni, nessuno se ne voleva occupare. Finalmente per interessamento di un semplice ufficiale subalterno, il capitano Badoglio, ora Capo di Stato Maggiore Generale, il materiale fu imbarcato.

A Tripoli, quando, scelto il campo e montati gli apparecchi, la squadriglia si trovò pronta, giunse l'ordine di... non volare; si temeva un disastroso effetto morale in caso di cattura di un apparecchio da parte del nemico.

Finalmente il 22 ottobre l'ordine venne revocato e gli irrequieti aviatori ebbero il permesso di volare entro 5 km. dalle nostre linee. Si apriva così il libro d'oro dell'aviazione italiana che a campagna finita registrava 712 voli di guerra in 13 mesi di azione.

L'onore di compiere il primo volo di guerra spettò al comandante della squadriglia cap. Piazza, il quale volò per un'ora e un quarto sul luogo della battaglia e al suo ritorno disse sorridendo: « Ho fatto il primo volo di guerra ».

Cominciò allora la nobilissima gara che essi chiamavano « Puntigli da prima donna ».

Dopo tre giorni che Piazza aveva volato per un'ora e un quarto, Moizo volava per due ore e mezza, quindi i due ufficiali si mettevano d'accordo per effettuare il primo bombardamento. Ma il tenente Gavotti vicinava e non potendo partire e atterrare col suo apparecchio, giocò un tiro mancino. Una mattina all'alba, mentre tutti dormivano, partì con apparecchio non suo carico di bombe e andò a seminare la strage e il terrore tra i nemici annidati a Ain Zara e nei loasi di Tazirua.

Essendo solo ed avendo una mano occupata nella guida, dovette strappare le copiglie delle bombe coi denti. Al ritorno l'ufficiale coraggioso e indisciplinato trovò i superiori che lo attendevano, accigliati, per abbracciarlo.

Piazza si prese la rivincita, eseguendo le prime fotografie aeree e il primo volo notturno nel grande mistero della notte africana, guidato dalla bussola illuminata da una lampadina elettrica.

La più grande aspirazione dei piloti era di recarsi a Homs (110 Km. da Tripoli); ma l'impresa era tanto arrischiata, che ci volle del bello e del buono prima che Gavotti riuscisse a strappare al Comando la sospirata autorizzazione.

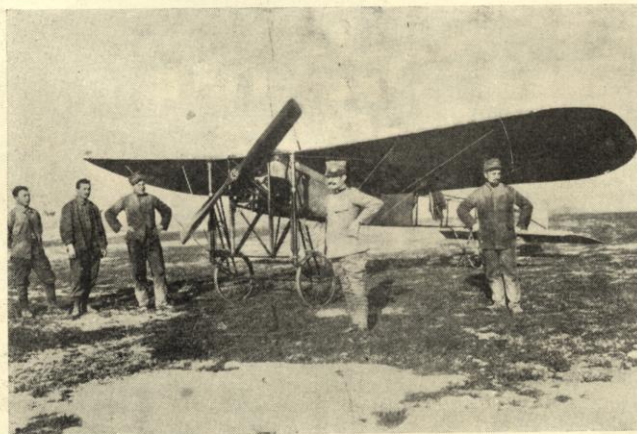
In grande segreto la mattina seguente spicca il volo, ma arrivato a Homs, trova ad attenderlo Moizo che, arrivato al campo e saputo della sua fuga, lo aveva preceduto all'arrivo ricambiandogli lo scherzetto del bombardamento.

Intanto l'eletta schiera venne rinforzata con nuovi elementi, e si poterono così istituire nuove squadriglie a Derna e a Tobruk.

Per tredici mesi l'aviazione italiana fu l'occhio avanzato del Comando, l'informa-



Un aeromodello in volo. Costruttore Costante Cricchiutti di Trieste.



Un monoplano usato dai nostri aviatori durante la guerra libica.

trice attenta, fedele, ardita che fornì tutti i più utili schiarimenti circa la conformazione del suolo, la situazione delle truppe nemiche ed i loro spostamenti.

Gli eroici aviatori italiani, che con fede e ardentissimo avevano percorso, primi nel mondo, le vie dell'aria tra l'urlo dei proiet-

tili nemici, che avevano col sacrificio di uno di loro, il tenente Manzini scomparso nel mare, consacrato la loro missione, scrissero così nella deserta immensità un'altra pagina d'oro per la gloria di Roma.

Radames Zaramella

Come proteggersi dagli attacchi aerei

Nei numeri scorsi vi ho detto in che modo dovrete comportarvi in caso di attacchi aerei per evitare il « fastidio » di essere colpiti da qualche turbolenta e dispettosa scheggia, oppure di dover piangere, tossire, immergere le scarpe nuove di zecca nella calce a causa della scortese ed inaspettata visita di insopportabili nuvolette di gas.

So che voi avete fatto tesoro dei miei consigli ed avete già eseguito interessanti esplorazioni nei sotterranei della vostra abitazione.

Ma, come vi ho accennato l'ultima volta, sono costretto a darvi una grande delusione. Voi, molto probabilmente, anzi quasi certamente, non godrete lo spettacolo emozionantissimo di una incursione aerea.



Dalmazzo Birago medaglia d'oro.

Perdete dunque ogni speranza e veritate tutto il vostro entusiasmo di piccoli eroi nello scatolone dei sogni.

Però, indoro l'amara pillola con una sensazionale notizia che vi riguarda direttamente: voi, piccoli cari amici, che abitate nelle città, dove in caso di guerra sono da temersi attacchi aerei, in premio del vostro coraggio sarete inviati nientemeno che... in villeggiatura.

« Che significa questo scherzo! — sento gridare qualcuno di voi che segretamente s'è già costruita una magnifica maschera contro i gas, oppure è in piena crisi perchè la mamma gli ha rifiutato i soldi per acquistarne una.

Come?!. uno scherzo lo chiamano, andare in villeggiatura? Siete proprio incontentabili ed ingrati. Ma non ve ne voglio, perchè so che il vostro disappunto è indice di ferezza e di coraggio.

Ripeto dunque, pregandovi di essere forti, che in caso di guerra per voi è prevista la villeggiatura.

Voi infatti appartenete (colpa della vostra età) a quella categoria di cittadini che essendo (vi prego di non offendervi)... pressochè inutili, dovranno in caso di guerra sfollare i grandi centri esposti alle offese aeree e recarsi nei piccoli centri della campagna e del mare.

E' questo un ottimo e salutare sistema che unito agli altri dei quali abbiamo parlato, contribuirà a rendere meno efficace l'effetto dei bombardamenti aerei.

Vecchi, donne, bambini, ragazzi, costituiscono una massa che, per quanto coraggiosa e preparata, è perfettamente inutile, anzi è dannoso e pericoloso, tenere nei centri esposti alle offese aeree. I piccoli centri, delle campagne e del mare della nostra divina penisola, sono più che sufficienti per assorbire tutta questa massa.

Gli organi dell'U.N.P.A. (Unione Nazionale Protezione Antiaerea) hanno fatto al riguardo interessanti studi ed han-

no concluso che non vi sono molte difficoltà per l'attuazione di un razionale piano di sfollamento delle grandi città.

Quindi se squilla la duna di guerra, responsabili Ginevra (non la signora del piano di sotto ma quella svizzera) e l'Inghilterra, voi sapete qual'è il vostro dovere. Armi e bagagli e salpare verso lidi più tranquilli.

I vostri piani di difesa, le vostre maschere, cedetele agli uomini che resteranno impavidi sul posto della lotta.

Ma la vostra partenza non deve essere considerata una fuga nè della fuga deve assumere le forme.

La vostra volontà ed il vostro coraggio in tali contingenze avranno modo di manifestarsi più che restando in città.

Della famiglia che si allontana prudentemente dalla zona del pericolo voi sarete i piccoli uomini e dovrete con la vostra obbedienza, con la vostra volontà, con la vostra fantasiosa versatilità, sostenere e superare tutte le piccole difficoltà che sorgeranno nella nuova e temporanea vita.

Dove andrete in caso di guerra? (La colpa è sempre di quella pettegola di Ginevra che se l'intende con certi tipacci che voi conoscete).

Se d'abitudine, beati voi, andate in villeggiatura, e se per giunta possedete una casetta in riva al mare o sui monti, ebbene, siete già a posto.

Tutti i bambini ospitati dalle Colonie del Regime durante la stagione calda, in quei meravigliosi immensi stabilimenti costruiti in riva al mare e nei più bei luoghi montani, dato che durante la guerra « fa caldo » anticiperanno e prolungheranno, se sarà il caso, la loro villeggiatura.

Molte donne lavoreranno negli opifici e nelle campagne impugnando gli attrezzi che gli uomini avranno abbandonato per imbracciare il fucile a difesa della Patria.

Per tutti vedete ci sarà un posto, un dovere, una battaglia da combattere. Lo sfollamento parziale delle grandi città non solo sarà possibile e necessario, ma diventerà utile, perchè gli inutili nelle città diventeranno utili nelle campagne.

Le guerre moderne sono delle formidabili divoratrici di energie. Oltre che con le armi, si combattono con l'organizzazione e con la produzione. La vita di una nazione in guerra diventa febbrile. Alla rinuncia del superfluo deve aggiungersi la moltiplicazione del lavoro. Tutti, grandi e piccoli, donne e vecchi, nei limiti delle loro possibilità, possono e debbono concorrere alla vittoria. Le loro armi principali sono: la fe-

de, la serenità, la rinuncia al superfluo spinto, se necessario, al limite estremo.

In caso di guerra, come e più di oggi che stiamo per subire un odioso assedio economico che si risolverà certamente in una clamorosa sconfitta dei nostri villissimi nemici, una sola parola di lamento, una sola espressione di sofferenza, un solo gesto di disappunto, il minimo tentennamento di fronte ai sacrifici, diventano un delitto di lesa Patria.

La penna mi è scivolata nell'argomento che forma il principale oggetto anche delle vostre giovanili conversazioni.

Chi non parla oggi di sanzioni? Chi non sente oggi prepotente il desiderio di fare uno sberleffo (volevo dire una pernacchia) a quei corvi ginevrini che s'ostinano a gridare su la carogna delle loro perfide e inconfessabili intenzioni?

E' quindi giustificata la mia digressione.



Un ascaro davanti ad un trimotore da bombardamento in uso in Africa Orientale.

Parlavamo dunque, se non erro, dello sfollamento delle grandi città.

Ma m'accorgo di avervi detto tutto quello che volevo, o, meglio, quello che mi sembra necessario e sufficiente per dare l'avvio alla vostra fervida fantasia anche su questo argomento.

Quindi se gli amici di Ginevra si ostineranno a fare le bizze... non mi resterà che augurarvi buona villeggiatura.

Gibbi

DALMAZZO BIRAGO

Un'aquila è caduta. Ed è caduta così come le aquile sanno cadere. Nella certezza che la morte non è se non uno stato transitorio dalla breve vita terrena alla eterna vita del ricordo e della gloria.

Dalmazzo Birago aveva partecipato con la squadriglia « La Disperata » all'importante azione di bombardamento compiuto giorni addietro a Macallè. Colpito ad una cascata da una pallottola esplosiva, incurante del dolore, continuava imperturbabile a fare fuoco finchè fu costretto dagli amici, sulla via del ritorno, ad abbandonare il posto per essere soccorso mediante una stretta fasciatura e disteso in fondo alla fusoliera. Ma anche allora non volle abbandonare il suo compito. Continuò a compilare e trasmettere ai piloti bigliettini sui quali alle avvertenze da seguire per il funzionamento dei motori, alternava frasi di pura, entusiastica fede: « Viva la Disperata, sempre in gamba! », « La Disperata è imbattibile! », « Vi era molta gente: ne ho mitragliata molta! ».

Trasportato all'ospedale, ad una merita parola di compiacimento rivoltagli dal Generale Ajmone-Cat anche a nome del Duce e dell'Aviazione, nonostante fosse fisicamente disgiunto, rispondeva di aver compiuto soltanto il proprio dovere. Riacutosi di un grave svenimento dopo l'amputazione della gamba, resa necessaria dall'inizio della cancrena determinata dalla pallottola dum-dum, il Birago, presago della sua fine,

rivolgeva il suo pensiero al Re, al Duce e all'Italia.

Alla Sua memoria è stata concessa la medaglia d'Oro al Valor Militare.

Ecco la motivazione:

« Motorista mitragliere a bordo di un trimotore in azione di bombardamento e di mitragliamento, a volo rasente su dense orre abissine, aveva la coscia sinistra sfracellata da una pallottola esplosiva. Ciò nonostante si rifiutava di abbandonare la mitragliatrice, continuando a rovesciare ben aggiustate raffiche sul nemico. Consentiva di lasciarsi trasportare in fondo alla fusoliera e a farsi legare l'arto solo sulla via del ritorno, durante il quale continuava la propria opera di motorista scrivendo le avvertenze da seguire per il funzionamento dei motori e inneggiando alla Patria e alla missione compiuta. A parole di plauso rispondeva di aver compiuto solamente il proprio dovere. Sottoposto ad amputazione dell'arto, conservava fino all'estremo cosciente fermezza e virile coraggio, invocando i nomi del Re, del Duce e dell'Italia. — Cielo di Amba Alagi, 18 novembre 1935 Anno XIV ».

Semplici e solenni furono i funerali. Dietro al feretro, con l'anima in gramaglia, il Ministro Ciano, il Comandante Superiore dell'Aeronautica in A. O., gli Ufficiali, i compagni. Dopo l'ufficio funebre, il Generale Cat ha celebrato il rito fascista.

« Sergente Maggiore Motorista Birago Dalmazzo! ». « Presente! ».

