

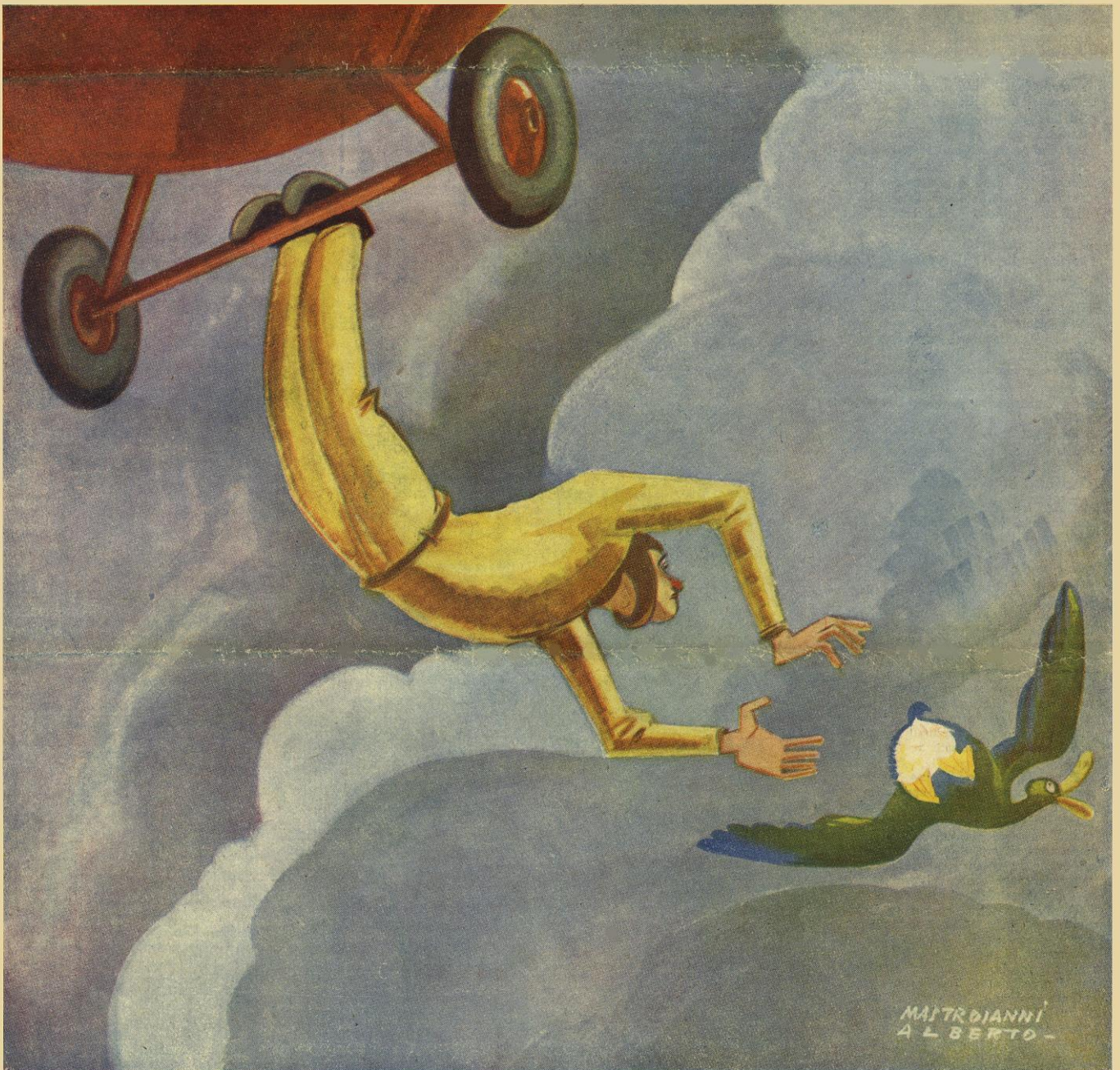
# L'AVULONE

Abb. annuo L. 14 - Semestrale L. 7,50  
Estero L. 28 - Un numero Cent. 30  
Conto Corrente Postale N° 1-20115

**settimanale di aeronautica per i giovani**

Concess. escl. per la vendita: MESSAGGERIE ITALIANE - Via Milazzo, 11 - Bologna

Direzione Ammin. e Pubblicità: Roma  
viale dell'Università, 4 - Telef. 45-317  
Uff. di Pubblicità di Milano in v. Gesù, 6



DIZIONARIO AERONAUTICO ILLUSTRATO: "ACROBAZIA AEREA"

# LE INIZIATIVE DE "L'AQUILONE,, PER I SUOI FEDELI AMICI TRENTA GRANDI RADUNI AVIATORII

Il Ministero dell'Aeronautica ha organizzato un ciclo di voli di propaganda per gli abbonati a "L'Aquilone" e per un certo numero di studenti delle Scuole medie superiori segnalati dal Ministero dell'Educazione Nazionale. I raduni aviatori avranno inizio il 15 maggio prossimo e si svolgeranno nelle località e nei giorni qui indicati:

Roma - sabato 15 e domenica 16 maggio;  
Foligno - giovedì 20 maggio;  
Ancona (aeroporto di Falconara) - venerdì 21 maggio;  
Firenze - sabato 22 maggio;  
Forlì - domenica mattina 23 maggio;  
Lugo - domenica pomeriggio 23 maggio;  
Bologna - martedì 25 maggio;  
Ferrara - mercoledì 26 maggio;  
Padova - giovedì 1° giugno;  
Venezia - venerdì 28 maggio;  
Trieste (aeroporto di Ronchi) - sabato 29 maggio;  
Gorizia - domenica 30 maggio;  
Vicenza - martedì 1° giugno;  
Bolzano - mercoledì 2 giugno;  
Verona - giovedì 3 giugno;  
Brescia - sabato 5 giugno;  
Bergamo - domenica 6 giugno;  
Milano - lunedì 7, martedì 8 giugno;  
Vercelli - mercoledì 9 giugno;  
Torino - giovedì 10, venerdì 11 giugno;  
Novi Ligure (per gli abbonati di Genova) sabato 12 giugno;  
Pisa - domenica mattina 13 giugno;  
Siena - domenica pomeriggio 13 giugno;  
Pescara - martedì 15 giugno;  
Foggia - mercoledì 16 giugno;  
Bari - giovedì 17 giugno;  
Catania - sabato 19 giugno;  
Palermo - domenica 20 giugno;  
Napoli - martedì 22, mercoledì 23 giugno;  
Cagliari - giovedì 24 giugno.

Come vedete, il programma ha subito una nuova variazione. Alle ventitré città elencate nel numero scorso altre sette se ne aggiungono, e cioè Falconara, Foligno, Pescara, Pisa, Siena, Foggia e Cagliari.

Salvo lievi mutamenti imposti dalle condizioni atmosferiche, il programma che oggi pubblichiamo dovrebbe essere definitivo.

Da calcoli approssimativi, potranno dunque volare gratuitamente circa diecimila giovani, parte dei quali segnalati dal Ministero dell'Educazione Nazionale e parte scelti tra gli abbonati de "L'Aquilone".

I raduni di quest'anno assumeranno nei vari campi carattere di vera e propria manifestazione aeronautica. Negli aeroporti si raduneranno, oltre ai giovani che avranno la fortuna di avere un buono di volo, anche le scolaresche locali e le rappresentanze delle Organizzazioni giovanili del Regime.

Poichè sono già aperte le iscrizioni al 1° anno della R. Accademia Aeronautica, tutti i giovani che si recheranno a volare e che, possedendo i titoli e i requisiti richiesti per l'ammissione, desiderino concorrere, potranno ricevere sui campi tutte le indicazioni relative ed anche presentare sul posto la domanda di ammissione con riserva

di produrre a suo tempo i titoli a corredo.

Il testo della lettera che Zio Falcone ha indirizzato in questi giorni a tutti gli aeronipoti è il seguente:

"Ti informo che "L'Aquilone" ha deciso di offrire ad un gran numero dei suoi abbonati un volo nel cielo delle seguenti città: Roma, Firenze, Forlì, Lugo, Bologna, Ferrara, Padova, Vicenza, Venezia, Gorizia, Trieste, Bolzano, Verona, Brescia, Bergamo, Milano, Vercelli, Torino, Novi Ligure, Napoli, Bari, Catania, Palermo, Ancona, Foligno, Pescara, Pisa, Siena, Foggia e Cagliari.

Con lo scopo di offrire la possibilità di volare anche agli abbonati delle città non comprese nel presente programma, abbiamo deciso di mandare a tutti gli associati in regola con l'amministrazione una scheda in bianco nella quale l'interessato dichiarerà in quale città intenda volare. Naturalmente, nel caso in cui in una determinata città ci siano più richieste che buoni di volo a disposizione, avranno il diritto di precedenza gli abbonati più

anziani del luogo, e quindi i vecchi abbonati giunti da un'altra città, e successivamente gli abbonati di più recente data.

Nell'unita cartolina, che ci ritornerai nel più breve tempo possibile (comunque non dovrà pervenirci più tardi del giorno 11 maggio) dovrai scrivere con chiarezza il tuo nome e cognome, la città e il giorno nei quali desideri volare, a seconda del presente elenco. Nelle città nelle quali si volerà per due giorni consecutivi, il primo giorno è destinato agli abbonati i cui cognomi incominciano con le lettere dall'A, fino alla L inclusa; il secondo a coloro i cui cognomi incominciano con le lettere dall'M alla Z.

Il tuo genitore, o chi ne fa le veci, dovrà firmare, prima che tu ci faccia l'invio della scheda di adesione, la dichiarazione che ti autorizza a volare.

Esibendo la tessera de "L'Aquilone" con fotografia, si potrà, nei giorni dei raduni, accedere liberamente agli aeroporti.

Nei campi sui quali si svolgeranno i raduni troverai un ufficiale pilota e alcuni redattori de "L'Aqui-



Aiutato dal cugino, Nello Monticelli sta caricando un suo aeromodello a fuseliera.

lone" che potranno rispondere ad ogni tua domanda di informazioni sull'aviazione e sulla carriera aeronautica, con particolare riferimento all'imminente concorso per 300 posti di allievi dell'Accademia".

\*\*\*

Avvertiamo che, dato il grande numero di raduni organizzati in sì breve tempo, non avranno luogo rancoli collettivi. Però, chi all'ora di colazione desiderasse trattenerci nei pressi dell'aeroporto, assieme agli organizzatori e a qualche compagno, non trascuri di premunirsi di qualche lira per... l'oste. Naturalmente, coloro che volessero portarsi una colazione al sacco, sono liberi di farlo.

\*\*\*

Per gli abbonati di Genova città e dintorni che devono recarsi a Novi stiamo organizzando d'accordo col Presidente della R.U.N.A. "Luigi Olivari" un servizio di trasporto con torpedoni. Se la nostra iniziativa si concluderà felicemente, avvertiremo gli interessati tempestivamente.

## UN CONCORSO FOTOGRAFICO per i partecipanti ai raduni aviatorii

La direzione bandisce un concorso per la migliore serie di fotografie fatte dai partecipanti ai raduni aviatorii organizzati da "L'Aquilone" nelle seguenti città: Roma, Foligno, Pescara, Ancona (campo di Falconara), Firenze, Forlì, Lugo, Ferrara, Bologna, Padova, Venezia, Gorizia, Trieste, Bolzano, Verona, Vicenza, Brescia, Bergamo, Milano, Vercelli, Torino, Novi Ligure, Pisa, Siena, Foggia, Napoli, Bari, Catania, Palermo, Cagliari.

Verranno assegnati i seguenti premi:

250 lire alla migliore serie di almeno sei fotografie artistiche di formato non superiore ai centimetri 18x24;

150 lire alla migliore serie di almeno tre fotografie artistiche di formato non superiore ai centimetri 18x24;

100 lire alla miglior fotografia artistica isolata di formato non inferiore ai cm. 9x16 e non superiore ai cm. 18x24.

E' bene che i concorrenti sappiano che i giudici daranno la preferenza ai formati medi e grandi. Non vi è chi non sappia che le riproduzioni zincografiche si traggono a preferenza dalle fotografie grandi, nelle quali i particolari sono più evidenti.

Ancora un avvertimento utile ai concorrenti: un altro titolo di preferenza sarà dato alle fotografie che presentino grandi contrasti di bianco e nero. Le fotografie troppo chiare, o grigie, o troppo scure non si possono riprodurre con buoni risultati.

Al lavoro, dunque, piccoli e grandi artisti dell'abbiettivo. Il concorso si chiude otto giorni dopo l'ultimo raduno aviatore.

Indirizzare le fotografie in piego resistente alla direzione de "L'Aquilone, viale dell'Università, 4, Roma.



Dopo un paziente lavoro, ecco il momento felice ansiosamente atteso.

# Gli aerostati in guerra

Fin da quando l'aerostatica era ancora ai primi timidi passi, si pensò d'impiegare quel nuovo mezzo di locomozione aerea per scopi politici o bellici. Ma i piloti d'allora dovettero combattere, oltre i misteri della natura, l'incredulità e la diffidenza degli uomini, che ostacolarono i duri sacrifici che con pochi operai inesperti e con scarsi mezzi economici essi s'imposero per far trionfare quel luminoso ideale di una grandezza semplice e superba, dalla cui attuazione essi sentirono dipendere in gran parte l'efficacia delle future azioni militari. Di conseguenza, sorretti come da un oscuro e segreto presentimento, il lavoro di questi pionieri non conobbe limiti e tese oltre che nella ricerca di forme nuove e sempre più progredite, alla creazione di un esercito del cielo, destinato ad abbreviare e forse risolvere i lunghi conflitti terrestri.

Delle prime imprese compiute a bordo di quei palloni frenati o srenati che non obbedivano docilmente ai piloti ma andavano alla mercé del vento, non si hanno che notizie frammentarie. Tuttavia si crede che risalga al 18 luglio 1791, giorno della proclamazione della Costituzione francese quando uno di essi si elevò su Parigi, e l'aeronauta, giunto all'altezza di 12.000 piedi, lasciò cadere sulla città migliaia di manifesti contenenti i capisaldi dei "Diritti dell'uomo" la prima applicazione bellica dell'aerostato. Alto nello spazio, fra cielo e terra, il pallone portò dunque alla folla tumultuante dei parigini un monito che era una promessa e un avvertimento che fu una rivelazione. Solo due anni dopo e precisamente il 29 giugno 1793, l'impiego questa volta di un pallone frenato, l'"Entrepenant", imposto dalla necessità di seguire durante la battaglia di Fleurus (8 Messidoro anno II) i movimenti delle truppe austriache, rivelò al generale Jourdan il valore di questi aerei, tanto che il Comitato di Salute Pubblica decise di munire di palloni tutte le armate dell'esercito rivoluzionario. Anche durante l'assedio di Condé, avvenuto nello stesso anno, fu utilizzato un pallone per portare un dispaccio oltre le linee avversarie, ma il vento fece atterrare l'aerostato proprio nel campo nemico. Il 31 ottobre 1794 il Comitato di Salute Pubblica creò la Scuola Nazionale Aeronautica a Meudon e nello stesso tempo impartì l'ordine che venissero costruiti tre palloni: il "Celeste", l'"Hercule", l'"Intrépide" che furono poi impiegati dal generale Hoche durante la campagna del Reno. Malgrado che molti siano di opinione diversa, pare che Napoleone abbia compreso quale enorme importanza potesse avere la presenza di questo genere di macchine aeree durante una battaglia e lo prova il fatto che nel 1798 egli ordinò a Coutelle e Conté, gli organizzatori della Scuola Aeronautica di Meudon, di seguirlo in Egitto. Ma gli inglesi affondarono nel Mediterraneo la goletta che trasportava il materiale aerostatico; di conseguenza Buonaparte si trovò costretto a rinunciare all'impiego di quella nuovissima arma, che del resto possedeva ancora apparecchi di struttura fragile e primordiale costretti a volare in condizioni disagiate, sopra regioni sconosciute dove il vento e l'atmosfera costituivano una gravissima incognita. Inol-

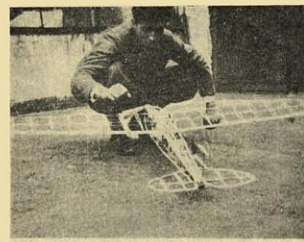
tre gli aeronauti dovevano supplire con una straordinaria sensibilità, quasi con l'istinto e soprattutto con un'audacia senza limiti, alla tecnica del volo, allora sconosciuta. Furono forse queste considerazioni a suggerire al Buonaparte, ritornato dall'Egitto, di sopprimere la Scuola che la Repubblica aveva fondato a Meudon. I Russi cercarono nel 1812, durante l'invasione napoleonica, di vendicare i palloni dello scetticismo che nutriva verso di loro il grande Còrso, costruendo a Mosca un enorme aerostato che poteva contenere cinquanta persone e che doveva avere la possibilità di bombardare dall'alto in quartier generale francese.