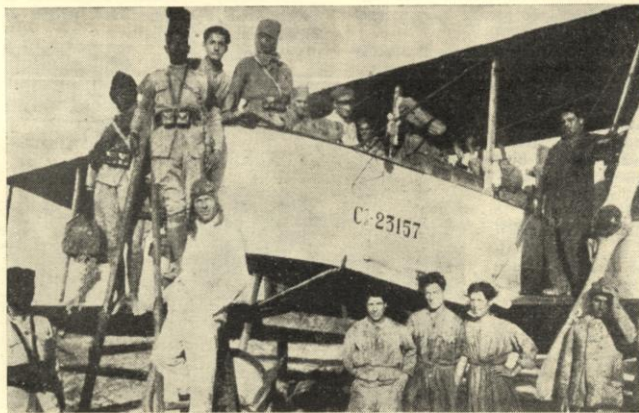
La cerimonia del rito fascista è stata celebrata anche in Roma: S. E. Valle, radunato tutto il personale del Ministero, ha letto, commentando con brevi, commosse, parole, la motivazione della medaglia d'oro, rievocando, con l'appello, l'assente-presente.

Tignola

Aeromodelli e Accessori
Via Riva Reno, 118 - Bologna

Motorini ad aria compressa
Elastico - Eliche
Vernice Cellon - ecc. ecc.

TUTTO per il COSTRUTTORE
DI AEROMODELLI
Chiedete Catalogo M. V. 1935
inviando Lire 1,50



Ascaro a bordo di un vecchio trimotore, in Tripolitania, al tempo della guerra coloniale di Libia.

Le incredibili vicende dell'aviator di ventura

I.

Feci la conoscenza di Coso a Villa Celimontana.

Naturalmente, Coso non è il vero nome; ma siccome ho impegnata la mia parola d'onore a non rivelarlo, per ora, designo col primo appellativo che mi viene in mente lo straordinario personaggio *piotutomi* accanto nella meravigliosa villa romana e *dileguato* senza lasciar traccia di sé.

Ho detto *piovuto* e *dileguato* e, come si vedrà, non senza ragione.

A me piace, quando ne ho la possibilità, di rifugiarmi in qualche villa, possibilmente fuori mano.

Porto un bel libro, o la mia stilografica e un po' di carta bianca e mi siedo su una panchina appartata, come sulla tolda d'una caravella diretta ai meravigliosi arcipelaghi dei sogni.

Saranno ora cinque o sei settimane che un signore piuttosto anziano, che zoppicava appoggiandosi a un bastone, mi chiese garbatamente il permesso di sedersi accanto a me.

Di solito, preferisco star solo, a meno che non si tratti di bambini. Quelli che non posso tollerare son quei tremendi attaccabottoni che, sembra, non abbiano altra missione al mondo che informare il prossimo che la *giornata è veramente bella* o, peggio ancora, che *c'è la crisi*.

Ma quella mattina non si sentì affatto contrariato. Lo sconosciuto aveva un'e-

Trascorse qualche giorno e, puntualmente ebbi a costante compagno di panchina il «professore». Egli scriveva per conto suo ed io per conto mio. La reciproca discrezione e la tranquillità delle nostre occupazioni avevano creata una atmosfera di tacita simpatia fra noi.

Una mattina — era di martedì e il tempo minacciava pioggia — il mio vicino giunse con l'impermeabile. Come al solito trasse il suo volume e, per oltre un'ora, lavorò alacremente. Il cannone di mezzogiorno lo riscosse ed egli si levò in fretta come persona che si ricorda di qualche impegno urgente. Infilò il volume nella tasca del gabardine e, schivando un gruppo di ragazzi che lo rasentò correndo e vociando, salutò e si avviò, zoppicando, ma meno che il primo giorno della nostra conoscenza.

Dopo un quarto d'ora di lettura della «Machina del tempo» di Welle, le prime gocce di pioggia mi costrinsero ad alzarmi a mia volta per mettermi al riparo. Fu allora che vidi in terra, ai miei piedi, il *Compendio di Storia* dello sconosciuto presunto professore.

Evidentemente, com'era avvenuto una volta a me con un portamonete, il libro, invece di entrare nella tasca dell'impermeabile, era scivolato fra questo e il vestito, per l'apertura traditrice che moltissimi gabardine hanno, ed era finito in terra senza che nessuno lo notasse, probabilmente a causa del numeroso passaggio del gruppo di ragazzi.

Raccolsi il libro e l'intascai, con l'idea di renderlo l'indomani al proprietario. Prima non avrei potuto, perché non ne conoscevo lo indirizzo.

Una volta a casa, non seppi reggere alla curiosità, certo riprovevole, di sfogliare il volume. Qua e là, tra le pagine, si trovavano inseriti dei foglietti pieni di una scrittura ordinata ma nervosa. Probabilmente avrei richiuso il libro senza più badarvi, se tre parole, semplicissime in sé, ma accozzate in modo

inverosimile, non m'avessero inchiodata l'attenzione su uno dei fogli volanti: *Alpi, aeroplano, Annibale*.

Ecco, letteralmente, la breve nota, qual'era:

«Ma quando già l'intero esercito africano s'era impegnato nelle gole delle *Alpi*, un aeroplano, proveniente dalla odierna Val d'Aosta, e fregiato dei simboli romani, passò in volo rasente sulla cavalleria numida e sul reparto degli elefanti, lanciando piccole bombe esplodenti.

La repentina apparizione e il bombardamento provocarono un panico irresistibile fra uomini e animali, moltissimi dei quali perirono rovinando per burroni e fosse o schiacciati dai pachidermi impazziti.

Lo stesso Annibale fu trovato qualche ora dopo da una pattuglia di legionari romani, con nel cuore confitta una daga, sulla cui impugnatura s'increspavano ancora le dita della destra. Il pugno sinistro, levato e teso, e l'espressione fiera e selvaggia

esprimevano sfida suprema all'avversario trionfante».

Il giorno dopo trovai il mio compagno sconosciuto che mi attendeva in piedi, visibilmente nervoso. Mi squadrò con ansia e, quando vide che gli porgevo il libro, sorrise di sollievo e disse:

— Grazie, signore. M'avete reso un grande servizio.

— Cosa da nulla. Era lì in terra, il libro, e ho pensato che fosse meglio metterlo al riparo dalla pioggia.

Sedemmo. Egli sfogliò il volume e parve contare i foglietti; poi s'arrestò su quello con la strana nota su Annibale; aggrottò le sopracciglia e mi fissò. Il foglio era rovesciato.

— Lo trovate fuori posto, è vero? — chiesi con un certo imbarazzo. — Il fatto è che era caduto e l'ho rimesso dentro senza troppa cura.

— E... avete letto? — chiese, esitante.

— Sì, — confessai. — Trovo originale lo spunto. Siete romanziere?

— No. Perché dovrei esser romanziere?

— Mah... Quella singolare fantasia su Annibale...

— Fantasia? — Capisco... così deve sembrarvi. Sono aviatore.

— Non è fantasia?... — e lo guardai allarmato.

— Ecco che mi credete pazzo?... anche voi! Eppure, dai libri che leggete, e da tutto l'aspetto, mi sembrate uomo d'immaginazione. Mi sbaglio?

— Credo di no. Anzi, ho il più grande disprezzo per quelli che negano per principio tutto quello che si distacca un po' dalla monotonia quotidiana.

— Allora, mi giudicherete pazzo o ubriaco se vi dirò che l'aviatore che disperse l'esercito di Annibale sono io; io, *l'Esploratore dei secoli*! No. Non mi guardate così. Vi giuro che non mi burlo di voi. *Sto per ripartire pel passato*. Me ne andrò quando mi sarà guarita questa gamba che mi son rotta un mese fa, alla battaglia di Waterloo, al servizio di Napoleone. — L'uomo s'interuppe, studiandomi ansioso. — Sono un *aviatore di ventura*, come un tempo c'erano i soldati di ventura; volo attraverso i secoli col mio aeroplano e cambio la storia a piacer mio. Lo so; non potete credermi, ma poi vi darò la prova di quello che dico.

Ed ora, se non avete paura di me, — è giusto che mi teniate per pazzo delirante — ascoltatevi.

Ho bisogno di lasciare a qualcuno il frutto delle mie esperienze, prima di dire addio, forse, definitivamente, a questo vostro secolo.



La elegante sagoma del monoplano da turismo «S. A. I. 2».

Un incidente qualsiasi potrebbe accidermi chissà dove, nel tempo... Volete ascoltarvi? Posso cominciare?

Esitai appena un istante; quanto bastò per ribattere che, in sostanza, ero più giovane e più forte di lui e che avrei potuto difendermi energicamente nel caso che la sua follia, da stravagante, divenisse pericolosa.

— Cominciate pure, — dissi, cercando di non ridere.

Il Castellano dell'aria

I nostri apparecchi

IL "S. A. I. 2"

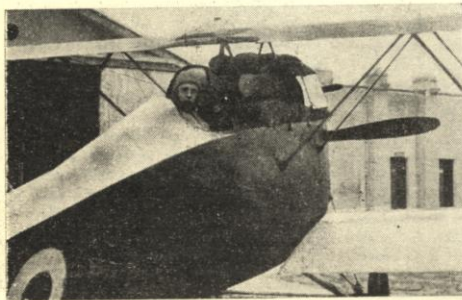
Al recente concorso bandito dal Ministero dell'Aeronautica per apparecchi da turismo è stato presentato il monoplano S. A. I. 2. Quadriposto, munito di motore Fiat A. 54 da 140 cavalli, il nuovo apparecchio sviluppa una velocità massima di oltre 230 chilometri-ora. La cabina dell'apparecchio è quanto di più comodo e di confortevole possa desiderare il turista esigente. Oltre ad essere di capace cubatura che permette il trasporto di quattro persone disposte due a due su comodi divani, la cabina è rifinita in modo elegante e razionale. Un ampio cruscotto è sistemato davanti al divano anteriore sul quale sono disposti tutti i comandi e gli strumenti di controllo del motore e di navigazione, compreso l'avviamento elettrico del motore, come su una comune automobile. La costruzione dell'apparecchio è completamente in legno. La fusoliera presenta una linea di buona penetrazione aerodinamica, raccordandosi al cofano rotondo che racchiude il motore stellare. Con un peso a vuoto di 690 chili il S. A. I. 2 porta un carico utile di circa 400 chili. La velocità di crociera è superiore a 200 chilometri-ora e la velocità di atterraggio è di 90 chilometri-ora. Con carico normale di benzina l'apparecchio ha un'autonomia di circa mille chilometri.

CORSI PER AEROMODELLISTI

A GENOVA

L'Aero Club «Luigi Olivari» di Genova, allo scopo di favorire lo sviluppo dell'aeromodellismo e di incoraggiare il numero sempre crescente degli aeromodellisti genovesi, ha istituito un corso di istruzione teorico-pratico per aeromodellisti. Il corso, che ha lo scopo di dare la necessaria preparazione a tutti coloro che desiderano dedicarsi a questo sport e di incoraggiare l'iniziativa di coloro che già vi si dedicano, è stato inaugurato venerdì 22 novembre alle ore 21 presso la Casa del Balilla, nella sala della centuria pre-avieri gentilmente concessa.

Erano presenti il seniore cav. Michele Matteozzi, comandante la 108ª legione avan-



Come veniva trasportata la posta nell'interno della Libia durante la guerra contro i ribelli.

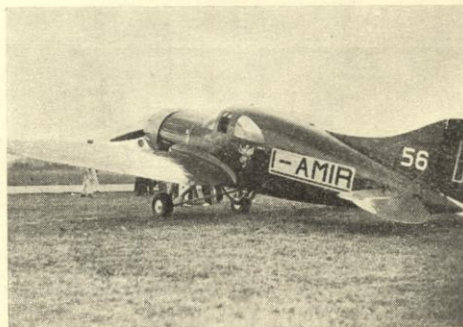
spressione così strana e interessante, da risvegliare in me tutti gli irrequieti diavoli della curiosità.

Era un tipo, come ho detto, in là con gli anni, snello, dal profilo tagliente e con gli occhi incavati e fissi. Ecco; non che guardassero un oggetto qualsiasi con attenzione particolare, no. Sembravano fissi a qualcosa di enormemente lontano e piuttosto a una visione interiore, a un ricordo o a un sogno, che a qualche cosa di visibile e di reale.

L'uomo sedette, con qualche pena; accomodò il meglio possibile la sua gamba malata e rimase per un po' di tempo tranquillo. Trasse infine di tasca un libro e qualche foglietto bianco. Potei, con la coda dell'occhio, leggere il titolo del volume: «*Compendio di Storia Universale*».

Il mio vicino lo aperse verso il principio, lesse qualche riga, fece un segno di richiamo a metà d'una pagina, che ripeté su un foglio, e cominciò a scrivere fitto fitto con una matita, interrompendosi ogni tanto come per riordinare le idee o i ricordi.

Cercai d'interessarmi di lui. Provai come una delusione al pensiero che il personaggio da me creduto strano e misterioso, non era probabilmente che un pacifico professore di storia che si divertiva, malignamente, a rilevare e postillare le deficienze dell'opera di qualche suo collega.



La comoda cabina del monoplano «S. A. I. 2».

guardia, il cav. Massimo Teglio per l'Aero Club, il capo manipolo pilota Camillo Luglio, comandante la centuria pre-avieri, numerosi soci dell'Aero Club e i 50 allievi che seguiranno il corso.

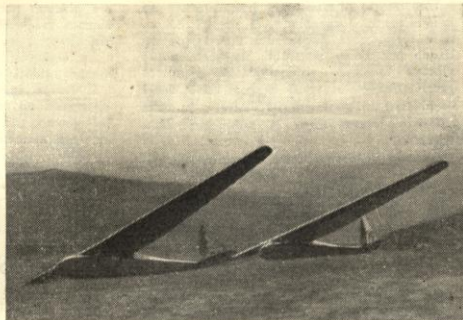
Il cav. Teglio ed il seniore Matteozzi hanno illustrato il significato della scuola, formulando voti che gli aeromodellisti genovesi sappiano tenere alto il nome di Genova nelle prossime competizioni nazionali.

Quindi il delegato all'aeromodellismo, camerata Fabio Calcabrina, ha tenuto la sua prima lezione, seguita con vivo interesse da tutti gli interessati.

A FERRARA

Col proposito che Ferrara non debba essere inferiore alle altre città anche nel campo dell'aeromodellismo, sarà da questo Aero Club « Roberto Fabbri » istituito, per quanti volontari ed appassionati vorranno seguirlo, un Corso di norme teorico-pratiche per diventare aeromodellisti.

Da alcuni anni si effettuano gare e concorsi per modelli volanti cui partecipano quasi sempre gli stessi, con attorniati



Veleggiatori in riposo sulla collina.

altri che vorrebbero divenire come loro, e non vi riescono perché mancati di quelle cognizioni che rendono impossibile, senza guida e dati, la costruzione di un modello volante.

E' logico che occorre prima imparare a costruire, sia pur copiando ciò che altri ha già fatto, facendo uso delle norme indispensabili, unitamente alla molta pazienza, perseveranza e volontà di riuscire.

Il Corso menzionato si inizierà non appena verranno disposizioni da Roma in proposito; per intanto sono aperte le iscrizioni presso la Sede dell'Aero Club ferrarese, in Borsa di Commercio.

LA MADONNA DI LORETO

Le nostre rondini ed i nostri aquilotti sanno certamente che nella città di Loreto vi è « il Nido dei Figli dell'Ala » affidato allo sguardo materno della Madonna, che da Loreto prende appunto il nome. E sanno ancora che i navigatori dell'aria efficacemente concorrono al mantenimento del « Nido ».

« Nido » magnifico, dalla cui torre garriose la nostra bandiera in ogni fasto della patria e lancia verso il cielo un nome, che è tutta una epopea di ardimento alato e di pura gloria italiana, il nome di Francesco Baracca.

A questo « Nido », sorriso dalla natura e dal cielo, accorrono gli orfani di quelli che in ogni piaga azzurra hanno segnato, col sacrificio della vita, il loro indefettibile amore, il loro bruciante desiderio per la grandezza dell'Ala Italiana, che il Duce, magnifico in ogni Sua opera, nel nome della Madia del Re, ha chiamato alla conquista dei cieli.

Questo sanno i lettori, piccoli e grandi, de *L'Aquilone*; ma non tutti, forse, conoscono ciò che narra la tradizione in merito alla Casa di Maria di Nazareth. Se poi a tutti è nota, non sarà male rievocarla nell'anniversario della Festa, che ricorre il dieci dicembre.

Dice, dunque, la tradizione che, morti nella casa di Nazareth i santi genitori, la Beata Vergine restò proprietaria di essa e data poi come sposa a Giuseppe, vi passò anche questi ad abitarla.

In questa casa ebbe la Vergine l'annunziazione dell'Arcangelo, e qui, il bambino Gesù, dopo il ritorno dall'Egitto, fece, con la santa Madre, il suo più lungo soggiorno.

Fino dai primi giorni del cristianesimo fu conosciuta la venerazione, che meritava quella

casa, onde si vuole che gli stessi apostoli la convertissero in devota cappella erigendovi un semplice altare con una croce di legno e collocandovi una statua di cedro della Madre di Dio, lavoro che dicesi dell'evangelista San Luca.

L'imperatrice Sant'Elena, madre di Costantino, ridusse a chiesa il venerando santuario, e lasciando la Santa Casa nel suo stato, ordinò che la circondassero di un tempio sontuoso, che fu distrutto dai Turchi venuti in possesso dei Luoghi Santi.

A Nazareth visitarono la Santa Casa San Francesco d'Assisi verso il 1219, e San Luigi, re di Francia, nel 1251.

La prima prodigiosa traslazione avvenne il 10 maggio 1291 da Nazareth a Raurizza, piccola borgata sul litorale adriatico fra Tersatto e Fiume. Il 10 dicembre 1294 la Santa Casa sparì improvvisamente, come era arrivata, e apparve sull'altra sponda adriatica nelle vicinanze di Recanati, ove si arrestò in mezzo ad un bosco. Otto mesi dopo, avvenne una nuova traslazione, fermandosi sopra un poggio ameno, sempre nelle vicinanze di Recanati. Il nuovo posto era di proprietà dei fratelli Antici, ma venuti essi ad acerba contesa, per ragione della Santa Casa, nuovamente cambiò luogo andando a posarsi ove rimase stabilmente, dando luogo al celebre Santuario ed alla città di Loreto.

Nel 1797, i commissari francesi del rettore di Parigi, dopo aver depredata il Santuario di Loreto, s'impadronirono del simulacro della Vergine, e, il 10 febbraio, lo fecero trasportare a Parigi per essere collocato nel Museo. Un catalogo del Museo, descrivendo quella statua, disse che è di legno orientale e di scuola egiziacogiuudaica.

Napoleone, divenuto Primo Console della Repubblica Francese, prima di concludere il concordato con Pio VII, a distanza del Pontefice, in data 11 febbraio 1801, restituì la statua alla Madonna di Loreto.

Essa, quindi, fu trasportata a Roma, ove il Papa la fece depositare nella sua cappella privata al Quirinale.

Più tardi, avendo Pio VII diviso di restituire la sacra statua alla Santa Casa, acciò che i romani potessero soddisfare la loro devozione, ordinò che fosse esposta per tre giorni nella Chiesa dei Piceni a San Salvatore in Lauro.

La sera del 27 novembre 1802, la statua dalla Cappella del Quirinale fu privatamente trasportata alla Chiesa suddetta.

Consegnata poi ai rappresentanti del Santuario di Loreto, nel disastroso incendio del febbraio 1921, essendo andato distrutto l'antico veneratissimo simulacro, volle il Pontefice assumersi l'incarico del rifacimento della statua, come l'antica in legno di cedro

ed in ogni particolare e dimensione uguale alla primitiva.

La Madonna di Loreto è stata dalla Chiesa scelta e concessa per celeste Patrona agli aviatori. E la gloriosa aviazione italiana tale la venera e saluta negli ardentissimi voli, che portano, attraverso le conquistate vie del cielo, il nome e la civiltà dell'Italia nel mondo.

G. Tagliaferro

CORSI DI SPECIALIZZAZIONE PRE-AERONAUTICA

A cura del Ministero dell'Aeronautica, presso la sede del R. Istituto Tecnico Industriale di Roma, in via Conte Verde, 51, sono istituiti i Corsi serali di specializzazione pre-Aeronautica per le Sezioni di meccanici motoristi d'aviazione; montatori d'aeroplano, meccanici automobilisti; ai quali possono partecipare i giovani iscritti alle classi di leva 1916, 1917 e primo quadrimestre 1918 per i Meccanici automobilisti e 1917, 1918, 1919 per le altre Sezioni, i quali siano in possesso della licenza della 5ª elementare, che non abbiano diritto ad alcuna riduzione di ferma prevista dalla legge 3 gennaio 1931, n. 3, contenente modificazioni al vigente Testo unico delle leggi sul reclutamento del R. Esercito (*Gazz. Uff.*, n. 13, del 17 gennaio 1931 Anno IX).

Nel caso che l'allievo abbia diritto a riduzione di ferma egli potrà, per iscritto, rinunciare al diritto stesso con il consenso del padre o di chi ne fa le veci.

L'istituto si riserva di ammettere altri allievi che pur non avendo l'età prescritta (pure non inferiore a quella degli appartenenti alla classe 1918, primo quadrimestre, per Meccanici automobilisti e 1919 per le altre Sezioni) o i requisiti militari richiesti, desiderino frequentare i corsi a scopo di cultura professionale.

Coloro che intendono prendere parte ai corsi debbono presentare domanda in carta semplice alla Segreteria dell'Istituto, specificando la Sezione che scelgono, allegando i seguenti documenti:

- 1° Certificato di nascita;
- 2° Dichiarazione medica dalla quale risulti che l'aspirante è di sana e robusta costituzione fisica;
- 3° Titolo di studio;
- 4° Certificato di lavoro vidimato dal Podestà o dalla Delegazione regionale;
- 5° Dichiarazione dell'aspirante dalla quale risulti che egli non ha titolo a riduzione di ferma di cui alla legge 8 gennaio 1931, n. 3, contenente modificazioni al vigente T. U. delle leggi sul reclutamento del R. Esercito;
- 6° Dichiarazione dell'aspirante avente diritto a riduzione di ferma, di rinunciare al diritto stesso con il consenso del padre o di chi ne fa le veci. Tale dichiarazione dovrà essere redatta su carta bollata da L. 4 e vidimata dalle Autorità comunali;
- 7° Certificato comprovante l'iscrizione ai Fasci Giovanili di Combattimento o al P. N. F. a seconda dell'età.

Le dichiarazioni di cui ai numeri 2, 5, 6, dovranno compilarsi secondo appositi moduli che gli interessati potranno ritirare presso la Segreteria dell'Istituto. Gli ammessi uniranno alla domanda la prima rata d'iscrizione. A parità di condizioni avranno la precedenza per le iscrizioni alla Sezione Meccanici Motoristi, coloro che comprovino di aver frequentato con esito favorevole il Corso Preparatorio per Meccanici Motoristi, svoltosi presso il Comitato Provinciale O. N. B., Rione Trevi-Colonna.

Coloro che saranno ammessi a scopo di cultura professionale, dovranno presentare soltanto i documenti di cui ai numeri 1, 3, 4, 7, uniti alla domanda in carta semplice, corredata dalla prima rata d'iscrizione.

Gli allievi dei Corsi interni dell'Istituto Tecnico Industriale e delle Scuole annesse pagheranno il 30 per cento dell'importo delle tasse (da detta facilitazione sono

esclusi gli aspiranti al Corso Meccanici Conducenti Automezzi).

Per le iscrizioni al Corso Meccanici Conducenti Automezzi sarà data preferenza a coloro che presenteranno la patente di autista di 2° grado. I medesimi saranno esentati dal pagamento della tassa al Circolo Ferroviario.

Sono esentati dal pagamento delle tasse (esclusa la tassa di L. 68 da versare al Circolo Ferroviario) gli allievi ammessi ai corsi che siano: a) orfani di caduti in guerra o per la causa fascista; b) figli di mutilati o dispersi in guerra; c) figli d'inabili a causa di ferite o d'infirmità riportate in guerra o per la causa fascista; d) figli di famiglie numerose aventi diritto all'esonero in base all'art. 2 della legge 14 giugno 1928-VI, n. 1312. (Per gli esoneri dalle tasse occorre presentare domanda debitamente documentata e versare la quota depositata di L. 10 per deposito garanzia di eventuali danni).

I Corsi avranno inizio il 29 ottobre 1935, alle ore 19, e termineranno nel giugno 1936.

Coloro che faranno un numero di assenze maggiore di un quarto del numero totale delle lezioni non potranno sostenere



Trimotore da bombardamento in volo in Africa Orientale.

gli esami finali e non riceveranno alcun certificato.

Le lezioni teoriche e pratiche avranno luogo dalle ore 19 alle 21 dei giorni feriali, escluso il sabato e saranno integrate da esercitazioni pratiche. I Corsi si svolgeranno in reparti d'officina appositamente attrezzati e avranno istruttori specializzati per fornire ai giovani che li frequenteranno un'abilità specifica nella materia del Corso che avranno scelto.

Gli allievi iscritti al Corso Meccanici Conducenti Automezzi, per essere ammessi agli esami finali dovranno conseguire, a cura dell'Istituto, la patente di autista di 2° grado, qualora non ne siano in possesso, presentando: certificato penale (carta da bollo da L. 10), certificato medico (legalizzato) e sostenere i relativi esami di teoria e guida presso il Circolo Ferroviario d'Ispezione.

VANTAGGI. — Coloro che risulteranno idonei agli esami finali, riceveranno dal Ministero dell'Aeronautica uno speciale certificato d'idoneità costituente titolo per l'arruolamento nella R. Aeronautica all'atto della chiamata alle armi come specializzati di leva; inoltre i giovani muniti del detto brevetto potranno partecipare con diritto preferenziale, a parità di altri titoli, ai concorsi per l'ammissione dei volontari a lunga ferma alla Scuola specialisi dell'Arma Aeronautica.

Gli ammessi nella R. Aeronautica come specializzati di leva, dopo un breve corso di perfezionamento, percepiranno le indennità di mestiere previste per le categorie di specializzati per la R. Aeronautica.

Per informazioni rivolgersi alla Segreteria, nei giorni feriali, dalle ore 19 alle 21, in Via Conte Verde, 51.



L'aviatrice Jean Batten che ha sorvolato, da sola, l'Atlantico sud su un apparecchio da turismo.

Collaborazione dei giovani

RITORNO ALLA VITA

Da dieci anni era inchiodato su una poltrona.

Fu una sera di quel lontano 1922, mentre una sera rincasava in bicicletta dopo una giornata piena di emozioni durante la quale aveva, con mezzi persuasivi, insegnato al nipote del parroco a non gridare parole ingiuriose contro l'Italia, cadde, anzi urtò violentemente contro un albero rimanendo al suolo privo di sensi.

Ma l'urto, oltre ad averlo stordito, lo aveva anche rovinato: nella terribile caduta gli si erano paralizzate le gambe e a nulla erano valsi gli innumerevoli consulti medici.

O ammutire gli arti o la più assoluta immobilità per sempre, a meno di un miracolo.

Il ragazzo, che aveva appena dieci anni, non pianse, non si disperò: lo strazio per la sua rovina se lo chiuse dentro il cuore.

Non avrebbe più potuto andare laggiù nella piazza con i fascisti, non lo avrebbero più visto i compagni, gli amici ardimentosi. Ora tutto era finito; e il suo cuore pianse.

«Vincesse almeno Mussolini... Ma... lo sento... vincerà lui, mamma!... Evviva Mussolini!» e lo sforzo per urlare queste parole lo schiantava, ributtandolo sfinito sulla poltrona.

Così, lontano dal mondo, visse per dieci anni. Il mondo era per lui quel rettangolo di cielo che vedeva dalla finestra.

A volte, sfogliando i giornali, leggeva di aeroplani, di crociere, di lunghi voli di primati.

Un aeroplano... che cos'era un aeroplano? Non lo sapeva. Non ne aveva mai visti se non in fotografia.

Povero Dino! Avrebbe tanto desiderato, sarebbe stato tanto contento di poter almeno vedere un aeroplano! Magari vederlo volare in quel «suo» piccolo lembo di cielo... «Forse saranno silenziosi — pensava. — Saranno come gli uccelli: molto piccoli... e io non posso né vederli né sentirli...».