Ma il tentativo, durante alcune esperienze preliminari, fallì per il semplice fatto che il pallone, salito a grande altezza e appesantito da alcune incrostazioni di ghiaccio, ricadde quasi del tutto sgonfio sul terreno trascinando in un fiume i poveri aeronauti.

Nel 1815, Carnot, comandante di Anversa assediata, fece eseguire in pallone delle ricognizioni militari allo scopo di segnalare all'artiglieria

posta alla difesa della città, le mase di fanteria nemica e nel 1826 il professore Ferry della Scuola Militare francese riuscì a persuadere il Governo di studiare l'organizzazione di un Corpo speciale che doveva impiegare gli aerostati come arma e come futuro mezzo di difesa aerea.

Il 22 giugno 1849 gli austriaci che assediavano Venezia pensarono di bombardarla per mezzo di duecento piccoli palloni recanti delle bombe munite di micie accese. Ma il vento improvvisamente cambiato, riportò al punto di partenza questi ordigni di nuovo genere che erano destinati a fare strage di donne, vecchi e bambini. Nel 1859 invece, quando Napoleone III discese in Italia a combattere a fianco di Vittorio Emanuele II, l'Austria, ordinò all'aeronauta Godard di consegnare al Corpo di spedizione francese molti aerostati. Il Godard, giunse il 7 giugno a Milano con quattro palloni a gas, quattro mongolfiere e due paracadute, ma per l'impossibilità di fornire gli aerostati che seguivano le armate in marcia del gas necessario per l'innalzamento, il progetto di usare que-



La struttura di un aeromodello di Valentino Siviero di Napoli. Gli impennaggi sono in balsa. Superficie portante dmq. 25.

sto strumento bellico, fu abbandonato. Al contrario, in America nella guerra detta di Secessione (1862-1863) e durante l'assedio di Parigi (1870-1871) gli aerostati furono impiegati con evidente successo. Nel primo conflitto, l'esercito federale restò durante tutta la campagna sotto la minaccia di quell'occhio implacabile che dall'alto studiava le condizioni del terreno, l'entità delle truppe nemiche, i loro spostamenti e le loro vie di rifornimento; durante la guerra franco-russa, invece, sessantaquattro palloni partirono da Parigi assediata, trasportando due milioni e mezzo di lettere, quattrocento piccioni viaggiatori e centocinquanta passeggeri.

Infine risale al 1884 l'istituzione per opera del generale Bareskoff del Corpo degli Aerostieri militari russi, al 1885 la costruzione degli aerostati militari ad aria rarefatta di Esdale e al 1887 la creazione di un parco aerostatico italiano che prese poi parte alla guerra nell'Eritrea.

Nel 1806, all'epoca della guerra a bissina, l'Italia di allora avvelenata da quella smardia diffusa in tutte le categorie sociali, che faceva apprezzare e vantare i soli prodotti dell'industria straniera, ordinò in Francia tre palloni frenati di cui il primo aveva il volume di trecentocinquanta m. c., il secondo di trecentodieci e l'ultimo di cinquanta. Ma l'inizio di quella cupa e sorda ostilità verso l'impresa africana che doveva avere come suore conseguenza Adua, impedì l'impiego dell'aerostatica nelle operazioni guerresche avvenute nel Tigrai.

Rimase invece ai figli di coloro che combatterono quel manipolo di eroi che fu mandato in un paese sconosciuto al cui riguardo non si possedevano che scarse notizie vaghe e spesso inesatte, la visione della formidabile potenza di questa Italia fascista, che dopo quindici anni di conquiste e di primati, sia nel campo politico che in quello della civiltà, sente vibrare dentro di sé la forza di una volontà assoluta, la cui origine non si può trovare se non nella latinità e romanità della nostra razza.

Antonio Brunori



«Pronto! E' ben teso il filo? Via!».

È uscita:

**LA TAVOLA N. 1**

DEL

**CONSTRUTTORE DI AERONODELLI**

contenente i disegni in grandezza naturale

DEL

**CIRILLO**

AEROMODELLO A TUBO

Costa Lire 3,50 franco di porto

Inviare commissioni a

**AEROMODELLI E ACCESSORI**

Via Riva Reno, 118 - BOLOGNA

Imminente:

**LIBELLULA - Aeromodello a tubo**

## RICORDI DI GUERRA

# Battuta di caccia nel cielo di Sdraussina

Fronte tormentato della Terza Armata. Sdraussina, piccolissimo paese completamente distrutto, situato sulla riva sinistra dell'Isonzo, sotto le pendici del S. Michele.

A Sdraussina era stato impiantato il nostro cantiere degli zappatori del genio con la baracca del Comando a ridosso di una parete, rimasta in piedi per ironia e sulla quale era scritto ancora a grossi caratteri: *Albergo del Gelso*. Il gelso, in verità, esisteva ancora, ma sfrondato e stecchito come i molti soldati morti seppelliti ai suoi piedi. Questa la località.

Era appena l'alba di quel giorno rimasto nella mia memoria come un fiero ricordo e da poco eravamo tornati giù da Cima 4, per i fangosi camminamenti, dove ogni notte si lavorava allo scoperto a far trincee.

Nel Vallone le linee avversarie tacevano tutte dopo gli inutili contrasti notturni e sembrava che il nemico, in quel silenzio tragico, volesse riorganizzarsi per le perdite subite. Un grande silenzio regnava pure nella vasta pianura friulana, dopo Gradisca, dopo Fratta, Mariano, Romans, Medea, Medeuza. Era quello stesso silenzio che segue sempre il temporale e le tempeste. Come ogni mattina, dopo una nottata laboriosa ci preparavamo al giusto riposo nelle baracche improvvisate, quando un ronzare di motore lontano ci colpì l'orecchio; veniva da tanto alto e dalla parte di Doberdò. Noi tutti, col naso in aria, come avveniva ad ogni passaggio di aeroplani, cercavamo in cielo le ali tricolori o crociate.

Subito una forma caratteristica, ma piccina piccina, in alto, forse oltre i tremila metri, ci appare diafana e

incerta. Era un apparecchio da bombardamento, austriaco, un biplano, che filava sicuro e indisturbato verso Villa Vicentina e forse su Udine, dove sapevamo che aveva sede il Comando Supremo. Nessuna costellazione di *shrapnel*, come sempre avveniva al primo apparire di un apparecchio nemico, niente sbarramenti di fuoco, effettuati dalle batterie antiaeree di Castelnuovo, di Sei Busi, di Sagrado; nessun allarme era stato dato in quel settore sempre tanto vigile e pronto a ricacciare le incursioni del nemico. Tutto sembrava dormisse nell'ampia pianura dell'Isonzo e sulle creste tormentate del leggendario Monte San Michele che fu chiamato *l'inferno* dagli stessi prigionieri austriaci.

Quel rettangolino diafano e frulante non aveva i dischetti tricolori che distinguevano i velivoli nostri, ma le crocette nere dell'esercito nemico. Nemmeno quella batteria della Regia Marina, che a suo onore registrava qualche velivolo abbattuto, si era svegliata ancora con i suoi schianti in aria.

— Ma perché — dicevano i soldati — non si spara oggi? Accidenti ai dormiglioni! — Imprecazioni si levarono verso quell'audace uccellaccio di rapina che filava impertinente e sicuro verso la mèta prefissa; imprecazioni che se fossero state pallottole di mitragliatrice lo avrebbero abbattuto immancabilmente. Quei pochi minuti trascorsi e che avevano un amaro sapore di tragedia, sembravano eterni; qualche cosa ci pesava sul cuore e specialmente quel fastidioso silenzio, per noi, che da un anno ci eravamo abituati allo scatenarsi improvviso di quell'inferno, quando cioè tutte

le batterie della nostra zona vomitavano la morte. Quel silenzio era per noi penoso, insopportabile.

— Ma perché non si spara?

La risposta non tardò molto a giungerci dal cielo come ai tempi biblici, quando apparivano gli arcangeli guerrieri. Vedemmo scendere a picco, celato forse dalle alte nuvole, un puntino grigio, quasi impercettibile, qualche cosa che aveva del *gladio* romano con la punta rivolta in alto, ma che scendeva rapidamente.

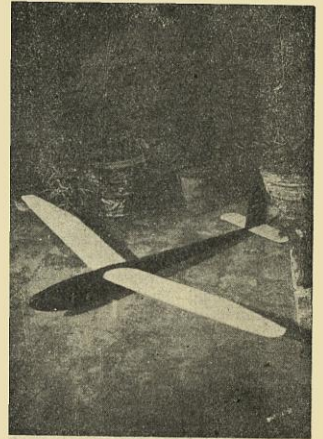
Era un nostro caccia che forse aveva vagato fino allora in alto in attesa della sua preda. Ci spiegammo così quell'insolito silenzio che a noi aveva dato tanto ai nervi.

Il Comando Superiore aveva certamente avuto notizia della progettata incursione nemica su Udine e con prontezza aveva anche provveduto nel modo più efficace.

Il nostro piccolo apparecchio da caccia, venendo giù a capofitto come una cosa morta, girò sotto al grosso biplano carico di bombe, si impennò di ruovo e passandogli di fianco sgranò il rosario terribile della sua mitragliatrice.

Udimmo distintissimo il crepitio dei colpi in aria, fra le nubi, che produceva un suono tutto particolare e qualche colpo disordinato partì anche dall'apparecchio austriaco che tentava salvarsi dall'attacco improvviso. Il nostro caccia, rapidamente, in un volo avvolgente, cercava il fianco del nemico e ripeté più volte il suo tiro micidiale.

Con l'animo sospeso e il cuore in ansia assistevamo a quanto per noi aveva del miracoloso. Chi lo avrebbe mai immaginato che dall'alto, da tanto alto, sarebbe disceso come un



Un vecchio aeromodello veleggiatore costruito da Mario Rodorigo di Roma.

fulmine il vendicatore, il cavaliere alato, il guerriero dell'aria?

Il velivolo crociato, dopo la terza o quarta scarica di mitraglia sbandò paurosamente verso destra e poi, a stento, riprese la linea di volo, riprendendo la direzione primitiva, ma non più per raggiungere la sua mèta, ma nell'ansiosa ricerca di un luogo dove atterrare.

L'arma punitrice aveva certamente colpito nel segno, perché il biplano planava a larghi giri e i frequenti sbandamenti, subito corretti, lo dimostravano chiaramente. Il nostro bravo pilota, ormai sicuro della sua vittoria e della sua preda, da una maggior quota sorvegliava ed assisteva a questa discesa umiliante del suo avversario ed eseguiva anch'esso larghi giri nel cielo di Sdraussina.

Ci sembrò, per un attimo solo, che l'uccellaccio di rapina volesse sfuggire alla sorveglianza del suo dominatore cercando con decisione di riprendere la sua rotta minacciosa, ma invece aveva avvistato il campo di Medeuza e ci si gettava con la disperazione dei naufraghi.

Con lo sguardo seguimmo quei due apparecchi e vedemmo il piccolo cacciatore dominare sempre dall'alto la sua vinta preda finché non la vide atterrare nel nostro campo di aviazione presso Medeuza.

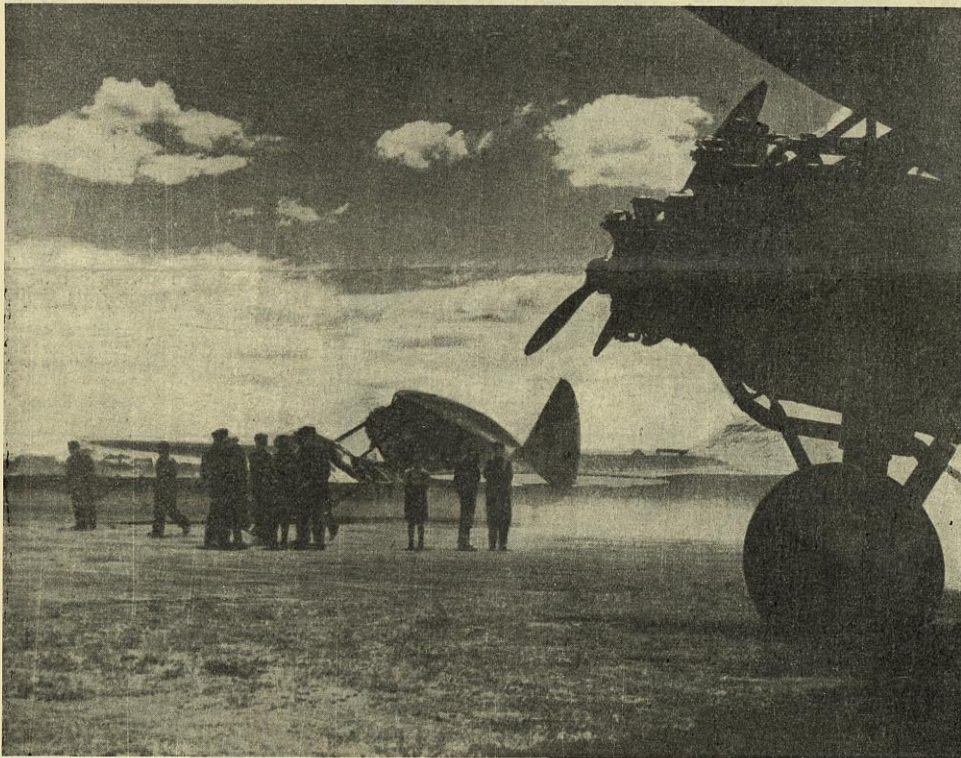
Sapemmo poi che il grosso biplano aveva a bordo un capitano con una palla in fronte e un tenente pilota con il braccio sinistro fracassato al gomito.

Il nostro piccolo caccia, pilotato da un giovane maresciallo di artiglieria, dopo aver assistito all'atterraggio del suo nemico, con una audacia senza pari, volle tornare sul cielo di Sdraussina e filare dritto su Gorizia, ancora irredenta, per far sapere agli austriaci, con i suoi *girigogli* acrobatici che quella gioia era gioia di vittoria.

E mentre il cielo si costellava, in pieno sole, di scoppi laceranti, di scintille e di fumate improvvise, il cavaliere azzurro, come negli antichi tornei, eseguiva il suo rituale giro del trionfo fra rumori che non erano, proprio, applausi...

Gli applausi l'ebbe da noi, al suo ritorno, fra uno sventolio di asciugamani e di fazzoletti e di grida entusiastiche di: Viva l'Aviazione!

C. Seganti



Le prime luci del giorno trovano il campo d'aviazione già in piena attività.

Leggete a pag. 14

**LA POSTA AEREA**

ZIO FALCONE

risponde ai suoi aeronipoti

# Le memorie d'un tifoso dell'aviazione

(Continuazione dal numero precedente).

Ripreso il viaggio il 13 marzo, risaliva la fumana del Paraná, sorvolava il Paraguay, le foreste insidiose del Mato Grosso e dell'Amazonia, le tre Gujane, le Antille, Cuba, la foce del Mississippi, l'arido Texas sino al lago artificiale di Phoenix dove il 6 aprile, il «Santa Maria» rimaneva totalmente distrutto da un incendio provocato dall'imprudenza di uno dei presenti al rifornimento dell'idrovolante. Il valoroso equipaggio, a cui la generosità del Governo fascista aveva concesso un secondo idrovolante di tipo identico a quello incendiato, poteva riprendere la superba crociera l'8 maggio. Il «Santa Maria II» (tale era il nominativo dell'apparecchio), si portava da New York a Nuova Orleans (Golfo del Messico, costeggiando le regioni atlantiche degli Stati Uniti; quindi, risalendo il corso del Mississippi e sorvolando la zona canadese, giungeva a Trepassey Bay (Terranova) sulla soglia dell'Atlantico, il 20 maggio, dopo aver fatto scalo, fra altre località secondarie, a Chicago, Montreal e Quebec.

Ripartito il 23 maggio per il balzo oceanico sino alle Azorre, era costretto dal maltempo incontrato lungo la rotta a scendere in pieno Atlantico a km. 1790 da Terranova, in prossimità di un veliero portoghese, a cui si ormeggiò; più tardi, grazie al provvidenziale intervento del piroscafo italiano «Superga» in navigazione in quei paraggi, l'idrovolante poteva raggiungere a rimorchio l'isola di Horta, dove rimase sino al 10 giugno per le necessarie riparazioni. Ripreso il volo in tal giorno e superato felicemente il tragitto oceanico Ponta Delgada (Azorre)-Lisbona, di km. 1450, concludeva l'epico volo, dopo un breve scalo a Barcellona, ammarando sul tramonto del 16 giugno al Lido di Ostia (Roma), dove attendevano il Duce, le più alte gerarchie dello Stato ed un'immensa moltitudine. Lo

sviluppo totale del meraviglioso periplo (la cui terza parte iniziata a New York l'8 maggio fu di km. 14.820 percorsi in 18 tappe ed in 28 giorni di volo) risultò di km. 43071 volati in 71 giorni e suddivisi in 47 tappe. Le trionfali accoglienze riservate al valoroso equipaggio dei due «Santa Maria», ad ogni loro tappa, dalle popolazioni americane e specialmente dalle collettività italiane, dimostrarono quanto mai grande fosse l'ammirazione provocata dalla superba impresa, il cui svolgersi fece luminosamente risaltare, specialmente nel forzato ammaraggio sull'oceano, le perfette qualità navigatorie dell'apparecchio «S-55» che avrebbe poi dato all'Ala fascista altre numerose e clamorose vittorie.

Il prodigioso volo di Carlo Lindbergh costituiti invece il primo successo nell'appassionante gara europeo-americana per la trasvolata senza scalo dell'Atlantico dall'uno all'altro continente. Già due equipaggi francesi vi si erano cimentati; ma il primo, comandato dal superasso francese cap. René Fonck falliva alla partenza da New York per Parigi con l'incendio del trimotore terrestre Sikorsky «New York-Paris» e la morte tra le fiamme dei due motoristi (21 settembre 1926); il secondo, composto dall'asso cap. Carlo Nungesser e dal cap. Francesco Coli, montanti un biplano monomotore Levasseur «Oiseau blanc» (Uccello bianco) scompariva nei gorgogli oceanici, nel tentativo di volo senza scalo Parigi-New York (8 maggio 1927). Il tragico mistero avvolgente quest'ultimo commosse profondamente l'opinione pubblica di tutto il mondo e diede anche origine ad un gran numero di notizie fantastiche ed assurde.

Il successo arrise invece al venticinquenne pilota americano, lanciatisi solo sull'oceano col suo «Spirit of Saint-Louis» (Spirito di San Luigi), un monoplano Ryan azionato

da un motore stellare di tipo Wright della forza di 220 cavalli-vapore. L'audace giovane pilota, che già aveva traversato in volo gli Stati Uniti da San Francisco di California a New York, riusciva a superare in ore 33.30' di volo ininterrotto (20-21 maggio) i km. 5836 separanti New York e Parigi (nuovo massimo mondiale di distanza). E fu il più inebriante dei trionfi, che elevò alla più fulgida gloria l'ignoto trasvolatore, la cui audacia era riuscita a vincere le paurose insidie della sterminata solitudine oceanica.

Il trionfo di Lindbergh segnò l'inizio di una emozionante gara internazionale aereo-transatlantica, che ebbe vincitori ed anche, purtroppo, dei vinti. Tra i primi: gli americani Chamberlin (pilota) e Levine (passaggero) i quali, dal 4 al 6 giugno, superarono senza scalo, in ore 42.46' di volo, km. 6283 (nuovo massimo mondiale di distanza), sul percorso New York-Helfta (Eisleben-Germania), a bordo del «Miss Columbia» (monoplano Bellanca; mot. Wright 220 c. v.), magnifico apparecchio progettato dall'ing. italiano Bellanca; gli americani Byrd (già noto pel volo al Polo Nord effettuato nel maggio 1926), Acosta, Noville e Balchen, che, sul trimotore Fokker-Wright «America», volarono dal 29 giugno al 1° luglio da New York alla spiaggia francese di Ver-sur-Mer (Normandia) ove l'apparecchio fu distrutto dalla marea (km. 6100 in ore 45); infine, gli americani Brock e Schlee, che, provenienti da Detroit, a bordo del monoplano Stinson-Wright «Pride of Detroit» (Orgoglio di Detroit), superarono l'Atlantico da Terranova a Londra (km. 3780 in ore 23.50': 27-28 agosto) e proseguirono il volo attraverso l'Europa centrale, l'Asia Minore, l'India, sino a Tokio ove dovettero sospendere il progettato periplo mondiale (km. 22.680 in 20 tappe dal 24 agosto al 14 settembre). Tra i secondi, oltre



Enzo Caprini del gruppo Baracca di Firenze col suo «E. C. 2», che è stato in volo 75 secondi dopo aver decollato coi propri mezzi.

ai già nominati Nungesser e Coli, subirono l'identica sorte: gli inglesi Minchin e Hamilton (piloti) e principessa Lowenstein-Wertheim (passaggera) del Fokker «Saint-Raphaël» (partiti il 31 agosto dal Galles per il Canada); gli americani Bertand e Hill (piloti) e Payne (passaggero) del Fokker «Old Glory» (partiti il 6 settembre dagli Stati Uniti per Roma); i canadesi Tully e Metcalfe dello Stinson «Sir John Charling» (partiti il 7 settembre da Terranova per l'Inghilterra) e gli americani Miss Grayson, Goldsborough, Koehler e Omdal (norvegese) dell'anfibio Sikorsky «Dawn» (partiti il 23 dicembre dagli Stati Uniti per la Norvegia).

Altri sette equipaggi (4 tedeschi, 1 francese, 1 inglese ed 1 irlandese) furono costretti invece dal maltempo o da guasti ai motori a tornare alla base; invece, gli americani Haldeman (pilota) e miss Helder (passaggera) dello Stinson «American Girl», partiti l'11 ottobre da New York e costretti da un guasto al motore a scendere sull'Oceano a km. 560 ad est delle Azorre, avevano la fortuna di esser tratti in salvo da un piroscafo.

(Continua).

Piero Botto

## CARTELLO

In questa rubrica pubblicheremo avvisi di piccola pubblicità. Il lettore potrà offrire, o chiedere libri, materiali, disegni, e qualsiasi altra cosa o informazione intorno all'aeronautica: alla sua storia, alla sua tecnica, alla sua bibliografia. A titolo d'incoraggiamento offriamo inserzioni a centesimi die, o la parola. Rivolgersi all'Amministrazione de «L'Aquilone», viale dell'Università, 4 - Roma.

«ALA» macchina 900 per scrivere — Nitida assoluta, ULTRAUTILITARIA, comodissima ovunque, leggera (pesa kg. 2,950), completa, perfetta, robusta, elegantissima. Tastiera universale, battuta dolcissima, allineamento perfetto. Spedizione ovunque. Regaliamo porto imballo anticipando importo. Premio 10% ai clienti collaboratori propagandisti. Prezzo eccezionalmente: lire 625. ITALDATTILOGRAFICA, Aquila, LEUCA (Lecce).

ATTENZIONE, ATTENZIONE — Inviando a Gaetano Briganti, via Negri 4, Ravenna, 50-100 francobolli colonie e commemorativi italiani riceverete 60-120 differenti buoni esteri.

DA UMBERTO DARBESIO — Via Artisti 29, Torino, troverete tutto quanto occorre per costruire aeromodelli (materiali e insegnamenti).

ERCOLE MIAGLIA, Sassoferrato (Castello), cambia francobolli esteri contro commemorativi Italia.

FRANCIBOLLI cambio con aeromodello. Dario Cardarelli, via Lorenzo Valla, 27 - Roma.



Una bella formazione di apparecchi da bombardamento dell'Armata degli Stati Uniti d'America.

## DUE NUOVI PRIMATI DELL'ALA ITALIANA

**5000 chili di carico su un percorso di 2000 km. alla velocità di 248 km. all'ora**

Il giorno 1° corrente un idrovolante trimotore Cant Z 508 pilotato da Mario Stoppani e dall'ing. Majorana Antonino e avente a bordo il radiotelegrafista Suriano Amedeo e i motoristi Alcide Spinelli e Silvio Forlivesi, ha conquistato i primati internazionali di velocità su 1000 e 2000 km. di percorso con 5000 kg. di carico commerciale (Classe C. bis), realizzando rispettivamente sulla base di 1000 km. la velocità media di km.-ora 251.889 e sulla base di 2000 km. quella di km.-ora 248.412.

Il volo si è svolto sul circuito: Grado - Rimini - Ancona - Grado: l'apparecchio è entrato in pista alle ore 8,58'300" e ne è uscito alle ore 17,1'34".

La Reale Unione Nazionale Aeronautica ha sottoposto il verbale e gli incartamenti del volo alla Federazione Aeronautica Internazionale per la omologazione dei primati.

L'idrovolante Cant Z 508 è un apparecchio militare munito di tre motori Isotta-Fraschini Asso 11 R. C. 40 con eliche a passo variabile d'Ascanio-Piaggio.

I nuovi primati conquistati dall'ala fascista, pur essendo contemplati nella tabella della Federazione Aeronautica Internazionale, non erano mai stati ottenuti finora da nessuna Nazione, giacché richiedono negli apparecchi caratteristiche particolarmente difficili a raggiungersi. L'Italia è pertanto la prima Nazione al mondo che li abbia conquistati.

L'Italia possiede dunque un tipo di idrovolante capace di portare 5 tonnellate di carico a 2000 km. Ciò dimostra la possibilità di portare due tonnellate ad oltre 4000 chilometri e cioè entro un raggio d'azione di 2000 km.

Nell'apparecchio, oltre il carico utile, avevano preso posto 5 persone d'equipaggio; il volo, pertanto, aveva carattere normale, come, cioè, se l'apparecchio fosse partito per un'impresa guerresca o per un servizio commerciale regolare.

I primati battuti dall'aviazione italiana nel solo mese di aprile sono sette; quelli posseduti a tutt'oggi sono saliti a 38.

Tutti i primati ottenuti sono importanti e d'uso immediato e pratico in quanto sono stati conquistati con apparecchi di serie.



ARMANDO SANTARELLI - S. Paolo di Jesi. — Per carità, non ripetere più ciò che mi hai scritto. Fimira col far venire anche a me la voglia di piangere. Io non rispondo affatto a quelli delle grandi città soltanto. Gli è che gli aeroposti di Roma, ad esempio, sono parecchie centinaia, anzi migliaia, e mi scrivono in molti. Onde la diversa proporzione. La tua lettera mi giunge in un momento scabroso. Non posso risponderti più a lungo; ma nel prossimo numero (un numero di ben 24 pagine) ci sarà una nuova risposta per te.

MICHELE GIOVANNI SIMONCINI - Palermo. — Scegliere una carriera non è compito fa-

cile. Compito ancor più difficile è consigliarla. Di a quel tuo amico che se vuol intraprendere la carriera aeronautica si tenga al corrente dei bandi di concorso che vengono pubblicati durante l'anno e, in base alle sue aspirazioni, al suo fisico e al suo titolo di studio, può scegliere. Ti ringrazio per la tua opera di propaganda e spero vederti presto a Palermo.

UCCELLO AZZURRO - Reggio Calabria. — Il bando di concorso per l'Accademia Aeronautica sta per essere pubblicato. Sappi che il prossimo numero de L'Aquilone (di ben 24 pagine) sarà quasi tutto dedicato all'Accademia Aeronautica. Ti ho fatto inviare una cinquantina di copie per la propaganda. Buona fortuna. Zio Falcone

(Altra posta a pagina 14).

## Le strabilianti avventure del barone d'Istrat

(Continuazione dai numeri precedenti).

Manuelita, luogotenente della capitana, quando dopo l'arresto di D'Istratoff aveva ricevuto l'ordine di preparare il plotone d'esecuzione, si era sentita rimescolare l'anima da uno strano sentimento di rivolta. Era così simpatico e compito quello strano tipo. Ed era infine l'unico uomo che le avesse rivolto dei complimenti.

Per comprendere lo stato d'animo di Manuelita, è necessario sapere che la poveretta era di una bruttezza rivoltante. Guercia e zoppa, godeva anche la fama d'essere spietatamente feroce. Come è facile immaginare, appena D'Istrat la vide, ebbe una violenta sensazione di ripulsa che si tradusse in un amabile sorriso e, anziché dirle: "Siete repugnante", le sussurrò dolcemente: "Siete adorabile". La con-

versazione fu breve, ma sufficiente per creare nei residui spirituali di Manuelita uno spiraglio di speranza verso il più bel sogno della sua fanciullezza: un grande amore. Fu un vero colpo di fulmine. Disperata per l'arresto di D'Istratoff, corse da D'Antonio e concitatamente lo mise al corrente di quanto stava accadendo. D'Antonio comprese immediatamente che Manuelita era sincera nella sua disperazione ed avrebbe fatto qualunque cosa per salvare il "suo amore". Allora concepì un piano quanto mai ardito.

— Manuelita, — disse — se tu mi aiuti ciecamente, riusciremo a salvare D'Istratoff, il quale, del resto, è tanto potente che saprà ricompensarti come meriti.

— Oh! "compagno", farò tutto quello che vuoi, ma salvalo!... Sogliammi tanto al mio povero Juan!

— Ebbene, conducimi nella cabina della radio.

— E cosa dovremo fare, poi?

— Tu dovrai fare una cosa semplicissima: allontanare tutti quelli che sono nella cabina; io penserò al resto.

Fu così che Manuelita, con una scaltrezza che l'"amore" rendeva audace e spregiudicata, alla testa di una decina di miliziane occupò la stazione radio.

La sua azione fu rapida e travolgente: entrata per prima, produsse sui tre uomini addetti alla radio il solito senso di repulsione; subito dopo di lei però fece passare sei formosissime miliziane, la cui sfacciatata bellezza dette un tale contraccolpo allo sgomento dei radiotelegrafisti da farli capitolare senza condizioni. Poiché la disciplina nel campo rosso era stata ufficialmente bandita, non ci fu nemmeno un attimo di esitazione per... abbandonare il posto. Appena sola, Manuelita, fece entrare D'Antonio, il quale, con una sicurezza che meravigliò la donna, mosse dei commutatori e, postosi davanti ad un microfono, iniziò una strana conversazione. Quella che doveva salvare D'Istratoff.

Terminata la trasmissione, D'Antonio tenne a Manuelita il seguente discorso:

— Per la definitiva salvezza di D'Istratoff mi sembra inutile avvertirti che nessuno dovrà mai sapere quello che è accaduto; tu sai meglio di me, cara Manuelita, che se si viene a conoscenza di quello che hai fatto, il plotone di esecuzione non sarà comandato da te... ma... contro di te...