La sua pace veniva turbata dalle notizie dei giornali: le nuove conquiste, le nuove vittorie dell'arma azzurra. I voli di Ferrarini e Del Prete, di De Pinedo e Lombardi, la prodigiosa Crociera Transatlantica Italia-Brasile lo esultavano, lo entusiasmano, e il grido: «Viva l'Italia!» saliva di continuo, spontaneamente, alle sue labbra.

Poi si calmava, ma rimaneva pensieroso. Inutilmente a volte domandava alla sorellina più piccola informazioni e notizie. Essa, ignara, restava sorpresa e muta dinanzi alle parole di lui. Lo prendeva per pazzo, pensando forse che la caduta del '22 potesse aver influito anche sul cervello.

Così vivendo, ansioso di sapere, di conoscere ciò che lo tormentava da anni, diventava sempre più nervoso. I giornali ora li accarezzava come cose rare, ora li acciuffava e li scagliava rabbiosamente contro la parete.

Ma la fortuna che gli era stata nemica per tanto tempo, un giorno, finalmente, lo raggiunse.

Era solo in casa quella mattina. Stava leggendo il resoconto della Coppa Dal Molin vinta dal magg. Cassinelli e dal ten. Scapinelli alla media di 346 chilometri all'ora, quando improvvisamente il suo orecchio fu colpito da uno strano rumore: un rumore, prima molto lontano e indistinto, che si avvicinava aumentando di tono.

Che poteva essere quello strano ronzio in quel piccolo paesetto di montagna dove raramente passava qualche automobile?

Il giovane scorse il lontano il giornale. Che diavolo poteva essere?

«Mamma!... Mamma!...»

Ma la mamma non c'era. Era solo.

Che fare? Come muoversi lui che aveva legato a quella poltrona?

Intanto il rumore aumentava, era più acuto, più sonoro, più penetrante. Ma che cos'era?

«Dio... forse... Ma no... E' impossibile!... Aveva vent'anni, e a vent'anni si ha pur del sangue nelle vene! Ora quel sangue gli bolliva, il cuore gli batteva più forte, qualcosa di strano lo invadeva, lo stringeva in un desiderio irresistibile. Voleva sapere, voleva vedere».

Il cuore non resse più. Con uno sforzo terribile si alzò barcollando. Con le braccia tese raggiunse la finestra spalancata.

Guardò e vide.

Svenne di gioia nelle braccia della madre che, tornata, era corsa sgomenta e felice presso di lui.

Lo sforzo di volontà produsse il miracolo. E ciò che non aveva potuto la scienza poter



Gli abissini hanno sparato contro degli avvoltoi scambiati per aeroplani italiani. Il disegno è dell'aquilotto Enzo Pandolfi di Ancona.

la vista solo di un aeroplano.

Egli doveva il suo ritorno alla vita all'aviazione. Questa gli aveva ridato la gioia di vivere. Egli tornava ad avere quella giovinezza bella, piena di ardore, piena di poesia e di sogni, tanti lunghi anni vanamente agognata e amaramente pianta.

L'aviazione! La sua salvatrice, il suo sogno, la sua aspirazione, la sua immensa passione. Oh, volare!

«Sì, io voglio volare! Papà, buon papà, fa' che io possa essere un pilota!».

E il padre, che tanto aveva sofferto del dolore del figlio, chinò la testa in gesto di assenso.

A tre chilometri dal villaggio, laggiù, nella pianura, presso la città, era un aeroporto.

E in quell'aeroporto l'aquilotto ferito «mise l'ali e volò».

Giovanni Ferlini

IL GIURAMENTO

La mattina dell'undici novembre u. s. eravamo tutti riuniti e bene inquadrati davanti agli hangars. Una semplice ma simbolica cerimonia, ci attendeva: il giuramento, la formula che doveva renderci finalmente soldati al servizio della Patria e del Re.

Sin dall'aurora nella camerata s'era iniziata la vita con un brulicchio di «divise grigio-azzurre, con un fruscio di spazzole sulle scarpe, con uno scattare di oturatorii di moschetti in pulizia. E finalmente la cerimonia tanto attesa si appressava. Per l'occasione, il temporale che aveva imperversato per tutta la notte, forse conscio del momento solenne ed accondiscendente ai nostri voti, s'era finalmente calmato e nubi rossastre vagavano per il cielo che dagli squarci del velario vaporoso si intravedeva bello e azzurro come sempre.

Noi, le reclute del cielo, i futuri piloti, eravamo inquadrati fra due ali di avieri armati e davanti a noi stavano il capitano ed altri ufficiali, fra i quali, il caro e prezioso Comandante della nostra Scuola, il sottotenente istruttore Scotti. Quest'uomo, che alla Patria dette molti piloti, che le ali donò a molti giovani, ci osservava con compiacenza e con soddisfazione: erano i suoi ragazzi, i suoi allievi che dovevano prestare il giuramento, e noi lo osservavamo commossi e ricordavamo tutti i grattacapi, tutte le marachelle che gli avevamo combinate in volo e, ad uno ad uno, ci venivano alla mente tutti gli espedienti da lui adottati per correggere i nostri errori.

Con brevi parole il capitano ci rievocò la solennità del giuramento, dico rievocò perché noi, giovani fortunati, avevamo già giurato molti anni addietro quando per la prima volta indossammo la camicia nera, quando bambini ci affacciammo alla vita, quando giurammo fede agli ideali della Patria fascista. Ed in quei brevi momenti che il capitano ci parlava, il nostro pensiero correva a quel giorno lontano, felice come questo, ed attraverso quel ricordo pieni di commozione pensammo alla famiglia, agli amici, alla vita trascorsa in preparazione nelle organizzazioni giovanili, in attesa di questo momento che doveva consacrarci militi del cielo.

Uno scatto d'armi, un irrigidimento di muscoli, una sospensione di respiri e lente e scandite le parole del giuramento salirono per l'aria mattutina mentre lontano vibrava un vago scampanio. La bandiera garriva festosa al vento gregale ed i nostri occhi fissi in quel drappo adorato, in quei colori vedevano tutta la grandezza della Patria.

Quando l'ultima sillaba della formula sa-

era risuonò per l'aria, un unico ed appassionato grido eruppe dai nostri petti: «Lo giuro!».

La cerimonia era finita. Eravamo finalmente soldati dell'Arma azzurra!

Il tempo inesorabile passerà, passerà indifferente ed allontanerà sempre più quel bel giorno, ma noi lo ricorderemo sempre, in ogni momento.

Libero Blasini

AILU' E MARIAM

(RACCONTO ABISSINO)

Un rullo lontano di tamburo egegia d'improvviso; riempie la vallata di un brontolio profondo, s'insinua tra le gole dei monti, sale sulle ambe assolate. Gli schiavi di Guaità Burrù, curvi al lavoro della terra, interrompono la fatica, si raddrizzano, si ravvivano, come se quel suono scotesse loro di dosso la oppresione della schiavitù.

— Il «negarit» — mormora lo schiavo Ailù — il «negarit» battuto dalle mani impure di Degiac Tesfà.

— Batte il «kitet» per il «Negus, «Katarat» e «tamant» soltanto, gli risponderanno.

— Che i maghi bianchi lo accechino.

— Ailù, ripetici il tuo sogno.

— Ho sognato una grande aquila d'argento che volava su questo campo rugendo come se nel suo ventre fossero incatenati cento leoni. Girava, girava veloce e quando m'è passata sulla testa, ho inteso una voce potente che gridava: «Ailù, fedele ascaro del glorioso battaglione Toselli, io sono il Grande Re d'Italia e non t'ho dimenticato. T'hanno mozzato una mano ed un piede e l'hanno fatto schiavo perché mio ascaro fedele. «Igzabeker» non vuole schiavi ed io verrò a liberarti. Dammi una prova della tua fedeltà togliendo le pietre da questo grande campo. Quando non vi saranno più pietre e la terra sarà piana ed asciutta, io verrò a vedere il tuo lavoro. Se l'avrai compiuto, scenderò a liberarti acceando e disperdendo i tuoi oppressori!».

— Ailù, il grande Re ha fatto a te la promessa. Se lavoreremo anche noi a levare le pietre dal campo, libererò anche a noi, poveri Baryà come te?

— Il Grande Re libererà tutti quelli che dimostreranno d'aver fede in lui.

Il Grande Re ha mandato mille e mille lettere a tutti gli schiavi, ripetendo la promessa. Le ha mandate dal cielo per mezzo delle sue aquile e dei suoi maghi bianchi. Io ne ho

raccolta una vicino ad Adua. Eccola: qui è scritta la promessa.

— Ebbene, Ailù. Noi ti crediamo; ma il lavoro che tu dici di fare non ci procurerà l'ira del padrone e dei soldati?

— No, perché a chi ci domanderà ragione del lavoro noi risponderemo: «Sotto le pietre non cresce l'orzo. Tolle le pietre nasce l'orzo».

— E' vero, è vero.

— Ebbene, mettiamoci al lavoro. Più presto sarà compiuto e più presto saremo liberati.

Il «negarit» spande ancora per le valli e le ambe il suo monotono brontolio.

Non solo gli schiavi, ma anche gli abitanti liberi del Tigrai ascoltano quella lugubre diana di guerra con un senso di sgomento e di gioia insieme. E' quello il segnale di guerra che porterà nel paese i razziatori del Negus, per requisire uomini, grano, dura, orzo e bestiame. Ma contro di essi quel segnale farà scattare i bianchi leoni del Grande Re d'Italia, il liberatore buono e potente.

Il Grande Re calpesterà la testa al serpente scioano e libererà le genti oppresse.

Questa speranza illumina i cuori dei tigrini e li rinforza a sopportare le nuove violenze dei razziatori, gli odiosi scioiani.

La piccola Mariam, schiava di Guaità Burrù, piange sommessamente accoccolata ai piedi di Ailù.

— Il Degiac Tesfà — essa racconta, mentre contrattava prepotente e malvagio con Guaità Burrù sull'acquisto del bestiame, dell'orzo e degli schiavi sotto



Eccola: qui è scritta la promessa.



— Lo giuro, Ailù.

il « grande albero », ha gridato: « Che garanzia mi dai? Tu sei tigrino ed aspetti gli italiani. Devi darmi, d'ordine dei Negus Neghesti, bestiame, orzo, schiavi. Ti saranno pagati alla consegna sulla riva del Faras Mai. Che garanzia mi dai? »

« E tu, Degiac — che garanzia mi dai? — ha risposto arditamente Guaità Burrù.

« Io, cane tigrinà, io, ho l'ordine del Negus ».

E così — prosegue tra le lacrime, la piccola Mariam — hanno litigato per un pezzo. Il Degiac ha minacciato Guaità Burrù, che s'è preso molto spavento dei fucili dei guerrieri scioani; infine Tesfà ha chiesto degli schiavi per trasportare i viveri dei soldati.

Ha visto me ed ha detto: « Tu sei vecchio, Burrù, che te ne fai di questa schiava? Comprò anche lei ».

Guaità non voleva, ma il Degiac gli ha detto: « Buono, tigrinà. Vuoi che te la paghi con i talleri del Negus, o vuoi che i miei guerrieri me ne facciano un regalo senza psgartela? ».

Guaità Burrù ha dovuto cedere anche questa volta ed ha dovuto garantire il contratto col « fetsmi » dicendo: « Negus imut » (1).

« Questo non ha valore, — rincora Ailù — perchè un « tigrinà » che dice Negus imut lo dice sul serio; perchè desidera che il Negus muoia ».

« Ma, intanto, con la nuova luna il Degiac verrà a prendermi. Ora non ha potuto perchè, dice, deve andare verso il Mareb a vedere quello che fanno quei « cani di italiani ».

« Cani » ha detto così? cane lui: sentirà, presto, che i « maghi bianchi » hanno i piedi ferrati per prendere a calci la sua schiena.

— Ailù — seguita la piccola schiava timidamente — è vero il tuo sogno?

— Quale sogno? Che ne sai tu?

— Ho sentito quando lo raccontavi agli schiavi, nel recinto. Io sono schiava e « tigrinai » come te; non ti tradirò.

— L'hai detto a nessuno?

— No.

— Ebbene, giurami di non raccontarlo a nessuno; nemmeno al vento.

— Lo giuro, Ailù. Ma dimmi, ora, se è vero.

— Sì, piccolo stelo di grano. E' vero. I sogni sono lo specchio dell'avvenire e del passato.

— Ailù — confessa allora umilmente la piccola Mariam, — anch'io ho tolto delle pietre dal campo, l'altra notte, di nascosto. Perchè ho fiducia nel tuo sogno. Così il Grande Re, ricompenserà anche me, liberandomi.

— Certo, Mariam, piccolo stelo di grano. Il Grande Re lo saprà e tu pure sarai liberata — risponde Ailù mentre nei suoi occhi brilla una lagrime.

(1) Muoia il Re (forma di garanzia nei contratti. In caso di inadempienza chi ha pronunziato il « fetsmi » è punito come offensore del Re).

— Il campo è senza pietre, ora. Il lavoro è compiuto. Perchè il Gran Re non manda le sue aquile a vedere? Se tardano ancora, il feroce Degiac tornerà a prendermi e mi porterà lontano, sulle ambe di Ras Descian.

— Amlak (1) lo accechi prima d'alora.

— Cane traditore « tigrinà » — urla il Degiac Tesfà a Guaità Burrù —. Le bestie con i viveri e gli schiavi che hai mandato al Negus non sono sulla pista che t'avevo detto. Dove li hai mandati?

— Li ho mandati, li ho mandati — risponde Guaità Burrù. — Vedrai che sono nascosti in qualche bosco vicino alla pista per non essere veduti dalle grandi aquile dei maghi bianchi.

— E la schiava Mariam dov'è? Chiamala. La prendo subito.

— Oh! Grande Degiac, essa è con loro, con gli altri, sulla pista del Faras Mai.

— Perchè? T'avevo detto di trattenerla, chè sarei venuto a prenderla da me.