Manuelita fu scossa da un brivido e disse semplicemente: — La Vergine protegga "el my amor".

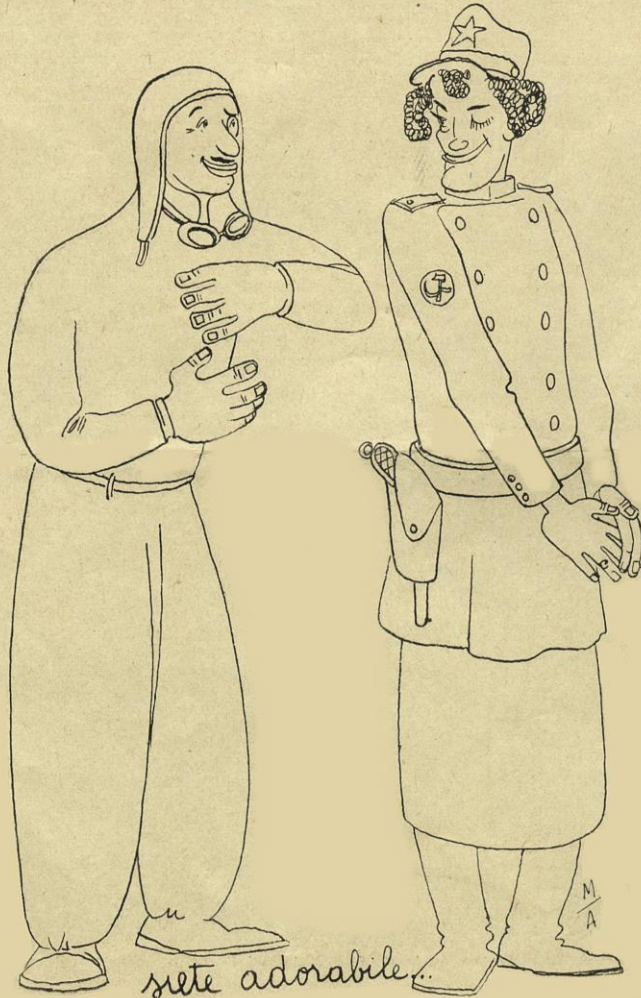
D'Antonio la guardò meravigliato e vide l'unico occhio aperto della terribile Manuelita lagrimare lentamente.

\*\*\*

Dopo una ventina di minuti di volo, D'Antonio notò con disappunto che l'apparecchio di "Dopo la cura" lo seguiva come un'ombra. Erano oramai presso le linee nazionali. D'Antonio forzò il motore senza però riuscire a distaccarlo. Per liberarsene pensò allora di giocare d'astuzia. Con rapida manovra accostò di novanta gradi e si tuffò deciso in una grande nuvola bianca che attraversò in poco meno di un minuto. Appena fuori, fece un rapido dietrofront e, cabrando, si portò sopra la nuvola. Non aveva ancora terminato questa manovra che scorse l'apparecchio di "Dopo la cura" volteggiare più basso della nuvola.

Il colpo era riuscito, ma "Dopo la cura", non avendo veduto l'apparecchio di D'Antonio uscire dalla nuvola, aveva capito il trucco ed era rimasto sotto in attesa. Dopo un poco, però, seccato evidentemente di attendere, rapido come una saetta si impennò per salire a sua volta sopra la vaporosa muraglia dove era convinto di trovare D'Antonio. Ma questi, anziché attenderlo, picchiò rapidissimo e si portò al disotto dove prudentemente si pose a spiraleggiare stretto, sfiorando i bianchi sfocamenti della nuvola pronto a ripetere il giuoco del rimpiazzato. Dopo un paio di minuti vide saettare su di un lato della nuvola due apparecchi e fece a pena a tempo a riconoscere quello di "Dopo la cura" in picchiata a pieno motore inseguito dal "caccia" di Pelatoff.

La sua meraviglia fu di breve durata, perchè nei microfoni della



cuffia udì il barone D'Istratt che gridava: — Io sono sull'apparecchio di "Dopo la cura".

— Ho capito — gridò a sua volta — A chi "non" l'avete detto?  
— A Pelatoff — rispose D'Istratt.  
— Bravo! — non potè fare a meno di dirgli D'Antonio. — Vediamo come va a finire! — E coraggiosamente si pose all'inseguimento dei due avversari.

"Dopo la cura" vedendosi attaccato da Pelatoff era rimasto interdetto. Come mai il "compagno" gli sgranava in coda il nastro micidiale delle sue mitragliatrici? S'era gettato a capofitto in una fuga rovinosa sperando che il suo improvviso nemico si accorgesse dell'errore. Poi si fece raggiungere e quando vide nello specchio retrospettivo vicinissima la sagoma dell'apparecchio di Pelatoff, alzò un braccio facendo gesti disperati per farsi riconoscere. Invano. Una raffica di colpi l'investì in pieno stroncandogli i comandi. Senza governo, l'apparecchio abbassò il muso, si "imbarcò" iniziando una caduta vertiginosa. "Dopo la cura" senza pensarci due volte si slègò lanciandosi fuori col paracadute.

Liquidato l'apparecchio di "Dopo la cura" sul quale riteneva fosse anche D'Istratt, Pelatoff fece un rapido dietro front per attaccare anche D'Antonio. Questi, prevedendo tale manovra, s'era tenuto a debita distanza ed aveva anche adocchiato un campo d'atterraggio nelle linee dei nazionali. Senza esitare vi si diresse a pieno motore. In quella però udì D'Istratt che gridava con voce angosciata "Io sono nell'apparecchio di "Dopo la cura"; e prima di poterlo convincere del contrario, s'avvide che il disgraziato barone penzolava fuori della fusoliera e, poco dopo, dondolava appeso al paracadute.

Poichè Pelatoff lo stringeva da presso, D'Antonio non potè occuparsi del barone e fu costretto a mantenere la decisione di atterrare, cosa che fece con brillante e precisa manovra. Con grandissima meraviglia vide che Pelatoff prendeva terra sullo stesso prato.

(Continua).

Gibbi

# O col vento o contro vento

## Storie eroicomicosentimentali

(Continuazione dal numero precedente).

— E allora? Che successo allora? — chiese smaniosamente Bibi che non riusciva a star fermo a quel racconto.

— Accadde che quel povero ragazzo gridò "Viva Cipro libera! Abbasso l'Inehilterra!". Qualcuno che passava di là fece eco: ci fu un tafferuglio, degli spari, e il primo a cadere, per un colpo di calcio di pistola alla tempia vibratogli dall'ufficiale, fu proprio il mio piccolo Costantino. Mi morì fra le braccia. Il sul lastrico di quella strada fangosa. Io fui arrestato, ma siccome avevo del denaro in discreta quantità, per pagarmi i migliori avvocati del luogo, mi fu facile andar prosciolto e con molte scuse ufficiali.

Partì il giorno appresso. Ma prima ebbi modo di sapere che quel massacratore di fanciulli si chiamava Sywell.

### Capitolo XXXV

#### L'ultimo viaggio di un baule

L'indomani, alle prime luci dell'aurora, Bibi fu risvegliato dall'energico strepitare d'un motore.

Vide che Marino era già in piedi e si disponeva a uscire dalla tenda.  
— Che succede? — chiese.  
— E' quello che voglio sapere anch'io.

Un minuto dopo erano già sulla riva, dove Bernabé li aveva preceduti.

Il Passagua fremeva tutto sotto lo sforzo dell'elica e il cavo d'ormeggio era teso da spezzarsi. Poi il motore fu spento e, dalla cabina emersero Jim e Arsenghi che saltarono a terra.

— Volevate andarvene senza salutarci? — chiese Enzo.

— No. Provavamo il motore per

vedere se funzionava bene con la benzina dell'amico Sal, cioè Bernabé, — rispose Jim. — Ma partiremo subito.

— E dove andate?

— In cerca d'un pezzo di terra, magari con qualche belva, ma senza uomini, — disse Arsenghi — dove i vecchi misantropi dell'isola abbandonata possano metter piede e trovar pace.

— Ma, scusate, — disse Marino — la nostra isola non vi sembra abbastanza grande per ospitarvi? C'è acqua, alberi, sembra fertile, il clima è eccellente...

— Senza contare, — aggiunse Bernabé — che siamo in pochissime persone fidate a conoscerne la posizione...

— Ma, — replicò Arsenghi: — e voi? Non è vostra l'isola? Noi siamo vecchia gente, musona e malinconica; compagni scomodissimi e intrattabili...

— Prima di tutto l'isola non è nostra ma di chi se la prende; — replicò Marino, — secondo, saremo più che lieti di lasciarla a voi e ai vostri amici... In quanto a noi altri ripartiremo fra pochissimi giorni.

— Uhm! Che ne dici, Jim? — chiese Arsenghi.

— Io dico che è sempre meglio che su quest'isola ci sia tutta una colonia d'orsi nevrastenici come siete voi, che non l'ombra d'una iena della razza dei Sywell. E siccome il solo modo d'impedire alle iene di sbarcarvi è che ci siano gli orsi a difenderla...

— Mettete in moto il motore. — concluse giocondamente Bernabé — accettate la proposta di questi cari amici e andate a rintracciare il seraglio galleggiante; volevo dire il piroscifo dei profughi...

— Oh bene! Meno male... Quante storie per una cosa così semplice! — finì festosamente Bibi. — Si sbrighi signor Jim ad andare a prendere la signora Serenella. Parleremo di quella tale frittura di Napoli...

— Un momento, un momento! — gridò Natalina che, soffiando e traballando, scendeva per la scogliera con un vasto vassoio pieno di tazze e bricchi. — Almeno il caffè prima di partire! Bel modo di andarsene! — redarguì mentre mesceva. — Proprio bello! Senza avvertirmi nè niente...

— Per non svegliarla, signora! — si scusò Jim.

— Già! Bella quest'altra storia... Quel suo macchinismo là strepita da svegliare i santi in paradiso...

— Che? Ah, è vero! — Il moto-

re... Il fatto è che noi aviatori finiamo col non udirlo più.

— Quando sarete di ritorno? — gridò Bernabé, mentre i due risalivano in cabina.

— Fra due o tre giorni al massimo.

— Avete preso nota della posizione dell'isola?

— Sì! — urlò Jim, tra il frastuono del decollo.

— Buon viaggio!

— Natalina, sono inquieto con te! — disse Marino mentre col fratello faceva, alcune ore dopo, la siesta davanti alla tenda. Bernabé apparentemente assorto nei suoi pensieri, fumava poco lontano.

— Inquieto? E che cosa ho fatto signorino mio?

— Sono giorni e giorni che t'invito a venir a vedere il tesoro e ancora non ti sei mossa.

— Vuole che Le dica la verità, signorino?

— Sentiamo.

— Ho paura.

— Paura? E di che?

— Non lo so. Pensi mo' Lei! Da quanto m'ha detto, è stato un gran ladrone e assassino e brutto boia a metterlo insieme quel tesoro... Chissà quante creature di Dio avrà assassinate quel mostro. E poi, — aggiunse in tono più basso — si può dire che abbiamo visto accoppiarsi per averla, altri tre disgraziati e, momenti, ci si andava di mezzo anche noi; che Dio perdoni quello sciagurato!

— Hum, Na'alina, che brutti pensieri! — replicò Marino, e, dopo una pausa, riprese. — Almeno fossi riuscita a convincere don Bernabé, come ti avevo detto, ad accettarne una buona parte.

Bernabé ebbe un riso nervoso e, lentamente, venne a sedersi nel crotchio.

— Benedetti figliuoli! Avete proprio tanta voglia di sbarazzarvi di quelle ricchezze?

— Dev'essere una bella seccatura dover sempre stare attento che non ce le rubino! — osservò Bibi.

— Caro Enzo, tu sarai un uomo felice! Te lo dico io! Sentite amici ora, qual'è il mio modesto consiglio e poi, naturalmente, regolatevi come meglio vi pare!

Se non mi sbaglio, Jim ha detto che fra tre giorni al massimo, sarà qui il piroscifo con parecchie dozzine di brave persone. Ascoltate bene la voce della mia esperienza. Ogni persona è brava e onesta fino al momento in cui trova qualcosa che le fa cambiare idea... Quel vostro tesoro è tale da far scendere un santo dal paradiso... M'è bastato vedere quel pezzo!

— Gesummaria! — gemette Natalina.

— Ecco quello che farei al vostro posto. "Caro Bernabé, mi direi, perchè vuoi indurre in tentazione tante buone persone che stanno per arrivare? Rifletti che saresti tu il responsabile di tutti i guai e le lotte che potrebbero nascere a lasciare in giro quella roba, più pericolosa della dinamite..."

— E allora? — chiese Marino, meditabondo.

— Come mi regolerai? Domattina presto caricherai sull'idro il mio bravo bauletto e me ne andrei ad Auckland. Dall'aeroporto chiamerei per telefono quell'eccellente uomo del Console italiano, al quale lascerai il caro pacchetto in consegna, incaricandolo di sbrigare tutte le pratiche noiose. Ce ne saranno, non dubitate. Tratterrei per me i gioielli particolarmente simpatici e il resto cambierei in un sontuosissimo



... Scendeva per la scogliera con un vassoio pieno di tazze...

conto corrente presso una banca sicura...

La mattina seguente, assai per tempo, Marino ed Enzo, sul battel-

lino di gomma, arrancavano con energia per imboccare l'insenatura che s'apriva davanti alla baracca del tesoro.

Enzo Jemma

# il cavaliere azzurro

La vita di Francesco Baracca narrata da Diocamo

(Continuazione dal numero precedente).

Infatti, nella notte del sette aprile sette velivoli austriaci si lanciarono sulla pianura tra il Tagliamento e l'Isonzo. Baracca narra il combattimento così: "Ieri fu il trionfo della mia squadriglia. Abbiamo abbattuto 2 velivoli nemici dopo tanti mesi di voli continui e di abbattimenti poco fortunati. (...) Alle prime luci, avanti il sorgere del sole, siamo partiti tutti in volo e ci siamo dispersi nel cielo verso i 2000 metri, e giravo in tutte le direzioni scrutando l'orizzonte; e ho veduto di lassù il sole uscir dietro i monti e uno spettacolo di luci meraviglioso. Dopo mezz'ora sparavano verso Palmanova; un aeroplano passava altissimo, lontano, puntando a Gorizia; un altro, più indietro, veniva dal Tagliamento pure su Gorizia, velocissimo; erano austriaci. Ho stimato di poter attaccare quest'ultimo ed ho virato verso il Torre per tagliargli la strada. L'ho incrociato che era ancora 600 metri sopra di me, e allora ho cominciato la caccia: montavo il piccolo "Nieuport" 170 km. Vedevo sopra di me le grandi ali dell'"Aviatik", con le croci nere; filava velocissimo e poco guadagnavo su di lui; quando salivo troppo, mi avanzava in velocità. Accostandomi ho cominciato una manovra difficilissima per costringermi dai suoi colpi; vedevo il mitragliere affacciarsi da una parte ed io giravo dall'altra e viceversa. Questo gioco è durato qualche mi-

nuto, finché gli sono arrivato a 50 metri dietro la coda e sotto, verso i 3000 metri di altezza. Allora in un attimo, ho cabrato forte l'apparecchio, ho puntato, e sono partiti 45 colpi di mitragliatrice. E' stato un istante: il nemico si è piegato pesantemente ed è precipitato quasi a picco, ed io dietro, già urlando dalla gioia. Eravamo già quasi sull'Isonzo, se lo sbagliavo andava di là. L'ho seguito per un po' nella discesa, poi l'ho perduto, poi l'ho visto dopo qualche tempo in un prato vicino a Medea, mentre una folla di persone accorreva da ogni parte. Sono sceso là presso e mi son visto precipitarmi addosso una massa di soldati e di ufficiali che gridavano: "Viva l'Italia!" e mi hanno baciato, portato in trionfo sull'apparecchio nemico". Era il primo apparecchio nemico abbattuto in Italia dall'inizio della guerra. "L'Aviatik" abbattuto era riunito a terra non guasto. Era bellissimo, grande, con un motore di 200 cavalli, una buona mitragliatrice austriaca a nastri di 125 colpi l'uno e una pistola Mauser. Avevano gettato, pare, sette bombe sulla ferrovia e stazioni al di là del Tagliamento. E' uno degli ultimi apparecchi, nuovi, perfezionati, da ricognizione e da bombardamento, di gran velocità, 145 km. all'ora. La fusoliera era forata dalle pallottole in diversi punti. Il pilota, un cadetto viennese di 24 anni, ferito leggermente alla testa, è salvo per miracolo perché ben otto palle lo hanno sfiorato; l'osservatore, un primo tenente, è invece ferito gravemente da tre palle e forse non se la caverà. L'apparecchio era tutto intriso di sangue coagulato al posto dell'osservatore e dava una triste impressione di guerra. Ho

parlato a lungo col pilota austriaco, stringendogli la mano e facendogli coraggio perché era molto avvilito; veniva dal fronte russo dove aveva guadagnato la croce di guerra e la medaglia al valore che portava sulla sua uniforme azzurra. Non aveva potuto salvarsi dalla mia caccia, e mi esprimeva la sua ammirazione con le poche parole di italiano che sapeva. Ricca di emozioni è stata la giornata di ieri. L'apparecchio abbattuto da me solo è il primo in Italia. La squadriglia oggi è raggiante: nessun austriaco è più comparso nel cielo; abbiamo qui le spoglie del nemico. Infatti, in quello stesso giorno, e quasi alla stessa ora, tre piloti della sua squadriglia avevano abbattuto un altro velivolo nemico. Fu l'inizio della serie di abbattimenti fortunati che dovevano distinguere la "Squadriglia degli Assi", e farla diventare leggendaria".

— Che avventure emozionanti! — esclamò a questo punto Giorgio. — Sembrano cose impossibili!

Farfallina si guardava intorno con aria un po' assente; Diana invece era pallidissima e aveva gli occhi spalancati.

La signora D'Auro la richiamò: — Dianella, su, che hai?

— Io non capisco una cosa — rispose con la sua vocina d'angelo, non sapendo certo di discutere uno

savano ombre... La sua bocca era sempre ridente... Eppure la voce della mamma lo scosse dai suoi pensieri. Quella voce era divenuta a un tratto profonda e commossa, come quando diceva le preghiere. Che era accaduto? C'era che la signora D'Auro era rimasta molto colpita dall'osservazione di Diana.

(Continua).

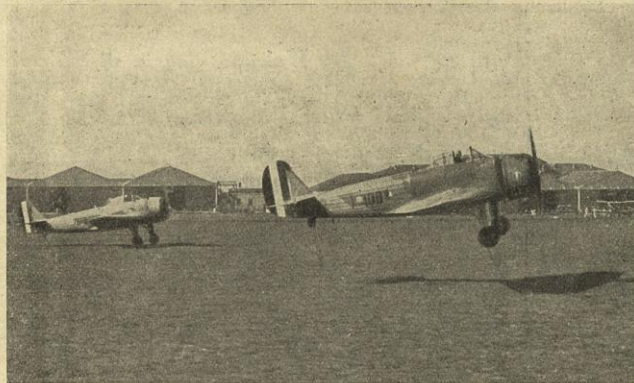
## UN ORIGINALE CONCORSO

L'Aquilone bandisce un concorso fra i suoi lettori di qualsiasi età per un racconto di soggetto aeronautico illustrato da fotografie inedite. Si tratta, con altre parole, di scrivere un racconto d'ambiente aviatorio e di illustrarlo con fotografie eseguite appositamente, servendosi di attori che si prestino gentilmente alla finzione e con truchi artistici e fotografici originali.

Il racconto non dovrà superare le quattro cartelle scritte a macchina con due spazi; non dovrà trattare argomenti tragici; dovrà essere illustrato da un minimo di tre e da un massimo di nove fotografie originali.

Racconto e fotografie potranno essere fatti in collaborazione; potranno, cioè, essere il primo scritto da uno e le seconde eseguite da un altro, o da altri.

Il concorso scade alla mezzanotte del 31 maggio 1937-XV. Indirizzare gli elaborati alla



Il decollo di apparecchi d'assalto « A. P. 1 ».

dei più grandi problemi: — Baracca era di cuore generoso; eppure quando vide precipitare l'ammarecchio nemico si sentì felice e gli andava dietro con gioia. Poi invece andò a trovare il pilota austriaco; gli parlò a lungo, gli strinse la mano e gli fece coraggio!... Ma... allora?

Giorgio si stupì di non aver pensato la stessa cosa. Fissò Diana che si mostrava ancora una volta, profonda e intelligentissima. E gli parve di comprendere, finalmente, il segreto che rendeva tanto interessante quel piccolo volto pallido. Il segreto era l'intelligenza viva, la profondità del pensiero, che simile ad una lampada nascosta, accendeva quei tratti, faceva così mobili e lucenti quegli occhi, così luminosa quella fronte alta e pura.

"Chissà perché Farfallina non è mai così? — pensò il fanciullo: — Farfallina è più alta, più robusta... E' anche più bella e più vivace di Diana... Eppure. Non so: per esempio, ecco, non le sarebbe mai venuta in mente una cosa simile...". E scrutò il viso di Farfallina. Sì: era un bellissimo viso, dagli zigomi forti e un poco rialzati, dalle guance piene, dal mento rotondo, dai tratti regolari. Anche gli occhi erano grandi, di taglio oblungo e ben ciliati. E i capelli! I capelli una selva di riccioli. Sulla sua fronte liscia non pas-

direzione de L'Aquilone, viale dell'Università 4, Roma.

### GIURIA

La giuria, composta dal ten. col. Ugo Rampelli, dal magg. G. della Noce, dai pittori Alberto Mastrojanni e Giorgio Bacchelli e dai giornalisti Federico Valli, Gastone Martini, Vittorio Nugoli e Roberto Conigliani, terrà conto dell'età dei concorrenti e dei loro studi. E' fatto obbligo, quindi, di unire agli elaborati una dichiarazione di un insegnante o di un genitore, che testimoni sull'età e sulla classe che il concorrente frequenta, o che ha frequentata per ultima (titolo di studio).

### PREMI

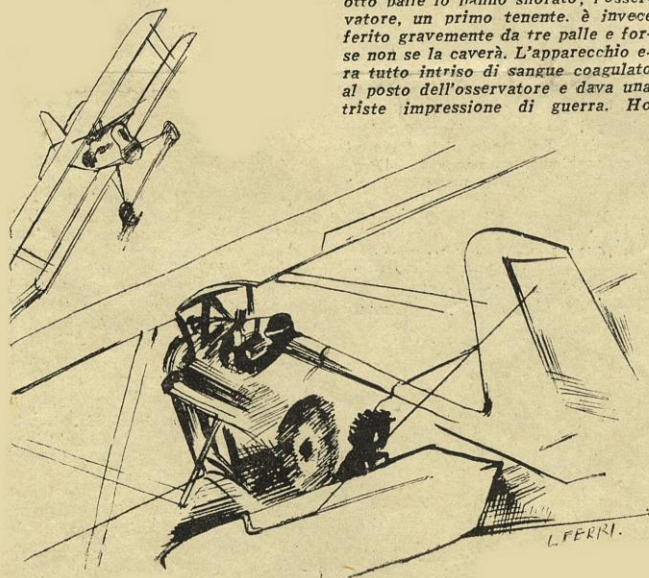
Primo premio: lire 250 e l'abbonamento gratuito per un anno alla rivista L'ala d'Italia ad ognuno degli eventuali collaboratori.

Secondo premio: lire 150 e l'abbonamento gratuito per un anno a L'Aquilone ad ognuno degli eventuali collaboratori.

Terzo premio: lire 100 e l'associazione gratuita alla R.U.N.A. per ognuno degli eventuali collaboratori.

Quarto premio: due copie rilegate in tela de « Il costruttore di aeromodelli » di Martini e Nobili e un abbonamento gratuito per un anno a L'Aquilone.

Quinto premio: una copia de « Il costruttore di aeromodelli » di Martini e Nobili, una copia de « L'arcipelago delle stelle » di Enzo Jemma e un abbonamento gratuito per un anno a L'Aquilone.



...Un altro veniva più indietro...

# IL MIO TERZO VOLO

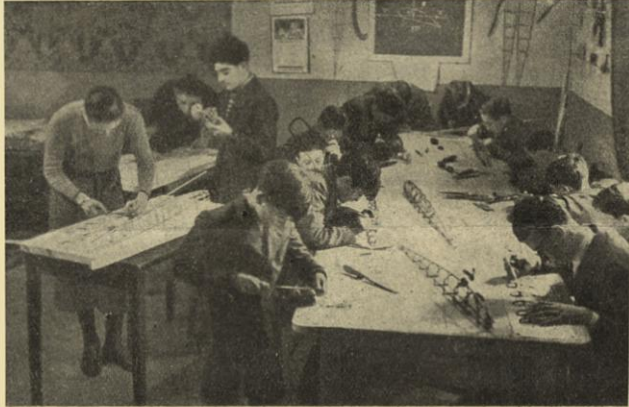
« Fissare l'obbiettivo... » Sì; anche questo sarà un termine aeronautico da riportare sul nostro dizionario, già ricco di vocaboli e termini appropriati e... di vignette meravigliose!...

— Arrivederci... arrivederci. — Con questo cordiale saluto ci congediamo dai nostri camerati di Genova; mettiamo in moto l'apparecchio e con una rapida evoluzione pigliamo il largo per le vie del cielo.

— Come rimpicciolisce e come fugge dal nostro sguardo la « Superba », sig. tenente.

degni essi pure della più alta considerazione. Anche Pisa ha provato i suoi dolori; il Medio-evo non è stato per Pisa troppo luminoso; ma ora è tranquilla, e serenamente ci parla di grandezza e di possanza. Di qui Galileo ha sconvolto il sistema tolemaico, gridando al mondo: « E' la terra che gira ».

Sorvoliamo Pisa, salutando l'Arno che nella limpidezza delle sue acque ci reca il saluto calmo e sicuro di Firenze, e filiamo verso Livorno, lasciando che il treno s'inoltri veloce verso la città di Dante, fra vi-



Allievi della Scuola d'aeromodellismo di Prato, al lavoro.

— Eh, caro Battista, dinanzi al genio creatore che va conquistando anche le regioni dell'aria, la magnificenza delle cose grandi vien meno, e pare quasi inchinarsi e farsi muta.

— Ecco qui sotto la storica scogliera di Quarto; non si vede che sul vertice si erge, come un Farinato, la grande fiera del Condottiero dei Mille? Dovette essere certamente solenne quel momento in cui, tutti silenziosi e rapidi, si disponevano a partire, quegli indomiti figli d'Italia! E là... quanta bellezza!... E' Portofino, e quelle magnifiche e pittoresche insenature sono di Santa Margherita e di Rapallo. Presto la Liguria ci darà il suo coniato per aprire i suoi varchi alla ferrovia che si addentra nella valle del Taro. Ma prima dovremo salutare la Spezia con il suo golfo stupendo, con le sue forze navali che vi fremono di vita e di ardimento. La Massa che si affretta a calarsi nel mare chiude il golfo e la Liguria. Ecco che noi siamo su La Spezia. Bella la cittadina de La Spezia: ma più che per la sua bellezza, è cara all'Italia per la sua potenza navale. Il suo porto è un vero emporio marinaro e i suoi colli furono cari al poema di Dante, che anche in questo lembo di terra trovò ispirazione per le sue cantiche. Ecco laggiù la Magra! Oh povera fumara, è magra davvero ed ha la sola importanza di segnare l'estremo limite della Liguria. Nella sua valle sale la ferrovia che a Parma s'allaccia con quella adriatica. Ecco che entriamo nella Toscana.

Oh bella terra, madre creatrice del « dolce stil nuovo » e culla dell'arte che ha fatto meravigliare il mondo con le sue creazioni, io ti saluto!

Là al largo s'agitano al vento le vetuste vele che recheranno al popolo di Toscana la ricchezza di pesca che il mare d'Etruria generosamente offre.

Mentre nell'interno della regione grossi blocchi di marmo scivolano per mezzo di potenti ordigni sui posti di caricamento per essere trasportati ad assecondare l'arte, a parlare all'anima, capace di comprenderla, di grandi virtù, Pisa s'avvanza, quasi ad inchinarsi...

...Ma no; siamo noi che voliamo fra le sue torri, come fra le sue braccia. Grande poeta d'Italia, Pisa vanta opere ed uomini

gne e frutteti, fra colli e boschetti a ricambiare il saluto alla sorella etrusca.

— Il nostro velivolo funziona da vero amico, signor tenente: dove si potrà riposare? A Livorno è la nostra terza tappa. Ma prima faremo una puntata sull'isola d'Elba a salutare i bellissimi boschi di castagni e di querce, i famosi giacimenti di ferro e la sua costiera meravigliosamente frastagliata.

Dopo il volo sull'incantevole isola, che concessa un giorno ospitalità al Grande Còrso, ci accostiamo a Livorno, e qui atterriamo.

D. N.

## CRONACA BREVE

IL GRUPPO di giornali giapponesi facenti capo al « Nichi Nichi » ha organizzato, d'accordo coi giornali che fanno capo al « Daily Mail » inglese, una corsa aerea anglo-giapponica intorno al mondo, che si svolgerà dopo l'incoronazione di Re Giorgio VI.

L'IDROVOLANTE inglese « Centaurus », che doveva partire da Alessandria d'Egitto per Southampton, ha dovuto rimandare la partenza per uno sciopero locale dei marinai e meteorologi addetti alla Società « Imperial Airways ».

PER CONTO DELLA « Imperial Airways » si stanno costruendo in Inghilterra 14 grandi aeroplani destinati alle linee europee ed imperiali, che potranno trasportare ad una velocità superiore ai 300 chilometri orari 42 passeggeri sulle linee europee, e 27 sulle linee imperiali.

IL NOTO PILOTA inglese Jim Mollison parteciperà alla grande gara aerea transoceanica Nuova York-Parigi con un apparecchio « Bellanca », munito di tre motori « Menasco » da 220 c. v. ciascuno, che si sta costruendo appositamente per lui.

DURANTE la sua ultima visita a Roma, il Ministro tedesco dell'aria gen. Goering ha consegnato al Duce il distintivo di pilota « ad honorem » dell'Aviazione germanica accompagnato da un brevetto su pergamena.

IL MINISTRO Galeazzo Ciano, in occasione della sua recente visita al Re d'Albania, ha presenziato a Tirana, capitale del regno, alla posa della prima pietra della palazzina che su quel campo d'aviazione ospiterà la direzione di rete dell'« Ala Littoria ».

E' GIUNTO in volo ad Addis Abeba il gen. Tedeschini Lalli, comandante dell'« Ae-

ronautica in Africa Orientale, in sostituzione del valoroso gen. Liotta, che rimase gravemente ferito nell'attentato del 16 febbraio scorso contro il Viceré Graziani.

DURANTE il 1935, dalle Scuole di pilotaggio della R.U.N.A. sono stati rilasciati 477 brevetti di pilota, mentre nel 1936 ne sono stati rilasciati 870.

PER INVITO delle Autorità tedesche, due comitive, una di giornalisti e l'altra di industriali italiani, hanno visitato i principali stabilimenti di costruzione aeronautiche della Germania.

ALL'UNIVERSITA' di Bologna, inaugurandosi un corso di costruzioni aeronautiche, ha tenuto la prima conferenza il ten. col. ing. Cambilargiu trattando dell'« Aerodinamica tecnica ».