— E' vero, forte Degiac. E' vero. Perdona a questo povero vecchio che ha dimenticato. Tanta confusione in questi giorni. Tho dato tutto, troverai tutto, là, sulla pista; anche la piccola schiava.

— Bada, vecchio, se m'inganni, torno e l'impicco.

— Igziabeker mi salvi! Giusto Degiac, ripeto che è vero quello che t'ho detto. Mi è rimasto qui solo uno schiavo, quello senza piede e senza mano. Un buono a nulla. Se la carovana non è sulla pista, vuol dire che le aquile bianche l'hanno costretta a nascondersi o a cambiar via. Ma io ho mandato tutto quello che hai chiesto.

La carovana è infatti partita. Ma dopo pochi chilometri s'è addentrata nei boschi ed ha preso la via della montagna.

Guaità Burrù, saputo che gli italiani stanno per arrivare, tenta il colpo per salvare i suoi averi essendo ben convinto che i talleri promessi dal Negus per bocca del Degiac resteranno solo e sempre una bella promessa, mentre gli italiani rispetteranno le sue cose.

Al più, dovrà rinunziare agli schiavi. « Poco male — pensa — li promuoverò oliè (2) ».

Durante la notte Ailù ha compiuto uno strano lavoro; ha gettato della calce bianchissima sulla terra proprio nel bel mezzo del campo dal quale ha tolto le pietre. Un bel furbacchione Ailù col suo sogno.

Ma di questa luna di calce che sembra richiamare i raggi della luna del cielo, non ne aveva fatto cenno a nessuno. Lui crede ai sogni, ma crede molto di più alle parole degli Italiani con i quali misteriosamente corrisponde.

(1) Dio.

(2) Oliè: servi.

« Zariè (1) — mormora Ailù — Zariè ».

L'ora attesa per anni ed anni dal giorno in cui la pece bollente aveva stagnato il sangue sgorgante dalle orribili mutilazioni inflittegli dagli scioani, sta per scoccare. — « Zariè ». — Dio benedica il Grande Re e l'Uomo che conduce i suoi sudditi ».

Sono in molti questa notte a non dormire. Gli uomini del Degiac scorrazzano in lungo e in largo cercando la misteriosa carovana scomparsa.

Mariam, la piccola schiava, è fuggita. Vincendo la paura delle ombre e degli spiriti della foresta, ritorna verso il villaggio, da Ailù, per raccogliere la promessa del Grande Re, al quale anch'essa ha offerto il suo atto di fede togliendo le pietre dal campo.

L'alba sorge rapida e con la luce del sole prorompe improvviso sulla terra un rombo misterioso e potente che si spande per la valle ampia e riscuote eco profonde nei monti circostanti.

La piccola Mariam, nascosta nel bosco sui margini del grande campo, vince la paura pensando che quella è la voce terribile e guerresca del Grande Re che avanza per liberarla. Non ha paura, perchè Ailù le ha insegnato una frase magica per farsi riconoscere dai soldati del Grande Re: essa la ripete a fior di labbra come una preghiera: « Re! Duce! A Noi! ».

Ailù ha detto pure che la liberazione verrà dal cielo. Essa lo crede, perchè è cristiana e guarda in alto e per guardare meglio esce dal bosco nella radura. — Eccoli! Eccoli!

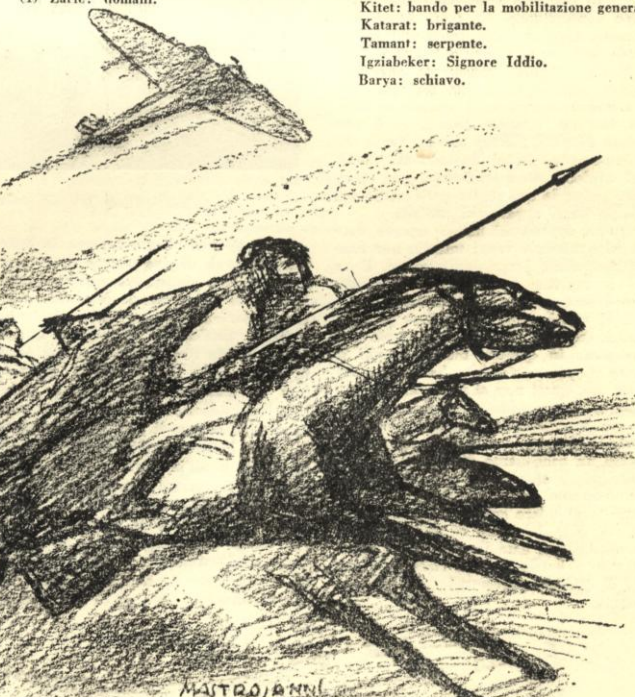
I « maghi bianchi » sulle grandi aquile arrivano veloci e serrati sulla valle.

Sventagliano rapidi per la pianura, scettando qua e là, spargendo a tratti sulla terra vampe di fuoco.

— Uccidili! Aceccati! — grida la piccola Mariam, pensando ai guerrieri scioani del Degiac Tesfà che l'hanno cercata tutta la notte: — Fulminati!

In mezzo al campo su di una grande macchia bianca Ailù, lo schiavo tigrino, ritto come se quarant'anni di vita e di schiavitù fossero miracolosamente scomparsi dal suo corpo, sventola freneticamente verso l'alto un grande drappo bianco.

(1) Zariè: domani.



Ma ecco una grande aquila avanzare rapida come un fulmine.

Mariam è ora vicino a lui, ansimante per la corsa. Su di loro passa una grande aquila rombante.

Ailù sventola il drappo. Mariam non vuole essere da meno. Si strappa di dosso il povero cencio che la ricopre e nuda si protende verso l'aquila agitando la sua miseria.

Ma in quella sbucca fuori dal bosco una pattuglia di armati scioani. Il Degiac Tesfà è alla loro testa. Ventre a terra, agitando le armi, urlando, terribili e minacciosi, si slanciano verso i nostri eroi.

Mariam è atterrita: accenna a fuggire, ma poi torna presso Ailù che le grida: « Sventola, sventola il tuo cencio, piccolo stelo di grano. Essi solo possono salvarci ».

Duecento metri appena separano i due derelitti dagli scioani inferociti che ora avanzano sparando su di loro. Ma ecco una grande aquila avanzare rapida come un fulmine. Sì, certo ha veduto i segnali ed anche i guerrieri nemici.

Contro di essi, punta decisa e terribile. L'impeto dei cavalieri è rotto d'incanto. Molti, fulminati dal fuoco dell'aquila, precipitano a terra. I pochi superstiti volgono in fuga precipitosamente e scompaiono ben presto sotto la fitta boscaglia.

— Mariam! Mariam! Siamo salvi, siamo liberi.

Ma Mariam non risponde. Non può rispondere. E' a terra gemente. Un rivolo di sangue sgorga dal suo fianco destro e macchia di rosso la grande luna di calce bianca.

Un colpo dei guerrieri scioani l'ha raggiunta, spegnendole in gola l'ultimo grido della sua preghiera: « Re, Duce a n... ».

Le aquile sono scese sul campo.

Sulla grande luna bianca macchiata di sangue gli aviatori hanno cospirato dei fiori.

Gli schiavi liberati pregano con Ailù sulla tomba di Mariam, piccolo stelo di grano reciso nel fiore degli anni, sulla soglia della libertà. La loro preghiera termina con le ultime parole pronunziate dalla piccola mattire: « Re! Duce! A noi! ».

G. B.

Negarit: sorta di grande tamburo.

Kitet: bando per la mobilitazione generale.

Katarat: brigante.

Tamant: serpente.

Igziabeker: Signore Iddio.

Barya: schiavo.

La Palestra dell'aeromodellista

AEROMODELLI "SENZA CODA," E PROFILI AUTOSTABILILI

Un giovane modellista (almeno tale sembrerebbe) di Acquanegra Cremonese, Giorgio Araldi, ha mandato a *L'Aquilon* un articolo sul problema del «tutt'ala».

Notando per prima cosa che è bene che gli aeromodellisti mandino il frutto delle proprie meditazioni e del proprio

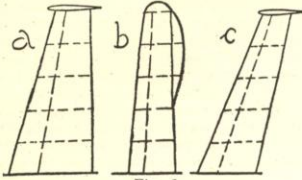


Fig. 1.

studio (come ha tutta l'aria di essere questo esempio, anche se appare un po' troppo ricalcato su qualche cosa di già fatto), mi auguro che tutti escano da quel riserbo eccessivo nel quale si tengono come ostriche nel guscio, smettano l'aria di colui che teme di vedersi defraudato di chissà quali tesori tecnici: questo è il difetto degli inventori da poco, e non può produrre che la stasi dell'aeromodellismo al punto ormai raggiunto, e che non accenna a spostarsi. Il miglioramento, mettetelo bene in testa tutti, viene dalla discussione libera, non dalla sola speranza di vincere il Concorso Nazionale con una trovata strabiliante che poi non si dimostra affatto tale. Dunque, amici cari, collaborazione cordiale: qui si tratta di mettersi alla pari con le altre nazioni (riguardatevi i risultati di gare e i primati tedeschi!); per ottenere questo bisogna essere concordi, e non costituire un esercito con elementi che debbono costruire da sé le proprie armi. Ne vien fuori un esercito peggio di quello del fu Regno delle Due Sicilie.

Per finire, chi ha buone idee, e soprattutto fatti che dimostrino che le sue idee sono buone, le cacci fuori, che saranno le benvenute, soprattutto per il bene dell'aeromodellismo italiano.

E riprendiamo l'argomento che deve essere oggetto di questa lezione.

L'amico Araldi è, a quanto sembra, un fervente «senzacadista», se è permesso dire una siffatta parola. Tanto che si riporta ai primi esperimenti (1913) del biplano Nieuport-Dunne, per ricordare infine le esperienze germaniche nel campo degli apparecchi tutt'ala.

Questi apparecchi hanno sempre dato buoni risultati, è vero; tuttavia non hanno mai avuto larga applicazione. E ce n'è la ragione. Innanzi tutto il guadagno di resistenza all'avanzamento non è poi di entità quale si suppone generalmente, perché il pilota dovrà pur trovar posto in qualche modo: quindi il posto di pilotaggio (che ha dimensioni sotto alle quali non si può scendere) risulta di forma molto meno fine di quanto sia una buona fusoliera. Inoltre i profili adottati per questi apparecchi hanno un coefficiente di resistenza maggiore dei profili usuali. Infatti devono, generalmente, essere molto spessi per poter racchiudere entro l'ala quanto più sia possibile del peso di pilotaggio: in secondo luogo, data la loro forma caratteristica a bordo d'uscita rialzato, a parità di spessore percentuale sono più resistenti.

D'altra parte, la maggiore resistenza che oppongono all'avanzamento non è compensata da un eguale aumento della portanza: questa anzi è minore, e di molto, di quella dei profili normali.

Questo tipo di apparecchi, perciò, si adatta solamente al caso di piccolo carico alare, in modo da non dover avere velocità troppo grande. Ecco perché è sempre rimasto limitato nel campo di piccoli apparecchi, particolarmente motorizzati e veleggiatori.

All'atto pratico, infine, come pilotaggio, non ha manifestato qualità molto diverse dall'apparecchio normale.

Ricorderò sempre che un tecnico di aviazione, e non degli ultimi, e valoroso progettista, ad uno che gli portò in esame un abbozzo di apparecchio senza coda, per averne l'autorevole parere, rispose testualmente: «Non ci trovo nulla di contrario alle buone regole, ma perché non voler la coda, se tutti gli uccelli ce l'hanno?».

Nel suo articolo Araldi propone infine alcune particolarità tecniche sulle quali conviene fermarsi.

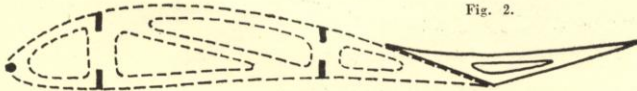
Egli enumera le maniere di rendere autostabile un'ala: primo, variando l'incidenza, da forte al centro a nulla (o addirittura negativa, dirò io) alle estremità; secondo, variando il profilo, da concavo-convesso al centro a biconvesso, o addirittura a bordo d'uscita rialzato alle estremità. Sono questi infatti i sistemi in uso per aumentare le doti di stabilità anche degli aeroplani, veleggiatori compresi, normali. Ma egli è in errore dicendo: *nel progettare e costruire questi modelli si devono tener presenti queste norme: per assicurare la stabilità*



Il famoso «Albanella» del milanese Nibbio.

di rotta è conveniente munire le estremità delle ali di due piccole derive verticali, mentre governeranno moltissimo per la stabilità longitudinale il profilo autostabile o l'incidenza variante, e la forma a freccia dell'ala. E' appunto su questo ultimo punto che bisogna mettere bene in chiaro che la forma dell'ala in pianta non ha nulla a vedere con la stabilità longitudinale: occorre infatti considerare il centro di pressione risultante di tutta l'ala, e stabilirne l'escussione in avanti o all'indietro, secondo il variare dell'incidenza. Con un profilo che non sia autostabile, si avrà la stessa escussione per un'ala rettilinea come per un'ala a freccia, quanto si voglia accentuata, quindi la stessa instabilità. La forma a freccia non serve altro che ad aumentare la stabilità di rotta, come

Fig. 2.



tutta la superficie verticale del profilo complessivo dell'apparecchio.

Quindi egli propone tre tipi di ala, dei quali due (a e c) variano per la forma in pianta secondo l'entità della forma a freccia con derive verticali alle estremità, ed uno (b) ha due alettoni. (Figura 1).

Per queste ali Araldi dice che nelle prime il profilo è autostabile; l'ultima invece è a profilo costante con un'appendice posteriore a forma di alettone fisso inclinato verso l'alto e con alettoni obliqui a forte diedro costruiti insieme con l'ala. In conclusione, nihil sub sole novi, risulta un profilo autostabile del quale non solo non sappiamo le caratteristiche, ma nemmeno se risponde allo scopo. Meglio quindi, caso mai, prendere un profilo autostabile che non è difficile trovare già studiato e determinato nelle sue caratteristiche.