LE ESPORTAZIONI italiane di materiale aeronautico hanno raggiunto durante il 1936 la cospicua somma di 100 milioni di lire, ed i paesi che hanno accolto queste esportazioni sono il Perù, l'Equatore, la Repubblica Argentina, il Brasile, la Norvegia, il Belgio, l'Austria, l'Ungheria, il Portogallo, la Rumenia e la Cecoslovacchia.

L'UFFICIALE aviatore argentino Mayer Solà, che il 6 aprile si era aggiudicato il primato d'altezza sud-americano raggiungendo con un apparecchio « Curtiss » e motore Wright « Cyclone » di 750 c. v. la quota di 9000 metri, ha migliorato giorni or sono il suo stesso primato volando a 10.200 metri d'altezza.

IL NUMERO delle Scuole di addestramento, nelle quali i piloti della riserva aeronautica inglese compiono il loro annuale allenamento, è salito, dall'epoca dell'attuazione del programma di riarmo aereo, da 5 a 22.

IL GOVERNO americano ha ordinato la costruzione di un aeroplano stratosferico per scopi bellici, che avrà speciali carlinghe metalliche a chiusura ermetica ove saranno alloggiati i piloti.

E' CESSATO il funzionamento della linea Berlino-Mosca gestita in comune dalla Germania e dalla Russia ed in sua vece è stata inaugurata una linea Berlino-Koenigsberg-Kaunas-Riga-Reval, gestita dai tedeschi.

L'AVIAZIONE cecoslovacca ha inaugurato una moderna torre per il lancio col paracadute costruita dalle fabbriche Skoda, alta 76 metri e con due piattaforme di lancio poste rispettivamente a 35 e a 60 metri dal suolo.

DAL 12 AL 20 GIUGNO p. v. verrà inaugurata a Praga una Esposizione Aeronautica Nazionale.



*Gredete proprio che l'illustre Don Benabè Cristobal de Olivares dei duchi di Utiel, marchese di Tarazona, Grande di Spagna e Cavaliere di Calatrava e di Rodi se ne stesse con le mani in mano durante la guerra d'Abissinia? E che Enzo e Maurizio e Fini e Catalina e Arisughi riuscissero a giocare a kessette mentre si combatteva in Africa Orientale? Disugamatevi! Leggete, amici, leggete il Delitto della Tempesta, di Enzo Ferrero - apparirà a puntate su l'Aquilone.*

Il numero 20  
de

# L'AQUILONE

che uscirà il 16 maggio  
sarà di 24 pagine  
artisticamente illustrate  
e sarà dedicata all'

## ACCADEMIA AERONAUTICA

e ai futuri  
**ACCADEMISTI**



In tutte le edicole a 30 centesimi



Leggete e diffondete

## L'AQUILONE

il giornale degli aeromodellisti  
e degli aviatori di domani



# NOZIONI ELEMENTARI DI METEOROLOGIA

(Continuazione dal numero precedente)

## 14. I fenomeni ciclonici nel fronte polare.

Nel n. 13 (vedi N. 17 de *L'aquilone*) abbiamo parlato della circolazione generale sul globo ed abbiamo visto che esiste una superficie di separazione, chiamata *fronte polare*, fra la calotta di aria fredda polare e l'aria calda tropicale. Abbiamo altresì visto che a Nord del fronte polare troviamo venti che spirano da Est verso Ovest, mentre a Sud del fronte la direzione dei venti è opposta. Da tutto questo complesso di cause deriva la formazione dei cicloni. Le aree cicloniche causate da effetti termici e che abbiamo descritto all'inizio del n. 13, hanno una importanza ben minore di quelle generantisi in seno al fronte polare. Inoltre il fronte polare passa proprio per le nostre latitudini, o per lo meno le interessa in misura assai notevole. Vediamo dunque di quali fenomeni si tratta.

La traccia del fronte polare sulla superficie terrestre, cioè la linea di contatto tra il fronte e la terra, è all'incirca un cerchio. Un piccolo tratto di questo cerchio si può considerare anche come una linea retta.

Nel fronte polare abbiamo due fluidi: aria calda proveniente da Sud ed aria fredda proveniente da Nord, che si muovono con una certa velocità uno rispetto all'altro. La loro densità è diversa. L'aria fredda è più densa di quella calda. Ora quan-

do abbiamo due fluidi di diversa densità e animati, uno rispetto all'altro, da un moto relativo, si genera il fenomeno chiamato *onda*. La superficie di separazione non resta cioè piana, ma comincia ad incurvarsi, o, come si dice comunemente, ad ondularsi. L'esempio più banale del fenomeno di ondulazione è dato dall'effetto del vento sull'acqua.

Seguiamo dunque la storia di un tratto di fronte polare. In un primo tempo supponiamo che questo tratto sia piano (fig. 57). Vediamo a Nord del fronte la corrente diretta verso Ovest, e a Sud quella opposta. Poco dopo si verifica un primo incurvamento. L'aria calda penetra nella zona d'aria fredda (fig. 58). L'incurvamento si accentua sempre di più (fig. 59), fino a che l'invasione

dell'aria calda del fronte polare ha assunto la forma di una lingua lunghissima (fig. 60). Sotto l'effetto delle pressioni laterali, questa lingua si assottiglia e finalmente resta solo un isolotto di aria calda, circondato da aria fredda (fig. 61). Vediamo senz'altro l'analogia di questa situazione con quella rappresentata dalle figg. 48 e 50. Anche qui avremo naturalmente la nostra brava corrente ascendente nel centro. L'aria calda sarà dunque aspirata verso l'alto, ma in basso essa sarà sostituita da aria fredda. In poco tempo l'isolotto caldo scompare e resta solo un vortice e un fronte di contatto fra masse d'aria fredda. Il ciclone si è *occluso* completamente (fig. 62). Il vortice continua a ruotare ancora per un poco di tempo per estinguersi lentamente (fig. 63).

(Continua).

M. Garbell

## Gare in Francia per modelli volanti

Il *Modèle Air-Club* di Francia ha bandito, anche quest'anno, due gare internazionali per modelli volanti con motore elastico e con motore a scoppio, mettendo un pallo fra i primi la *Coppa di Francia* della fondazione Tulliez, fra i secondi la *Coppa di Francia* offerta nel 1935 dal sig. Maurizio Lartigue. Le due gare avranno luogo il giorno 6 maggio (Ascensione) sull'aeroporto militare di Etampes per i modelli con motore a scoppio, ed il giorno 16 maggio (Pentecoste) per i modelli con motore elastico.

Riportiamo per esteso il regolamento del concorso per modelli con motore elastico, in attesa di poter rendere conto dei risultati ottenuti sia nell'una che nell'altra gara.

### I. — REGOLAMENTO GENERALE.

Art. 1. — Il *Modèle Air-Club* di Francia (M.A.C.F.) bandisce un concorso per modelli volanti, al quale possono partecipare i cittadini di tutte le Nazioni aderenti alla F.A.I., per l'attribuzione della *Coppa di Francia*.

Art. 2. — Questa coppa annuale, di valore di 1000 franchi (fondazione Ed. Tulliez) sarà attribuita nominalmente al dilettante primo classificato, ma sarà data in consegna per un anno all'associazione alla quale il concorrente è iscritto.

Art. 3. — La coppa, per principio, sarà rimessa in gara ogni anno, con prove da disputare in Francia. Sarà attribuita definitivamente all'associazione che l'avrà tenuta per tre anni, consecutivi o no. Qualora la prova non fosse disputata, la coppa tornerà in deposito al M.A.C.F.

Art. 4. — La coppa è riservata ai modelli con motore elastico, e la classifica dei concorrenti sarà fatta in base alla durata.

Art. 5. — Ogni Nazione può essere rappresentata da una squadra di non più di 6 (sei) concorrenti. I concorrenti dovranno essere residenti nel paese che essi rappresentano, e potranno essere anche di nazionalità differente da quella dell'associazione che essi rappresentano.

### II. — REGOLAMENTO PER LA GARA 1937.

Art. 1. — Per l'anno 1937 le gare internazionali si svolgeranno nel giorno di domenica 16 maggio (Pentecoste), con inizio alle ore 14, sull'aerodromo di Gyanecourt.

Art. 2. — La gara è riservata ai modelli volanti a fusoliera, con motore elastico, rispondenti alle seguenti caratteristiche:

*Superficie alare principale:* dmq. 13 (tredici), con una tolleranza in più od in meno del 5%.

*Carico alare minimo per dmq.:* grammi 10 (dieci).

*Rapporto fra la lunghezza fuori tutto del modello e l'apertura:* più piccolo ed eguale a uno. L/E non maggiore di 1.

*Sezione maestra della fusoliera, o somma delle sezioni maestre delle fusoliere, uguale o superiore al quadrato della lunghezza fuori tutto del modello diviso per 100. S non minore di L<sup>2</sup>/100.*

*Superficie massima del o dei piani alari:* 33% del piano principale.

Art. 3. — Le partenze avverranno dal suolo, su pista preparata, in tre serie di voli. L'ordine delle partenze sarà stabilito tirando a sorte i numeri d'iscrizione degli apparecchi. Ogni concorrente che non si sarà presentato per la partenza entro i tre minuti seguenti la chiamata, sarà considerato come partito e gli sarà attribuito il tempo zero. Ogni volo inferiore a 10 secondi potrà essere eseguito nuovamente, fino a tre prove. La classifica sarà stabilita in base alla media di 3 voli.

Art. 4. — Il concorrente classificato primo riceverà una medaglia e 200 franchi. Il secondo riceverà una medaglia e 150 franchi. Il terzo riceverà una medaglia e 100 franchi.

Art. 5. — Ogni persona che presenta un modello deve dichiarare di agire a proprio nome, oppure in luogo di un concorrente iscritto ma assente.

Art. 6. — Il numero attribuito ad ogni modello dovrà essere applicato in maniera visibile sul perno principale, sulla fusoliera e sull'impennaggio verticale.

Art. 7. — Non è permesso eseguire voli di prova durante le gare, salvo autorizzazione della Giuria.

Art. 8. — La Giuria è composta di 5 componenti, che nomineranno un Presidente. Essa avrà pieni poteri per ogni utile decisione.

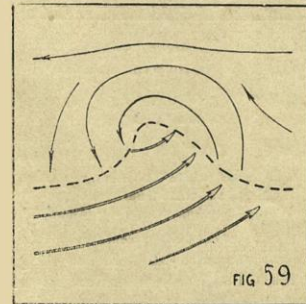
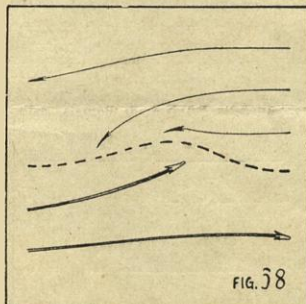
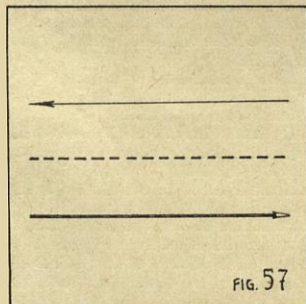
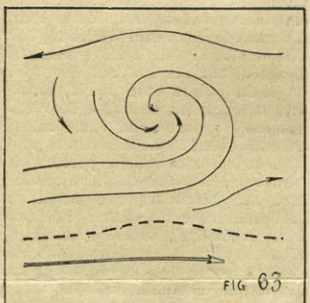
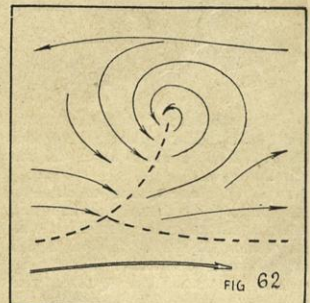
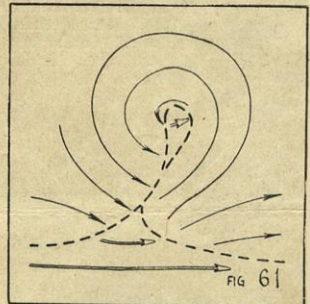
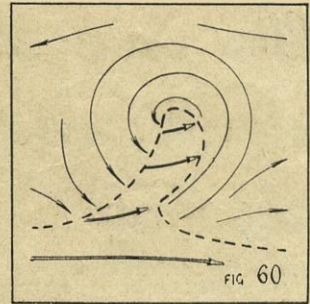
Le prove saranno controllate da cronometristi ufficiali o da Commissari dell'Aero Club di Francia.

Art. 9. — I concorrenti saranno i soli responsabili dei danni a terzi od a sé stessi.

Art. 10. — I diritti d'iscrizione sono di 5 (cinque) franchi, per apparecchio. Le iscrizioni collettive dovranno essere indirizzate al Presidente del *Modèle Air Club de France*, 8 Rue Faidherbe, Paris 11<sup>e</sup>, (Francia), prima del 10 maggio 1937. (Mandati intestati al Sig. Ducrot, tesoriere, 95 Rue Lauriston, Paris 16<sup>e</sup>).

Art. 11. — Le gare sono organizzate secondo il codice sportivo ed il *Regolamento generale dei primati dei modelli volanti* della F.A.I.

I primati battuti durante le gare saranno proposti per l'omologazione della F.A.I., ed a tale scopo i concorrenti dovranno mu-



nirsi della licenza sportiva di aeromodellista della F.A.I.

Art. 12. — La firma dell'iscrizione al concorso implica l'accettazione integrale del presente regolamento.

\*\*\*  
Segue un regolamento speciale per le eliminatorie francesi.

**TUTTO PER IL COSTRUTTORE  
DI AEROMODELLI**  
**Utensili e materiali**  
Chiedete catalogo per l'anno 1937  
alla ditta  
**AEROMODELLI E ACCESSORI**  
Via Riva Reno, 118 - BOLOGNA

# Che cosa contiene il quaderno che mandiamo in dono a tutti i nostri abbonati

Preceduta dalla tromba, dal rombo del motore forse ingranato a una marcia minore a bella posta, arriva una "500"; l'avanguardista che è al volante stupisce. Mentre ferma, mette in folle, stuzzica l'acceleratore con generosità, così per rischiare i cilindri, chiude la chiavetta e scende, già un ferro di cavallo di fanciulli — ammirazione, rispetto

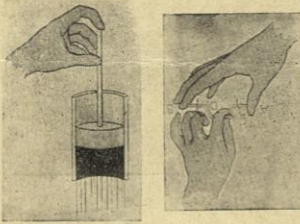


Fig. 1.

Fig. 2.

— si è steso attorno alla vetturessa. Per quel fascino proprio alle cose dei grandi date nelle mani dei ragazzi.

Il pilota, forse quello stesso Pierino delle situazioni paradossali, con una mano sulla portiera e l'altra serrata al fianco, fa ora la sua straordinaria domanda: **Volete diventare automobilisti?** Questo punto della scena è quello fissato dal pittore Quaglino per la copertina di un quadernetto regalato dalla Fiat, in occasione della uscita della "500" ai suoi piccoli amici. Ed è anche il quadro di uno stato d'animo dei giovanissimi per le cose nuove, soprattutto meccaniche, tendenza da coltivare e sviluppare se si vuole che la coscienza tecnica della Nazione progredisca in estensione e profondità.

Questo è il perno dell'idea animatrice del quaderno; per diventare automobilisti, è necessario conoscere la macchina, sapere perché si muove e come si guida, vedere come è arrivata fino a oggi, incontrarsi con quegli uomini che le hanno dato la possibilità di nascere e vivere sempre più intensamente. Nel mondo piccolo la risposta può essere diversa di toni, ma è unilaterale: il "di dentro" è il fascino maggiore del giocattolo, aumenta di mistere con la complessività degli involucri. Prendere per mano il fanciullo e condurlo attraverso questo mondo strano, lasciandogli l'illusione del fantastico, della piccola cosa da scoprire con uno strillo estatico, dare l'irreale al punto di giusta amalgama con i fatti e la tecnica, scomporre e ricostruire livellando le difficoltà, scoprire gli elementi di comprensione e di interesse, attizzare nel cervellino vergine il fuoco tecnico, improntare con una plastica sicura il futuro meccanico di un giovane anima è quanto hanno saputo fare i tecnici della Fiat con la collaborazione di P. M. Bardi.

"Questo è il tempo del motore" ammonisce il primo titolo del quaderno, e noi vorremmo aggiungere: "Questo è un quaderno della scuola elementare del nostro tempo: un sillabario pieno di promessa, carie

della realtà di ogni giorno". Infinitamente interessante, perché la sua lettera A non è il segno utilizzato a rappresentare con altri una convenzione o un astratto, ma è già la parola *automobile* saturata di tutti quei problemi affascinanti e intricati resi alla comprensione più facile. In questo tempo in cui si fa gran parlare di istruzione tecnica, forse, o quasi certo, soltanto perché si è tenuta una mostra in proposito (e tutto tacerà allo scadere dell'allineamento, dimostrando la superficialità della trattazione e dell'interesse), noi vediamo nel sillabario dell'auto il primo libro di testo dell'educazione tecnica della Nazione. Il significato è profondo: è la scuola che penetra nella vita, anticipa la realtà di domani, affianca ai mezzi ideografici le cose concrete, e tutto ciò per opera del massimo organismo industriale d'Italia. Il sapore della cosa può essere definito senza esitazione corporativo, cioè di previsione e universale.

Così se dalla prima pagina andiamo all'ultima disordinati, troviamo un piccolo decalogo in cui la macchina è trattata umanamente, con comprensione, collocata nella sua posizione morale esatta. Se chiamassimo questo religione, potremmo facilmente essere marcati di esagerati (è tanto facile), ma ciò non toglie che già oggi milioni di persone soffrono nel sentire una "grattata", o un motore "imballato" inutilmente, o vedendo una vet-

tura rovinata nella linea da bagagli o cestini della colazione. Questi milioni di esteti della strada sono sulla stessa di moltiplicarsi.

Allora il sillabario diventa catechismo: a lato di A B C D E, auto biella cofano differenziale esplosione, dice: Agello, Barsanti, Campbell, Duce, Erittonio, e traccia il credo attraverso il quale l'uomo ha conquistato lo spazio. Erittonio, il re greco, che per avere una gamba rotta inventò le ruote, Barsanti che nella officina del Pignone a Firenze fa primo starnutare un'esplosione in un cilindro, Campbell che assicura la più alta velocità in terra, Agello in aria, e il Duce automobilista, aviatore, creatore di strade, che coordina e potenzia tutti questi sforzi. Così dalla leggenda si giunge all'oggi e allora il Lingotto diventa come una chiesa, con i suoi martiri, i suoi santi, profeti, sacerdoti, che cresce i piccoli nella religione ortodossa dell'ingranaggio e del cilindro, insegnando loro a conoscere e amare: in sintesi la forma migliore di vivere insieme.

Come tutto ciò sia ottenuto dicevamo in principio; conducendo tra il reale e il fantastico, innestando al punto suo la leggenda, rivestendo i fatti di colori affascinanti per i piccoli, che è il più sicuro metodo di insegnamento (ma solo per i piccoli?).

Questo che abbiamo chiamato un sillabario è un libro di testo intelligente, in cui si sente la mano del

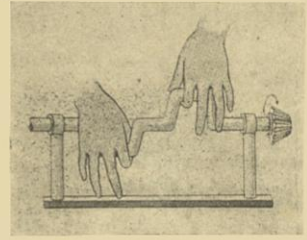


Fig. 3.

registra troppe volte assente in casi di tal genere: a giudicare dalla maniera ritroviamo lo stesso Bardi dei *Pionieri dell'A. O.* e pensiamo che le note ai libri scolastici che appaiono ogni tanto su *Meridiano di Roma* hanno qui una giustificazione costruttiva e formidabile.

## ASSOCIAZIONE ALLA R.U.N.A.

Fra la Reale Unione Nazionale Aeronautica e l'amministrazione del nostro giornale, è stato stabilito che le quote di iscrizione per gli appartenenti alle organizzazioni giovanili del Partito sieno d'ora innanzi fissate come segue:

### Balilla e Piccole Italiane L. 8

con diritto alla tessera e all'abbonamento a *L'Aquilone* fino al 28 ottobre seguente alla data dell'iscrizione.

**Avanguardisti e Giovani Italiane L. 15**  
con diritto alla tessera e all'abbonamento annuo a *L'Aquilone* con decorrenza dal 28 ottobre precedente alla data dell'iscrizione.

### Fasci Giovanili e C.U.F. L. 15

con diritto alla tessera e all'abbonamento annuo a *L'Aquilone* con decorrenza dal 28 ottobre precedente alla data dell'iscrizione, o alle *Vie dell'aria* con decorrenza dal giorno dell'iscrizione.

All'atto dell'iscrizione è necessario presentare la tessera e all'abbonamento annuale della R.U.N.A. con decorrenza dal 28 ottobre precedente alla data dell'iscrizione.

L'associazione alla R.U.N.A., oltre a dare, dunque, il diritto di ricevere un periodico aeronautico, permette di frequentare gratuitamente le Scuole d'aeromodellismo, il cui numero va aumentando continuamente.

La R.U.N.A., dedicando la propria attività anche all'aeromodellismo, sta compiendo un'opera che è destinata ad un grandissimo sviluppo, poiché va incontro alla massa di giovani che possono trovare nella costruzione degli aeromodelli il mezzo di avvicinarsi all'aviazione e di farsi una cultura tecnica e scientifica utilissima in futuro, particolarmente per coloro che comunque entreranno nella carriera aeronautica.

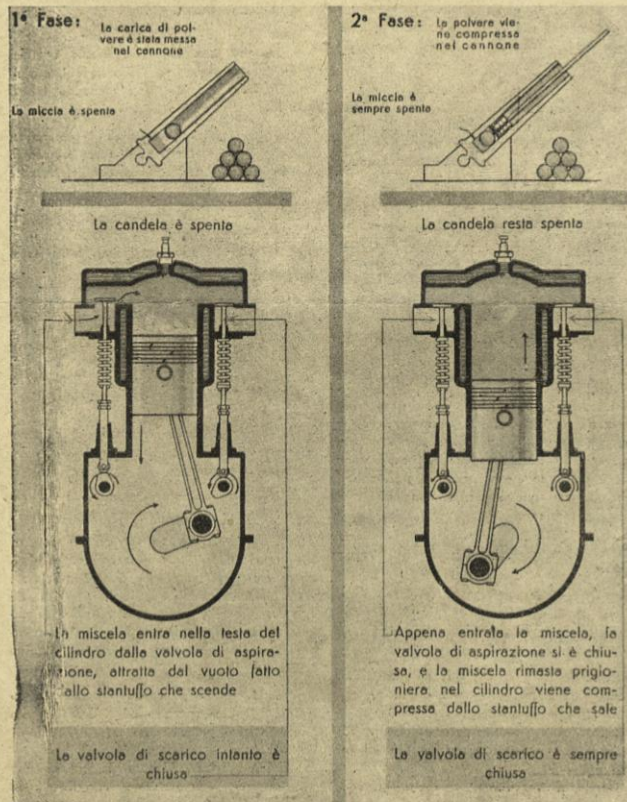


Fig. 7.

Edizioni de "L'AQUILONE"

È in corso di stampa

216 giorni

di guerra aerea in A.O.

Volume di circa 300 pagine  
illustrato da un gran numero di  
fotografie del massimo interesse

L. 12

PRENOTATEVI

Inviando vaglia all'Amministrazione  
delle pubblicazioni aeronautiche:  
viale dell'Università, 4 - Roma

Agli abbonati alle pubblicazioni aeronautiche  
(Rivista aeronautica - Le vie dell'aria - L'ala  
d'Italia - L'Aquilone - Aerotecnica) sconto  
del 10 per cento sul prezzo di copertina.

Collaborazione dei giovani

## VOLO DI PRIMAVERA

Il vento soffia, strepita, ulula. Da qualche ora questo ventaccio terribile, che prima era solo una piacevole arietta, non vuol lasciare in pace i poveri mortali.

Ma chissà perché infonde in tutti una gioia, una spensieratezza, un non so che di

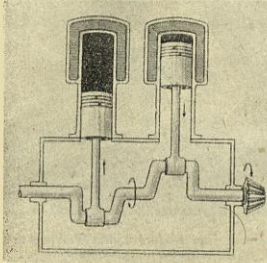


Fig. 4.

(Vedi l'articolo sull'opuscolo della Fiat).

brioso che per lunghi mesi era sostituito da uggia e malinconia. Il perché nessuno lo dice. Ma ce lo dice il cielo che a poco a poco si rasserenava.

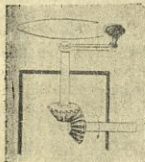


Fig. 5.

(Vedi l'articolo sull'opuscolo della Fiat).

È così divino, è così bello, come nessuna arte umana saprà mai dipingere.

Il sole domina quest'impero azzurro e illumina la terra che si bacia del suo calore. Le campane suonano a festa per salutare il Redentore che risorge e sale alla gloria del cielo. Tutto è festa e letizia. Con lo squillo argentino delle campane, si ode il rombo di un motore, del mio motore.

Appena ho visto il cielo diventare così sereno, non ho saputo resistere alla voglia di salire in alto a respirare a pieni polmoni quell'aria così salubre e a salutare per primo la nuova primavera.

Ora comprendo il perché dell'allegria di tutti. E' tornata primavera.

Il mio velivolo fila veloce e taglia gioioso l'aria che gli vien contro.

Io canto, canto tante canzoni di gioia e guardo sotto di me la nascente primavera, la primavera italiana tutta verdeggiante e fiorita.

I prati di un colore verde come quello della nostra bella bandiera, sono cosparsi di mille fiorellini multicolori.

Margherite, violette dal profumo inebriante, non ti scordar di me, che gareggiano in azzurro col cielo; e mille, mille altri.

Una nube rosa ora io vedo. Cos'è? E' una gran distesa di peschi tutti fioriti.

Torna primavera. Addio, inverno tetro e freddo; lugubre e triste. Finalmente te ne vai, con un anno di più sulle spalle, senza rimpianto di alcuno. Forse ci sarà qualche nordico vecchierello che ti vuol bene, perché gli piaceva starsene la sera vicino al focolare a raccontare storielle e fiabe ai nipotini. Ma noi, gioventù allegra e spensierata, non possiamo amarti. Anche se ci siamo divertiti a ruzzolare sul tuo bianco mantello di neve e a battersi in esso, ora sentiamo che il sole ci fa più felici. Addio, vecchio inverno, è tornata primavera.

\*\*\*

Uno stormo di rondini mi vola vicino. Sono le prime rondinelle che tornano. Benvenute, rondinelle, grandi migratrici. Io vi saluto a nome di tutte le rondini d'acacia che solcano il cielo d'Italia e che, come voi, volano ininterrottamente da un paese all'altro. Voi ora venite da un paese lontano dove tutto era sole e calore. Ma sono sicuro che ritornate con gioia im-

mensa sotto il sole d'Italia, il più bello del mondo. Vieni con me, piccola rondinella, resta lì ancora sull'ala del mio velivolo, accompagnami in questo mio volo di primavera. E torno a cantare serenamente, mentre la piccola bestiola, quasi mi avesse compreso, si ferma davvero sull'ala dall'apparecchio sfidando le folate di vento.

Quanta felicità nei nostri piccoli cuori, che ebbrezza e piacere, mentre filo sempre più veloce.

Passiamo sopra una bella distesa di campi, poi un piccolo paesello sperduto in quella ubertosa vallata, offre uno spettacolo davvero carino.

Sulla porta della chiesetta il parroco del villaggio parla con enfasi ai ragazzini del paese che ascoltano attentamente le sue parole buone, ma smano di correre a sgambettare sulla piazza. Le donzelle, piccole e paffutelle, vengono saltellando, col libro delle preghiere sotto il braccio e fanno cenni di saluto al mio rombante uccello d'acacia. I contadini sorridono al sole sfavillante, che vuol loro promettere un copioso raccolto. E fra un bicchiere di buon vino e una fetta di polenta, vedono di già tanti covoni dorati in mezzo ai loro campi lontani.

Le comari intanto stendono i panni freschi di bucato ad asciugare al sole.

E la campanella della chiesetta continua il suo suono di gaudio e di gloria per Cristo Risorto, mentre i monelli, ora liberi, salutano festanti l'aeroplano che passa. Già pensano di correre ancora per i campi, coi loro volti rossi e rubicondi, innalzando al cielo i loro fragili aquiloni, che vogliono far gareggiare col potente uccello d'acacia che solca il cielo come un falco dominatore.

Giro ancora un poco sul paesello e poi filo via di nuovo verso il mare.

Lo spettacolo che questo mi offre è indescrivibile. Troppo bello e divino.

Le onde spumeggianti, il luccichio dei riflessi d'argento, il verde azzurro dell'acqua, una piccola vela sperduta in quella immensità... Quanta poesia.

Rincorro a tutta velocità l'ombra che il mio amico velivolo disegna su quell'ampia

distesa e mi trovo di nuovo sulla terra ferma.

Il motore batte sempre più forte, quasi sento anch'egli le gioie della primavera.

E città, villaggi, metropoli passano come un carosello sotto di me.

E prati, e fiori, e piante, e boschi, e giardini. Tutto sa di primavera.

Sono di nuovo sulla mia Milano. Sorvolo il campo di Taliedo, dove scorgo piccoli puntini bianchi. Cosa sono? Lentamente discendo. Ora distinguo tutto benissimo.

Sono alcuni ragazzi della mia età che lanciano nel cielo i loro piccoli modellini volanti, chi a tubo, chi a fusoliera. Anche per loro è tornata la bella stagione. Durante tutto l'inverno hanno lavorato e studiato. Ma hanno anche saputo costruire.

E ora lanciano nello spazio infinito quei piccoli capolavori che le loro stesse mani ancora macchiate d'inchiostro hanno creato.

E quanta ansia, quanta trepidazione. Ora sono felici, soddisfatti. Mentre gli occhi seguono con passione il piccolo velivolo in volo, il loro cuore batte sempre più forte e la loro mente pensa già ad un avvenire tutto aviatore, tutto azzurro.

Cari compagni miei, per l'immensa gioia che io provo in questo momento, auguro a tutti voi di poter presto realizzare i vostri sogni e divenire domani audaci aquile alla conquista della gloria per voi e per la Patria.

Ora lanciate pure i vostri modellini al vento, ed aspettatevi, che anch'io scendo a cimentarmi con voi, per godere insieme questa sana e fresca aria di primavera. Anche noi siamo primavera, la primavera della vita, che si appresta a percorrere l'arduo

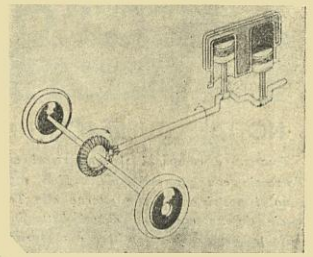


Fig. 6.

(Vedi l'articolo sull'opuscolo della Fiat).

cammino della vita appoggiandosi sulle forti ali che oggi i nostri sacrifici e la nostra bravura, domani la Patria, ci daranno.

E il velivolo della nostra gioventù s'iderà, ne sono sicuro, qualsiasi tempesta.

Ora scendo, scendo velocemente verso i miei amici.

Addio, gioia rondinella; torna in alto a spaziare nell'azzurro del cielo, che per molti mesi sarà rallegrato dal tuo cinguettio e solcato dalle forti ali della giovinezza italiana.

Sì, sì, arriverete, piccola rondinella, non temere. Arriverete.

Tocco terra. Il sole ci lascia, ma l'orizzonte infuocato ci promette per domani e per tanti altri domani, giornate sempre più belle e più calde.

Ludovico Galbiati

## In cui non si vuol volare per la prima volta

Era un graduato di Marina fermo con il suo « caccia » a Derna, ove da poco tempo si volava.