Per l'applicazione di questi alettoni all'ala, propone una costruzione come quella indicata in figura 2, nella quale la parte tratteggiata indica il profilo adottato, la parte a tratto continuo indica l'alettone riportato.

Ma come ho già detto, questa complicazione è inutile, poiché esistono degli ottimi profili autostabili, dei quali ci si può fidare più di un profilo fatto a caso con quel brutto spigolo nel ventre. Infatti non basta applicare il principio generale; occorre anche sapere quali limiti non bisogna oltrepassare per non far peggio, e trovarsi a perdere la sostanza senza guadagnare in stabilità, e aumentando fortemente la resistenza.

Aeromodelli di questo tipo, bisogna riconoscerlo, hanno ottenuto degli ottimi risultati, ma, come nel caso degli aeroplani veri, non sono poi stati tanto al di sopra degli aeromodelli normali. In quanto poi ai futuri apparecchi tutt'ala, quanto poi ai futuri apparecchi tutt'ala, dei quali, secondo Araldi, sarebbero i precursori, non si nota affatto, almeno da quello che si sta costruendo a tutt'oggi, questa tendenza.

Basta aver visto il recente Salone Aeronautico di Milano, che pure è stata la manifestazione di quanto di più moderno si sia creato proprio in questi ultimi mesi. Di «senza coda» non c'era che il modellino russo. Tutti i senza coda sono, generalmente, disegni fantastici di poco competenti. E attenti, amici, a non lasciarvi allettare eccessivamente da troppo roboanti parole, assai buone solo per aumentare la tiratura di certi giornali.

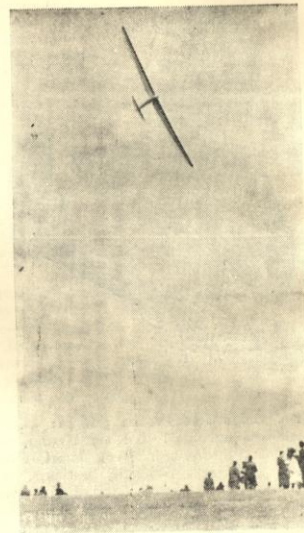
Questo, beninteso, non per dissuadere chicchessia dallo studio di un problema interessante (potrei domani, pur senza contraddirmi, provarmici anch'io) ma soltanto per persuadere che purtroppo non si tratta della trovata rivoluzionaria. In ogni modo, amico Araldi, buon lavoro e mostraci qualche cosa di buono: a tutti gli altri aeromodellisti, l'augurio che le mie prime parole siano persuasive, per il bene di tutti.

Giorgio Bacchelli

CORSO PER MOTORISTI AERONAUTICI A GENOVA

Presso la Scuola Tecnica Industriale «Galileo Galilei» di Genova, per autorizzazione del Ministero dell'Aeronautica è stato istituito il corso di specializzazione pre-aeronautica per motoristi.

A detto corso possono partecipare i giovani delle classi 1917, 1918, 1919, e coloro



Ardita virata di un veleggiatore.

che desiderano iscriversi dovranno presentare domanda in carta semplice alla Segreteria della Scuola (Corso Galilei, n. 5).

Nell'Albo della Scuola è esposto l'elenco dei documenti richiesti. Le lezioni teoriche e pratiche saranno impartite nelle ore serali dei giorni lavorativi ed in quelle antimeridiane dei giorni festivi.

Coloro che agli esami finali risulteranno idonei, riceveranno dal Ministero dell'Aeronautica una speciale tessera costituente titolo per l'arruolamento nella R. Aeronautica, all'atto della chiamata alle armi, come specializzati di leva. I giovani muniti di tale brevetto potranno inoltre partecipare con diritto preferenziale, a parità di altri titoli, ai concorsi indetti per la ammissione di volontari a lunga ferma alla Scuola specialisti dell'Arma Aeronautica.

L A P O S T A dell' AEROMODELLISTA

ARTILIO RAVERA - Savona. — Bravo, ti ammiro per quanto chiami tuo dovere domenicale e aspetto presto notizie di buoni risultati. Il tubo, anziché in impiallacciatura di nocce, ti consiglio di farlo con accero che è meno fragile. Oltre all'avvolgimento a spirale, perché risulti e rimanga rettilineo, ti propongo di avvolgerlo con uno spessore di seta ingommandola esternamente. Ogni Aero Club ha facoltà di avere un gruppo di aeromodellisti; ma se questi mancano, come può esistere il gruppo? Dunque sta negli aeromodellisti dar vita a questa attività che certo sarà favorevolmente seguita ed aiutata da ogni Aero Club.

«Plafond» è una parola francese che significa soffitto; in aeronautica significa invece «quota di tangenza», ossia altezza massima raggiungibile. Bene e grazie per il nuovo abbonato che auguro seguito da altri. Non ho adoperato il tuo pseudonimo perché ritengo potertelo riconoscere solo quando sarai pilota ed avrai superato Agello.

PROBO CALLERI - Torino. — Il profilo da adottare per l'ala è il n. 608 Gottinga 389 che troverai nel n. 14 del 1934. Per i piani di coda adopera il n. 464 Eiffel 338 che è sul n. 21 del 1934; in questo numero troverai anche la spiegazione di quanto desideri.

Il diametro dell'elica potrà essere di circa cm. 36 e per il passo, prima di stabilirlo, occorrerà conformarsi al carico unitario risultante.

L'elastico di sezione m/m 1x3 pesa circa 3 grammi per metro lineare.

Il ricoprimento delle strutture si può fare con seta; ma con la carta si può ottenere una migliore rifinitura ed un lavoro più economico.

A modello ultimato, attendo una bella fotografia da pubblicare.

ELVIO TOSARONI - Roma. — Ho ricevuto le belle fotografie che terrò come caro ricordo. Non ho avuto tempo di risponderti personalmente. Ti faccio i miei auguri per la tua nuova ed onorevole situazione.

Tue nuove mi saranno sempre gradite.

AQUILONE ALPINO - Bergamo. — Nei modelli, anche veleggiatori, i piani di coda generalmente sono tenuti fissi e perciò formano tutt'uno con la fusoliera.

Nel tuo caso puoi fare il timone verticale fisso e tutt'uno con il timone orizzontale. Potrai fissare il complesso alla fusoliera mediante legatura in cordoncino d'elastico.

FRANCO FRANCESCO - Sorrento. — Ti ho fatto inviare un catalogo che certo ti potrà interessare. Ti auguro di diventare un bravo aeromodellista e di fare buona propaganda fra i tuoi compagni. Ricordati di me quando potrai esserti utile.

giar.

CRONACHE D'ORO

Una audace ricognizione è stata effettuata la mattina del 22 novembre a sud di Macallè dai nostri aerei. La ricognizione — alla quale ha partecipato anche S. A. R. il Duca di Bergamo, vice comandante della Divisione Gran Sasso — è durata oltre un'ora. Gli apparecchi — che sono stati fatti segno ad un intenso fuoco da parte degli anticari nemici — sono rientrati regolarmente alla base. (Tutti i giornali).

Il giorno 4 novembre, un violento bombardamento aereo dei nostri apparecchi ha provocato la fuga delle truppe abissine del presidio di Gorrahei, che hanno subito gravi danni con enorme effetto morale di panico. Le opere di fortificazione di Gorrahei hanno pure subito ingenti danni. (Il Popolo d'Italia).

Si è constatato che gli effetti ottenuti dalla nostra aviazione sono stati veramente terrificanti, dimostrando chiaramente come al bombardamento sia seguito un panico incontenibile che è culminato in una fuga disordinata e precipitosa, ta'chè ingenti quantitativi di viveri, munizioni e materiale sanitario sono rimasti nelle nostre mani. (Il Popolo d'Italia).

Il lavoro continuo, entusiasta, ininterrotto delle nostre squadriglie aeree che riducono del cinquanta per cento i pericoli dell'avanzata dei nostri reparti in queste zone salgariane di Jungla; per i quali neutralizzano la grande insidia del terreno e dell'avversario: l'imboscata. (Il Littoriale).

L'aeronautica, l'arma che in questa campagna sta scrivendo mirabili pagine di valore e di abnegazione, presta ogni giorno il suo formidabile concorso alle truppe operanti su tutti i settori. (Il Littoriale).

Due ore dopo l'occupazione di Macallè, un apparecchio atterrava sul vicino campo di fortuna. (Il Giornale d'Italia).

Ras Sejum ha una tremenda paura degli aeroplani italiani: una paura che ha assunto in lui una forma addirittura morbosa. Egli è ossessionato, in questi ultimi tempi,



L'«Albanella» di Nibbio su Milano? Sembra; ma è un trucco fotografico.

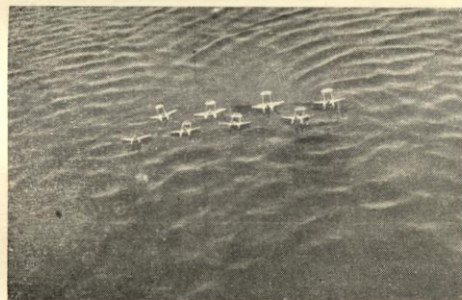
da una specie di curiosa mania di persecuzione aeronautica; teme sempre che qualcuno riveli all'aviazione italiana il suo rifugio e che da un momento all'altro gli arrivi addosso un uccello tricolore col suo carico di spezzoni. (Il Popolo d'Italia).

Un curioso episodio. Ad Adigrat una bomba scoppiata nel terreno ha fatto venir fuori un getto d'acqua che è stato subito utilizzato dalle truppe. (La Tribuna).

CRONACA BREVE

L'ATLANTICO MERIDIONALE TRAVOLTO A TEMPO DI PRIMATO DA UNA DONNA. — L'aviatrice neozelandese Batten, partita il 13 novembre alle 5,30 da Triers nel Senegal, è giunta alle 19,45 a Porto Natal nel Brasile avendo effettuato la trasvolata atlantica del sud su un percorso di 3200 chilometri in ore 13,15. L'aviatrice ha battuto così il primato detenuto finora dall'aviatore spagnolo Campo di più di due ore.

ATTO EROICO DI UN PILOTA COLTO DA MALORE. — Il pilota militare americano capitano Donald Buckmann, di 34 anni, mentre trasportava a bordo del suo apparecchio tre persone, era colto in pieno volo da un attacco cardiaco. Nonostante le



Una flotta di «S. 55» costruiti dal nostro bravo Caminiti di Tunisi.

sofferenze e preoccupandosi di portare a salvamento i passeggeri, riusciva a pilotare l'apparecchio per un centinaio di miglia ed atterrava con perfetta manovra.

Dopo qualche minuto, il capitano Donald Buckmann decedeva per paralisi cardiaca.

QUINDICI PILOTI BREVETTATI IN DIECI GIORNI. — Nel periodo dal 28 ottobre al 7 novembre, nonostante le numerose giornate festive nelle quali le scuole non hanno svolto la loro normale attività, quindici allievi piloti hanno conseguito il brevetto di primo grado.

Un brevetto è stato conseguito da una donna: la signorina Maria Teresa Cassini.

RECLUTAMENTO DEL PERSONALE AERONAUTICO IN GERMANIA. — Il Ministro dell'Aviazione ha impartito al Capo delle organizzazioni aeroportive del Reich norme per la formazione dei nuovi piloti aviatori. Le nuove reclute dovranno provenire essenzialmente dalle file delle organizzazioni giovanili naziste.

DA LONDRA A PORTO DARWIN IN 6 GIORNI 21 ORE E 19'. — L'aviatore australiano H. F. Broadbent ha effettuato il volo da Londra a Porto Darwin in sei giorni 21 ore e 19 minuti solo a bordo di un «Percival Gull». L'aviatore era partito in pattuglia con J. C. Melrose che su un aeroplano dello stesso tipo intendeva condurre al Broadbent il primato di velocità Inghilterra-Australia.

UN PALLONE AMERICANO SALE A 22.956 METRI. — Dopo minuziosi preparativi, lo sferico americano «Explorer II», ha effettuato l'11 novembre una ascensione per fare delle ricerche stratosferiche.

L'ascensione è durata 4 ore e 20 minuti ed il primato mondiale di altitudine è stato battuto, a quanto affermano gli aeronauti che vi hanno partecipato. Il pallone avrebbe raggiunto 22.956 metri. Il primato precedente era detenuto dal pallone sovietico «Ossavakchim» con 19.301 metri.

MILLE NUOVI PILOTI PER IL PROSSIMO APRILE. — Le 24 scuole inglesi di pilotaggio provvederanno per il prossimo aprile 1.000 nuovi piloti aviatori alla R. A. F. Ciascuna di queste scuole civili, le quali sono obbligate a fornire l'istruzione preparatoria agli allievi che poi passeranno alle scuole militari, contano o conterranno dai 40 ai 50 allievi ciascuna.

L'UCCELLO PIU' VELOCE. — Non è, come si pensa, l'aquila che vola a una media oraria di 45 chilometri, la stessa della rondine. Il piccione viaggiatore ne fa 72, e la pernice, il cui volo pare così pesante, 80. Il falco arriva a 90, ma non è lui che detiene il primato della velocità. E' l'anitra selvatica, la quale vola a una media oraria di 122 chilometri e può anche raggiungere un massimo di 135. Così almeno risulterebbe dalle recenti esperienze di un naturalista.

UN AERO CLUB DI GIORNALISTI A PARIGI. — Sotto il titolo «La penna al vento» è stato creato a Parigi un Aero Club di giornalisti di cui il generale Denain, Ministro dell'Aviazione, ha voluto accettare di essere il Presidente d'onore. Lo scopo di questo Aero Club è di facilitare la pratica dell'aviazione ai giornalisti professionisti francesi e di aiutare così lo sviluppo della propaganda in favore dell'aeronautica.

I PRIMATI POLACCHI NEL VOLO A VELA. — La Polonia possiede oltre 100

cerchi provinciali di volo a vela, che riuniscono ben 10.000 soci, dei quali 1.200 hanno la patente di pilota.