Noi lo chiameremo Gennariello in onore della sua terra ed anche perché, pur essendo la storia rigidamente autentica, a noi è sfuggito il nome di questo eroe del buon umore napoletano. La storia la narrava egli stesso agli studenti dell'Università di Portici che su quella spiaggia si danno allo sport del canottaggio.

— Sentite, signnu capatano; io' vughiu volà; vughiu volà pu' fozza.

Queste erano le parole con le quali Gennariello salutava, rigido sull'attenti, il capitano comandante il gruppo autonomo di quegli eroici aviatori. Sempre le stesse parole quando aveva occasione d'incontrarlo e ciò poteva accadere anche due e tre volte in un giorno. Invariabilmente, come era naturale, il capitano rispondeva senza mai perder la pazienza con una medesima formula e cioè che non poteva farlo volare perché i regolamenti lo vietavano, perché la responsabilità era immensa e tante altre cose che ancor oggi si possono trovare in bocca di un qualsiasi ufficiale aviatore che sappia il fatto suo. Ma Gennariello, naturalmente, non la piantava poiché ormai quella sua era una idea fissa. Ma un giorno il capitano partì e comandante rimase uno dei tenenti più anziani e fu a lui che il nostro amico rivolse le sue suppliche che naturalmente non ebbero l'effetto desiderato; però vi era un non so che di meno risoluto nell'affare delle responsabilità e dei regolamenti. Gennariello sperava ora più che mai.

Se l'antico proverbio dice che la fortuna aiuta gli audaci, noi porteremo a questa massima una piccola e momentanea modifica e diremo che la fortuna giova ai tenaci. Gennariello, come premio alla sua grande passione, come propaganda, avrebbe voluto affinché, poi, tutti potessero sentire dalla sua viva voce la bellezza e la poesia del volo; affinché tutti sapessero dalle parole di lui che volare non era miracolo, ma solamente un risultato al quale tutti potevano arrivare dopo un certo periodo di scuola. Gennariello, insomma, servirebbe, dopo il suo volo, per fare della efficace propaganda tanto benefica alla nuova arma.

Il giorno stabilito Gennariello comparve al campo ma un po' in ritardo, cosa che a tutti parve strana assai. Era anche molto serio e non rispondeva ai frizzi con i quali gli amici lo accoglievano. Si avviò verso l'apparecchio mettendosi il casco ma non gli occhiali con i quali giocherellava nervosamente. Quando fu vicino al velivolo, si volta al tenente che doveva essere il suo pilota e con voce possente, per vincere il rombo asmatico del motore al minimo, disse: « Senta, signu tenente, io nu vughiu volà » ed ai perché dello stupito ufficiale rispose candidamente: « Nu vughiu volà pa prima vuota » (1) e consegnati occhiali e casco ad un soldato se ne andò maestoso seguito da un coro di risate e di fischi.

— Che volete, cari miei, — dievva nel finire del suo racconto — davanti agli occhi il numero novanta mi ballava la tarantella e sapete voi cosa vuol dire?

Franco Ingravallo

(1) Non voglio volare per la prima volta

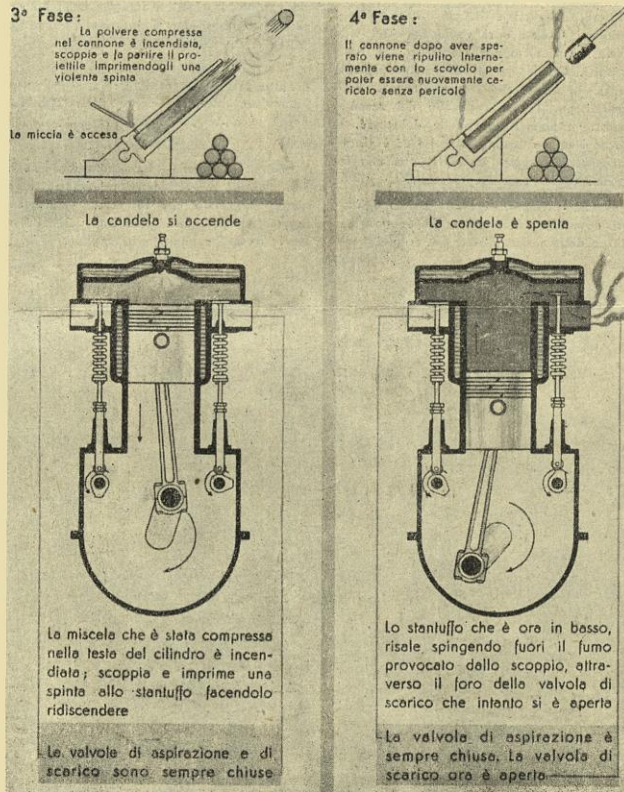


Fig. 8.

(Vedi l'articolo sull'opuscolo della Fiat).



## NOTIZIE STUPEFACENTI

*Tosaroni e compagni si sono recati alla Torraccia con gli aeromodelli. Non sapevano, i nostri amici, che attorno alla Torraccia s'erano accampati alcuni battaglioni delle truppe somale ed eritree e sono rimasti assai sorpresi nel vedere tante tende e tante facce nere. Però non hanno rinunciato a lanciare i modelli. Tosaroni aggiusta le ali ad un veleggiatore di Rodorigo ed ecco il primo volo. Gli occhi sgranati, alcuni ascuri guardavano sbalorditi il bel volo del veleggiatore. Ad un tratto uno di essi si rivolge ad uno sciumbasci e gli dice qualche cosa nella sua lingua. Allora lo sciumbasci si avvicina ad un sottufficiale bianco e gli chiede: «Essere quello figlio piccolino di reoplano grande?».*

Ricevo e pubblico senza commenti:

Caro zio Falcone,

*ti scrivo per annunziarti cose strabilianti: un mio veleggiatore piccolo ha volato per 10' ed è poi scomparso alla vista ad una quota di 400 m. e più allontanandosi verso le Alpi.*

*Poichè i miei compagni non ci crederebbero, comunico tu per mezzo de L'Aquilone. L'apparecchio aveva una apertura di cm. 125 e pesava g. 105.*

*Il volo è avvenuto con condizioni atmosferiche relativamente calme, in una giornata serena.*

*Ti prego ancora di comunicare la notizia su L'Aquilone.*

ENRICO LEVI.

Milano, 28 aprile 1937.

ELICA PAZZA E VELOX - Ostuni. — In questo numero ha inizio la pubblicazione della prima parte di una lezione su un aeromodello con motore ad elastico. E' uscita, presso la ditta Aeromodelli e Accessori di Bologna, la prima tavola del costruttore, contenente i disegni del modello a tubo «Cirillo». Nel volume «Il costruttore di aeromodelli» potreste trovare quanto non potete apprendere in breve tempo da L'Aquilone. Sono d'accordo con voi sulla costanza. Se volete, voi potete averne di più di certi giovani dell'alt' Italia. In genere voi dell'Italia meridionale siete di ingegno più vivace; questo sì. E se volete — ripeto — potete essere tenacissimi.

COLIBRI - Trieste. — Il concorso è per un racconto illustrato da fotografie, non da disegni. Un concorso per un racconto illustrato da disegni è scaduto recentemente. L'idea è nata dalla fotografia, anzi da una serie di fotografie di soggetto aeronautico. La collaborazione ordinaria è aperta a tutti.

VALTER FERRARI - Reggio Emilia. — Il concorso dice chiaramente: «racconto corredato da fotografie», non da disegni. Mi dispiace che tu non possieda una macchina fotografica. Perché non hai partecipato all'altro concorso, chiuso recentemente? In questo numero pubblichiamo la prima puntata di una lezione su un aeromodello con motore ad elastico.

GIUSEPPE CORDELLA - Trabia. — Mi pare che il bando di concorso sia molto chiaro. Si tratta di scrivere un racconto e di illustrarlo con fotografie espressamente eseguite.

UGO RODRIGO - Roma. — La tua rondine non finirà sulle colonne de «L'Aquilone». Nel nostro giornale riproduciamo fotografie d. aeroplani e di modelli volanti. Chiaro?

CARRELLI RETRATTILE - Palermo. — Ti ringrazio delle buone parole. Sono contento che tu ti sia messo a costruire modelli volanti con grande impegno.

MACCHI C. 94 - Salerno. — Vorresti dirmi tante cose ma... hai paura? Melodrammati-

camente ti dirò che non sono un uom dal fiero aspetto. Ho, invece, lo spirito gentil. Ora pensaci tu.

LUIGI FACCHINI - Torino. — Eh, già! Chi non possiede l'automobile, va in autobus. Ma chi non possiede la macchina da scrivere, deve scrivere a mano. Inoppugnabile argomento. Di' al tuo amico che rinunci a qualche spettacolo cinematografico e potrà abbonarsi a «L'Aquilone». Coraggio con la propaganda. Volemo (anzi volerete) a Torino. Vedi che ad essere abbonati fedeli ci si guadagna sempre? L'ho sempre detto, io. Qualcuno, invece, si ricorda de «L'Aquilone» quando ci sono i raduni aerei.

PIETRO ANTONIO - Moncrivello. — Se andrai sul campo di Verocelli, presentati a qualche redattore de «L'Aquilone» con il giornale che contiene questa risposta e falla vedere. Capiranno che sei un fedele e cercheranno di farti volare.

BRUNO AMADUZZI - Modena. — Riceverai regolarmente la scheda di prenotazione. Potrai chiedere di volare a Bologna.

VALTER SANTINI - Lucca. — Il mezzo più economico per imparare a costruire aeromodelli è abbonarsi a L'Aquilone; il più rapido: acquistare «Il costruttore di aeromodelli». I racconti li puoi inviare alla direzione, impersonalmente.

ALDO BURATO - S. Gimignano. — Banderemo nel prossimo numero un piccolo concorso per il disegno di un distintivo. Il tuo racconto intitolato «Aquila d'oro» va bene.

RENATO TAVECCHIO - Mondovì. — Hai ragione. Nella tua città «L'Aquilone» è poco conosciuto. E' necessario che ragazzi di buona volontà come te si diano le mani d'attorno, come si dice. Ti faccio spedire cento copie per la propaganda. Distribuiscile ai tuoi compagni più intelligenti.

CARMELO TREVALE - Milano. — Quando si è giovani fascisti e si vuole fare del volo a vela, ci si rivolge al comando dei Fasci giovanili. Grazie per la buona propaganda che fai in favore del nostro giornale. Felicitazioni per la bella pagella del secondo trimestre e auguri per quella del terzo. Il disegno è un po' troppo infantile ed è giunto stracciato. Non posso mandarti una mia fotografia. Chissà cosa succederebbe.

POSNIAK - Milano. — Sì, il merito dei raduni dovrebbe essere mio. Ma tu non hai un'idea della fatica. Tutto per i miei aereo-

nipoti, che Dio li benedica. L'apparecchio... saranno due. Due «Ca 133» coadiuvati, nelle città più grandi, da «S. 73» e da «S. 74» (a Roma). Non sono sicuro di essere a Milano in occasione del raduno aereo. Se non ci sarò io, ci sarà certamente il mio spirito.

PAOLO ROCCHI - Milano. — Mi hai immaginato tremando. Almeno a giudicare dal disegno a zig-zag.

G. P. FILIPPI - Torino. — Studia. Riprenderai la tua attività aeromodellistica in luglio. Volemo anche nella tua città nel mese di giugno.

ENZO PASQUI - Forlì. — No, non mi arrabbio affatto; ma il disegno non mi piace. Ne rifiutiamo tanti di vecchi navigatissimi pittori, e tu vorresti cavartela così a buon mercato? Devi ancora mangiarne, di pane, e consumarne di colori! Ed ora non arrabbiarti tu...

LUIGI ELLERO - Padova. — Benone. Adesso ho la tua firma, ma non i tuoi desideri scritti. Le tessere le avrai presto. Forse le avrai già ricevute. Volemo in giugno.

FRANCO MUSCARIELLO - Torino. — Dove sono queste fotografie del corso di aeromodellismo della Fiat? Me le hai promesse tu. o è un mio sogno?

ARVE MOZZARINI - Milano. — Ho letto la tua lettera, ma non riesco a trovare nella mia zucca nessuna «trovata». E poi ora è troppo tardi e la vecchia storia raccontata nel N. 32 dell'anno scorso è diventata troppo vecchia.

AIRONE BIANCO - Ferrara. — Un uomo non piange. I ragazzi di Mussolini non piangono. Sii sereno, studia e ama la tua famiglia e il tuo Paese. Potrai anche tu essere utile alla Patria e ai tuoi cari. Non ti disperare per la gamba. Cerca di essere allegro. Se io non sarò a Ferrara nel giorno del raduno, incaricherò un mio giannizzero (o il comandante Rampelli, che guida la comitiva aerea) di pensare a te e al tuo amico.

LEO BIGNAMI - Treviso. — Bravo il nostro aeromodellista d'anni quindici. Scrivimi quando vuoi e mandami le fotografie. Ti ho spedito la rivista che ti interessa. La propaganda si fa come la fai tu.

ANGELO MENALDINO - Torino. — Ti consiglio di attendere il 28 ottobre, epoca in cui si rinnovano tutte le tessere delle R.U.N.A. Leggi le norme a pagina 12 di questo numero.

I-ALUM - Roma. — La parola d'ordine è: «Si vola»? E voliamo, dunque. Se Icaro avesse immaginato che tu potrai volare con la modica spesa di... (non dico la cifra) se Icaro avesse immaginato ciò, caro mio, non si



Il romano Ugo Rodorigo alla Torraccia, con il suo ultimo veleggiatore.

sarebbe ammazzato per amore del volo. Saluti col motor-cannone.

ALDO VIOTTI - Vicenza. — Hai ricevuto? Il funzionamento del carrello retrattile te lo spiegherà l'Ingegnere Sofistico quando si sveglierà dal letargo.

CICLONETTA. — Sei un vero ciclone. Temo che tu sia troppo entusiasta e troppo incendiaria. Cioè troppo bambina. Grazie delle 17 lire con le quali dovrei fare... un film. Ah, sei grandiosa e generosa! Continueremo il discorso nel prossimo numero, se lo spazio (come spero) me lo permetterà. Intanto studia. Terrò conto della precedenza e della fotogenia (se lo dici tu!).

Zio Falcone

Sapete perché l'uomo ha voluto volare? Sapete quali sono stati i tentativi più incredibili e fino ad ora ignoti? Sapete quale misterioso personaggio ha provocato attraverso i secoli gli avvenimenti più straordinari con la sua sola presenza?

ENZO JEMMA

ve lo dirà nel suo romanzo  
**L'ARCIPELAGO  
DELLE STELLE**

volume di 168 pagine, artisticamente illustrato dal pittore Alberto Mastrojanni con sedici tavole fuori testo in bicromia. Il volume è in vendita presso la nostra Amministrazione a L. 10 la copia. Ai nostri abbonati, a quelli de «Le Vie dell'aria» e de «L'Ala d'Italia» il volume viene inviato franco di spese di porto con uno sconto del 10 per cento.

COME SI DIVENTA  
AVIATORI

Chi vuol brevettarsi pilota; chi vuol intraprendere la carriera di ufficiale pilota, del genio aeronautico, di commissario e d'amministrazione; chi vuol intraprendere la carriera di sottufficiale pilota, di governo, assistente tecnico, murconista, radio aerologista, radio elettricista, montatore, fotografo, armiere artificiere, automobilista e aiutante di sanità; chi vuol conoscere le disposizioni che regolano l'allenamento dei piloti in congedo; gli assegni, le indennità, le disposizioni che regolano la carriera e lo stato giuridico degli ufficiali e dei sottufficiali della R. Aeronautica e i requisiti e le modalità per i vari corsi, acquisti l'opuscolo «Come si diventa aviatori» edito da «Le Vie dell'aria».

L'interessante pubblicazione di oltre 150 pagine, illustrata da una riuscita copertina del pittore Alberto