Il pilota Olenski ha compiuto un volo di 20 ore e 12 min., stabilendo il primato nazionale di durata e quello del volo notturno durato ore 11 min. 15. Nel contempo la pilota Junga di Leopoli ha ottenuto il primato nazionale femminile di lunghezza coprendo in linea retta oltre 48 km. e quello internazionale femminile di altezza raggiungendo 2300 metri. Negli ultimi mesi lo sviluppo del volo a

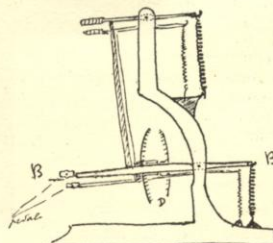
ve' ha accresciuto il suo ritmo, mentre i centri di addestramento stanno per iniziare nuovi corsi di pilotaggio.

UN RADUNO AEREO INTERNAZIONALE A BERLINO. — Il Comitato di organizzazione della XI^a Olimpiade, tra le molte manifestazioni di contorno, organizzerà anche un Raduno Aviatorio Internazionale.

I partecipanti dovranno giungere alla metà il 30 luglio per poter assistere o partecipare al Campionato di acrobazia aerea che si disputerà il giorno dopo.

VOLI NELL'ARTIDE. — Una notevole impresa è stata compiuta dall'aviatore sovietico Molokov, il quale ha volato per 89 giorni di seguito sulle regioni della Siberia orientale, della Yakutia, della Ciukotha per assolvere ad un incarico scientifico che gli era stato assegnato. Molokov ha volato su una distesa di circa quarantamila chilometri quadrati, per più volte.

UN AEROPLANO «INVISIBILE». — Lo stabilimento inglese di costruzioni di Farnborough sta costruendo un apparecchio quasi invisibile da terra e anche da altri apparecchi in volo. Questo risultato sarebbe stato ottenuto mediante l'impiego di speciali colori delle vernici e che segnano un reale progresso nell'arte del mascheramento. (L'arte del mascheramento e delle vernici aeronautiche è progredita anche in Italia e non crediamo all'invisibilità dell'apparecchio di Farborough).



Il complicato sistema di Saverio R.



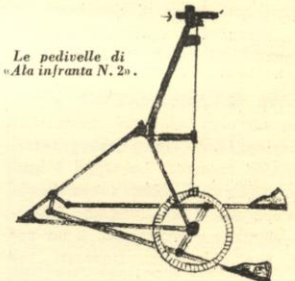
VOLO MUSCOLARE

Il compimento del primo volo col solo uso della forza muscolare ha risvegliato l'appetito dei miei amici inventori. Appetito del cervello, s'intende, chè quello dello stomaco è sempre sveglio.

Dopo aver letto l'articolo sul volo muscolare, nel quale si immagina il pilota semidisteso nella fusoliera, per sviluppare con più agio tutta l'energia non solo delle gambe, ma di tutto il corpo, alcuni si sono domandati se quello fosse il sistema migliore. Naturalmente, il sistema è perfezionabile: perciò all'opera. Non piace vedere quel pover'uomo, in quella specie di letto di Procuste, affannarsi per spremere quel poco di forza capace di sollevare l'apparecchio tanto grave. Meglio pensarlo in piedi, o, al massimo, seduto, intento con tutta tranquillità alla manovra del velivolo, pur dedicando qualcosa della sua energia per la propulsione dell'elica.

Ed ecco un'«Ala infranta n. 2» (che brutto pseudonimo!) che ha pensato ad un sistema di leve, azionanti una pedivella. Questo sistema è molto somigliante a quello comune delle biciclette, senonchè l'«Ala infranta» l'ha voluto complicare senza ottenere, naturalmente, un miglior rendimento. Ma gli inventori sono fatti così: pur di inventare qualche cosa complicano un sistema semplice già esistente: — «Toh! ho inventato una macchina originalissima, alla quale nessuno aveva mai pensato».

Un secondo inventore, certo Saverio R. da Palermo, ha ideato un altro sistema che, a suo dire «sforzerebbe ben poco il pilota». Un sistema di leve azionate contemporaneamente dal braccio e dal piede corrispondente, assicurerebbe, con una trasmissione di semicerchi dentati impennati a rochetti, il moto dell'elica. L'inventore, dopo aver ideato tutto l' assieme, si è domandato: — Ma se il pilota sarà occupato, mani e piedi, per far agire l'elica, chi comanderà la manovra dell'apparecchio? — E', certo che questa domanda gli sarebbe stata rivolta da me, ma se l'è cavata con molta originalità: — A questo ci pensi tu! — Bah, questi inventori sono proprio dei bei tipi.



Quando non sanno andare più avanti dicono: «Ci pensi tu».

Caro Saverio, non capisco perchè il pilota dovrebbe agire con tutto il suo corpo ora su un pedale, e poi sull'altro, compromettendo così anche l'equilibrio dell'apparecchio. Perchè è logico che per far forza sia sui pedali che sui manubri, il pilota dovrà far pesare tutta la sua persona su questi. Il problema che hai tanto agilmente scartato, quello della manovra dell'apparecchio, si risolve invece da sé. Infatti il pilota può anche non impiegare le sue mani per far muovere i manubri, i quali invece verrebbero mossi unicamente dalle gambe, senza perdere nulla in potenza. Il sistema è abbastanza complicato, mi pare. E poi con tutti quei rochetti, quelle molle e quegli ingranaggi si perderebbe un bel po' di energia per gli attriti.

La doccia fredda che ti attendevi, è venuta. Però non devi perderti d'animo. E' la sorte degli inventori.

Ingegnere Sofistico

LA STRANA CROCIERA DEL PASSAGUAI

(Continuazione del numero precedente).

— Bah! I pericoli e le avventure li ho succhiati col latte della balia!
— Gli imprevisi..., caro Jim...
— Sono il sale della vita, caro Jeff...

— Non dico di no... Posso augurarvi buon viaggio?

— Certo, Jeff. Ed io, a voi, buona permanenza?

— Ma naturalmente, vecchio camerata!

Un lampo azzurrastro d'occhiali scintillanti avvolse Jim che ebbe l'impressione di tuffarsi in un bagno di ghiaccio fondente.

— Con permesso, signori... — e Miss Sullen sguscio via con un grosso fascio di carte sotto braccio.

CAPITOLO IV.

II "Passaguaì",

Verso la mezzanotte, Jim uscì intontito dalla casa di Peevsk.

La testa gli girava, le tempie gli pulsavano. Aspirò a pienissimi polmoni l'aria fresca e umida della bella nottata, e provò un immediato senso di delizioso benessere.

Cominciava a riaversi dall'ubriacatura; ubriacatura di cifre, di raccomandazioni, di itinerari, di indirizzi, di appunti, di postille e robaccia del genere che l'inesorabile presidente dell'E.W.A. gli aveva propinati senza pietà alcuna tra una girandola scoppiettante di "dannati" di "demoni" e di "inferni".

Aveva mangiato pochissimo, perché interrotto ad ogni momento: "Adagio, Jim! Non devi gravarti troppo lo stomaco. La tappa è lunga, ricordalo...". Non aveva bevuto che acqua e tè allungato: "L'alcool, dannato ragazzaccio, è un veleno per chi vola. Dovresti saperlo!".

Che fame, povero Jim; e che sete!

Si diresse a piedi verso l'aeroporto, mandando a tutti i diavoli in cuor suo la necessità che gli aveva imposto di accettare l'offerta dell'E.W.A.

Poi cominciò a pigliarsela col suo apparecchio, maledettamente strapazzato da quei tre giorni di andatura pazzesca da Buenos Aires a San Francisco. Chissà se i meccanici avrebbero fatto a tempo a rimetterlo in piedi? Aveva il carrello sgangherato, l'accensione che non funzionava bene e la lubrificazione nevrastenica... Un vero impiastro! L'aveva battezzato "Flory" in omaggio a una maledettissima civetta dai capelli di ottone, la bocca vi-

ziosa e che al posto del cuore doveva avere un "ice-cream".

— All'inferno anche la dannata Flory in carne ed ossa! — come avrebbe detto il rumoroso Peevsk. Quel nome sembrava attirare disgrazie sull'apparecchio e imbestialire lui.

Non aveva voglia di andare all'aeroporto a vigilare la messa a punto del "Flory", non aveva neppure voglia di dormire. Aveva fame, ecco. Si guardò attorno rabbioso, in cerca di qualcosa di divorabile.

Una scritta luminosa, in lingua straniera, palpitava su una porta d'aspetto invitante. La scritta diceva misteriosamente: "Al vero Posillipo", ma Jim non indugiò in e-lucubrazioni filologiche e si precipitò dentro affascinato dai pesci smaglianti e dai capponi arrosto che allietavano la vetrina fra collane di salsicce e lastricati di ostriche e di frutti di mare.

Dentro, l'atmosfera era cordiale e appetitosa. Poca gente e simpatica,

coppie principalmente, disseminate sui piccoli tavoli e il più possibile distanti fra loro. Un simpaticissimo cameriere bruno lo accolse con un sorriso straordinariamente simpatico e amichevole, lo fece sedere in un cantuccio simpatico e, considerato un istante con occhio clinico, gli spinse accanto una meravigliosa tavola-ardente a rotelle che ispirava una simpatia straordinariamente simpatica da una trentina di vassoi e casseruole fumanti, gorgoglianti, friggenti... E questa era la cosa più gradevole di quella reggia della simpatia.

Jim, stordito dai vapori ghiottissimi, come un idolo dai fumi propiziatori, accennò vagamente con la mano al grande sacerdote-cameriere

quattro o cinque recipienti diversi. Fu così che si vide contemporaneamente nel piatto, spaghetti alla marinara, palombo con piselli, involtini alla salvia, trippa e supplì al telefono... Al termine di quella meravigliosa pietanza, Jim si trovò ad avere inesplicabilmente vuotata una bottiglia di vino elettrizzante che il cameriere proclamò il migliore e più autentico Capri dell'universo. Placata la fame, pensò a soddisfare l'appetito e cominciò a gingillarsi col cacciucco e l'ossobuco al risotto che il cameriere gli servì insieme con una nuova bottiglia.

Era già l'una del mattino, ma Jim era troppo allegro per pensare a dormire, e poi aveva trovato il più simpatico amico del globo in quel principe travestito da cameriere, che lo aveva rimesso al mondo coi suoi squisitissimi manicaretti.

Se l'era fatto sedere di fronte, gli aveva offerto da bere e da fumare, mentre il principale, tollerante, rivedeva i conti della giornata.

— E così siete di Napoli?

— Certo, signore, la più bella città del mondo.

— Sarà forse troppo, non vi pare? E' là che si mangiano le cose che m'avete servito?...

— Sì, signore, ed altre ancora...

— Allora avete ragione voi; non esiste città che le possa stare a pari.

— Grazie signore. E voi state per partire, mi avete detto?

— Sì, signor....

— "Peppino" Esposito, di Napoli....

— Bene, Peppino, fra tre o quattro ore parto...

— Lontano andate?

— E chi lo sa? Dove vuole il mio aeroplano...

— Aviatore siete?

— Press'a poco...

— Mi piacerebbe molto volare...

— Non col mio sgangheratissimo "Flory"...

— Chi è Flory, signore?

— Cos'è? E' quel mio dannato apparecchio, che ogni giorno gliene succede una nuova... O perde questo, o gli si rompe quest'altro, o quell'altro non funziona... Accidenti a lui!

— Ho capito, noi a Napoli lo chiameremo "nu passaguaì"...

— Come avete detto?

— Passaguaì.

— Passaguaì?

— Sì, signore...

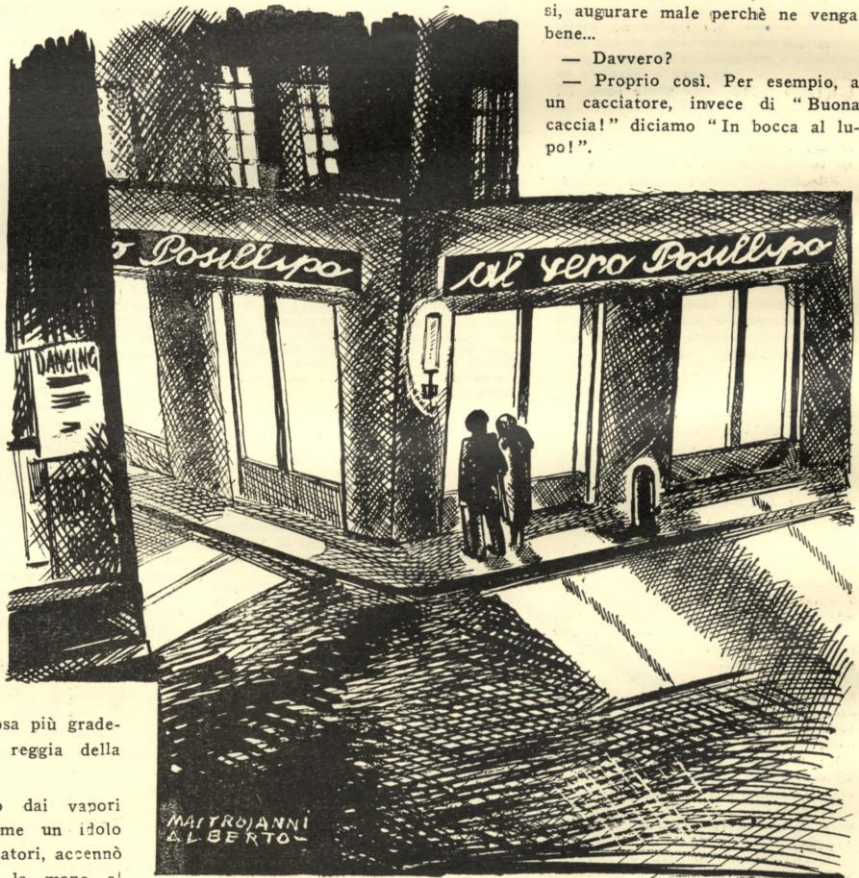
— Magnifico! — esclamò, assorto, Jim — Scrivetemelo qui sopra! — Ecco fatto, signore; posso chiedervi a che vi potrà servire?

— Voglio cambiare nome al mio aeroplano, e "Passaguaì" mi piace molto.

— Ottimamente, signore. D'altronde credo che vi porterà fortuna. Noi italiani siamo spesso un po' superstiziosi e preferiamo, in certi casi, augurare male perchè ne venga bene...

— Davvero?

— Proprio così. Per esempio, a un cacciatore, invece di "Buona caccia!" diciamo "In bocca al lupo!".



"Al vero Posillipo".

— Esattamente come diceva mio nonno quando mio padre andava a pescare... E' la sola cosa che ricordi di loro!

— Vostro nonno conosceva l'italiano?

— Era italiano, ed anche la nonna.

— Per San Gennaro; che bella combinazione! Mi permettete di



... Ma allora siete figlio di madre italiana.

— Offrirmi io, da bere? Siamo quasi paesani...

— Grazie, volentieri. Ma poi toccherà a me.

— Come volete...

— Ma a che ora chiudete il ristorante?

— Alle quattro del mattino, signore; è notturno ed io sono di servizio stanotte. Fate pure i vostri comodi, perciò. Mi permettete di domandarvi il vostro nome?

— Dwindle; Jim Dwindle.

Enzo Jemma

(Il sèguito al prossimo numero).

CRONACHE PALERMITANE

«... Parola d'ordine: « Che cielo azzurro quest'oggi ». Nessuno manchi. Segno di riconoscimento: una copia de *L'aquilone*. E speriamo che non piova ».

Rileggo per la decima volta l'invito di Zio Falcone agli aquilotti e alle rondini palermitane a riunirsi alla villa Giulia, aspettando l'aquilotto D'Amico col quale andrò alla villa.

Penso che Zio Falcone non debba conoscere Palermo: qui per ora c'è più caldo che in A. O. Altro che pioggia!

Venuto il mio amico, ci avviamo alla villa dove troviamo Insinna e Priolo lettori de *L'aquilone*.

Poco dopo vengono Grippaldi e Quagliana, anch'essi lettori.

Per ultimo Walter Burraia (quello che non riceveva il giornale in ritardo). Il quale ci annunzia che lo stesso mese che cercò di riabilitare Zio Falcone lo ricevette (il giornale, s'intende) in ritardo.

Di rondini neanche l'ombra: soltanto delle oche (quelle degli stagni).

Per quanto giriamo tra i viali, non possiamo trovare la gabbia dell'aquila. Soltanto un avvoltoio di razza abissina, il quale, al nostro avvicinarsi, fugge sbattendo le ali.

Trascorse due ore parlando di motorini a scoppio, di eliche e di cèntine, ci avviamo alla casa dell'attivissimo aquilotto Priolo.

Lo troviamo intento a costruire dei piccoli Caproni in legno, destinati alla propaganda de *L'aquilone*.

E' dispiacente perchè ha ritirato dalla Germania un motorino a scoppio per un suo aeromodello e il motorino non può funzionare che con una speciale benzina tedesca.

Egli ci invita a prendere parte alla scuola aeromodellistica del nostro Aero Club di prossima costituzione.

Accettiamo contentissimi: così anche Palermo avrà la sua rappresentanza al Concorso Nazionale.

Quando andiamo via, ciascuno, vede nella sua fantasia una grande stanza con tanti tavoli, dove già si vedono sparsi tubi, seghe, cèntine e copie de *L'aquilone*.

Franco



ALFONSO DEL MORO - Empoli. — Dove hai trovato quello pseudonimo? I corsi premilitari sono sospesi e prossimamente verrà bandito un nuovo concorso per piloti militari. Quando uscirà il nuovo bando, lo pubblicheremo su « *L'aquilone* ». Per « *L'Ala d'Italia* » invia quattro lire in francobolli all'Amministrazione. I ritardi da lamentarsi non si verificheranno più. Saluti a mille chilometri l'ora.

GIORGIO ALBERT - Milano. — Fatto. Anche a te raccomando la propaganda a favore del tuo giornale. Saluti volanti.

MACHINO BLÙ - Acqui. — Bene. Letto. Bravo. Grazie. Saluti. E la propaganda?

BORELLI - Milano. — A Torino, se il cav. Dianati potrà dedicare un po' del suo tempo all'aeromodellismo, sorgerà presto la scuola. Ti faccio tanti auguri.

PALADINO - Roma. — Ho scritto per posta ordinaria. Ciao.

COLIBRI - Bologna. — Ti risponderò dettagliatamente nel prossimo numero.

IGNOTO AMICO - Roma. — Che letterone! E dentro vi sono cose sagge, ed altre non sagge. Mi provo a rispondere per ordine. *Copertina*: è necessaria perchè dà un carattere al giornale e attira l'attenzione nelle edicole; *Ulisse*: è finito; *Bontempelli*: è uno dei pochi scrittori italiani che non ha mai visitato una fabbrica di mattoni; *gli schizzi del bel naso di Zio Falcone*: si pubblicano perchè ciò fa piacere a molti molti nostri aquilotti; *la pubblicità*: è la vita del giornale; *il costruttore di aeromodelli*: uscirà entro dicembre e sarà un libro molto interessante; *i versi*: li odiamo; *la palestra dell'aeromodellista*: diventerà più interessante: cercheremo di pubblicare due lezioni; una per i novellini ed una per i navigati; *il romanzo*: interessa una grande quantità di lettori: almeno la metà; *l'errore degli aeromodellisti*: è quello di credere che *L'aquilone* sia esclusivamente un bollettino di divulgazione tecnica per uso riservato agli aeromodellisti; non è così: *L'aquilone* deve interessare i bimbi e le bimbe di tutte le età e indurre i suoi lettori a dedicarsi all'aeromodellismo e, quindi, all'aviazione; non si può, quindi, fare un giornale arido di pura tecnica; è indispensabile pubblicare articoli, racconti e notizie che interessino anche chi dell'aviazione ignora tutto; se dovessimo fare un giornale soltanto per gli aeromodellisti, *L'aquilone* uscirebbe con una tiratura di 500 copie!; *i disegni in scala*: verranno pubblicati, in avvenire, nell'interno del giornale, o su dei fogli allegati; ma è necessario attendere che il giornale si fondi e che, sopra tutto, si torni ai tempi normali, quando, cioè, si potrà fare uso di carta a piacere. Che la palestra dell'aeromodellista sia nella seconda e nella terza pagina, o nella sesta e settima, è proprio la stessa cosa. *La collaborazione dei giovani* ridotta a semplice collaborazione tecnica la vedremo col telescopio. E' un miracolo se abbiamo trovato due collaboratori tecnici nelle persone di Giarella e di Giorgio Bacchelli. *La collaborazione letteraria dei giovani* è utile ed è, ammettiamolo, un'idea

intelligente; migliaia di lettori, con questo sistema, finiscono con l'interessarsi al loro giornale.

Gli scritti dei giovani sono semplicemente deliziosi. Quali sono le fotografie che interessano tutti? Tutte, o nessuna. Noi pubblichiamo delle fotografie che giudichiamo interessanti; ma sappiamo che è impossibile pubblicare una fotografia che interessi tutti. Il fatto che in ogni numero (salvo rari casi) c'è la descrizione dei nostri apparecchi, dimostra che anche noi diamo molta importanza a questa rubrica. Soltanto che, per ragioni tipografiche, di gusto e di spazio, non possiamo riempire delle pagine intere, o quasi, con degli schemi. Degli eroi dell'aria parliamo ad ogni ricorrenza di morte o di eroismo compiuto. Ma qui non bisogna esagerare, per non ridurre il giornale ed un bollettino di necrologie. Il nostro rispetto per gli eroi caduti è infinito; ma sappiamo che non bisogna parlare ai ragazzi soltanto di questo. Ci dia torto. Le informazioni relative all'attività dell'aeromodellismo all'estero troveranno su « *L'aquilone* » sempre più grande ospitalità. Ci segua e vedrà che stiamo organizzandoci. Le scatelette di marmellata con i buci fanno parte di uno degli articoli più interessanti e più utili che siano mai comparsi sui giornali e periodici italiani. Si ricordi che in Italia non esiste una coscienza antiaerea (diciamo così) e che il pubblico ignora completamente il pericolo dell'azione aerea in tempo di guerra. Noi abbiamo il dovere di preoccuparci della vita dei nostri ragazzi, i quali devono sapere che cosa accade e che cosa devono fare in caso di incursioni aeree nemiche sulle nostre città. (La sua nota su questo argomento mi ha semplicemente sbalordito. E mi son detto che, in questo caso, lei non ha capito un'acca). Ed ora credo inutile continuare. La morale della sua lettera è la seguente:

dare agli aeromodellisti (che sono pochi) un giornale tecnico perfetto. La morale nostra è un'altra: dare alla gioventù italiana un giornale sano, vivo e divertente. Il tema: l'aeronautica; gli sviluppi: infiniti; gli scopi: creare una coscienza aeronautica nella gioventù, prima d'ogni altra cosa e, quindi, moltiplicare il numero degli aeromodellisti, i quali saranno i piloti di domani. Sono certo che lei mi scriverà un'altra lettera per darmi ragione. Cordialità e ringraziamenti.

AQUILA STRATOSFERICA - Trento. — Ti faccio spedire il numero che mi chiedi.

GIOVANNI TUCCIMEI - Roma. — Resisti, battiti, vinci. Se vuoi qualche copia per fare della propaganda, scrivimi. L'indirizzo di Giarella è presso *L'aquilone*. Se troverò gli schemi che desideri te li manderò. Auguri e, per ora, non pensare ai raduni. Dobbiamo pensare a molte cose importanti, ora. Saluti cordiali.

RENZO OMAGLIO - Genova. — Sì, è un sacrificio, ma bisogna farlo — come dici anche tu — per il bene della Patria. Faccio cambiare l'indirizzo. Ciao.

AQUILOTTO FRANCO... di Palermo. — (Se tu scrivessi più chiaro, carissimo amico!). Pubblico le tue cronache e ti auguro di diventare il migliore aeromodellista di Palermo. Mi raccomando la buona propaganda. Mettiti d'accordo con Triolo. Saluti azzurri.

VITTORIO MOSCATI - Roma. — Ecco ti fa fulminea risposta. Vai in via Lepanto negli uffici dell'Aero Club di Roma e sarai accolto con tutti i riguardi che si debbono ad un futuro soldato dell'aria. Con una piccola somma ti iscriverai. La tua caricatura non la pubblico, perchè ne ho già troppe. Ti ho salutato l'uom dal fiero aspetto. Ricambio i saluti.

C. CERATO - Torino. — Spedito. Col gennaio 1936 inizieremo la spedizione delle tessere a tutti gli abbonati. Poi penseremo al distintivo. Cordialità.

AGELLO N. 2 - Savona. — Provveduto. Ti mando cinque copie che distribuirai per propaganda. Saluti rombanti.

ENZO MANCINI - Firenze. — M' stupisco. Si vede che tu non leggi attentamente il tuo giornale, nel quale abbiamo scritto e riscritto che la riduzione delle pagine ci è stata imposta dalle autorità superiori (Ministero per la Stampa e Propaganda) e che il provvedimento è, naturalmente, relativo a tutte le pubblicazioni. Tu sai che bisogna eliminare le importazioni dall'estero. La cellulosa per la fabbricazione della carta viene, appunto, in gran parte d'oltre mare e d'oltre monte. Questo numero è, come vedi, di 12 pagine, come tutte le pubblicazioni di questo genere. Ma noi dovremo limitarci, anche, alle 8 paginette. La palestra dell'aeromodellista non verrà danneggiata. Ho dato istruzioni in amministrazione per il tuo vaglia. Saluti cordiali.

« S. 79 » - Milano. — Provveduto. Cordialità.

Zio Falcone



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.

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

MOVO

Via Borgospino, 18 - Milano
Listino prezzi dettagliato
inviando Lire una in francobolli



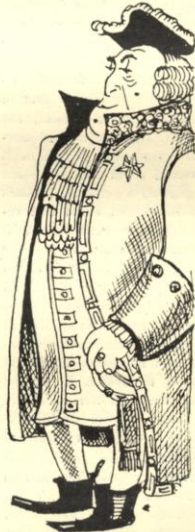
Posta aerea in Etiopia.
(Disegno di Enzo Pandolfi di Ancona).

ALLEGRA STORIA DELL'AVIAZIONE

(Continuazione dai numeri precedenti).

I consanguinei
— anzi fratelli —
Giuseppe e Etienne
furon fra quelli

parecchi impavidi,
fra i quali v'è
François Pilâtre
Ser de Rozier,



che all'aerostato
dieder maggiore
impulso. Seguono
le loro more

che il giorno 15
d'ottobre (olè!)
del settecento
e ottantatrè



nel ciel libravasi,
per primo al mondo,
sopra ad un fragile
pallone tondo.

E ricordiamoci
di Charles, perchè
con l'amicissimo
Robert ainè,

compì un magnifico
viaggio in pallone
con beneplacito
e approvazione

del serenissimo
e buon Luigi,
Rege di Francia,
Sir di Parigi.

* * *

Il tredici di giugno
dell'anno susseguente
— che fu l'84 —
ecco che di repente

si sparge la notizia
che due giovani forti
cadendo dal pallone
eran, purtroppo!, morti!

I nomi dei caduti
la Storia non perdè:
Pietrangelo Romain,
Pilâtre de Rozier.

Onore a questi Eroi!
Caduti dal pallone,
furon le prime vittime
di tutta l'aviazione.

Fu nel '94
che, prima volta al mondo,
adoperò l'esercito
l'aerostato tondo

nelle manovre. In guerra
(prima del grande Ney)
fu usato dai Francesi:
anno '96.

Il ventidue di ottobre
— anno '97 —
avvenne in condizioni
mirabili, perfette,



il primo esperimento
con un pacadute.

Al parco di Monceau
— cose non mai vedute! —

un tale Garnerin,
salito col pallone,
discese con l'aiuto
d'un semplice ombrellone,

al quale era attaccata
— questa è la cosa bella —
solo una semplicissima
(ma vuota!) botticella.

E' inutile narrare
le feste e le accoglienze
fatte al pilota eroico
« signore delle scienze »!

(Continua).

Manrico il Trovatore

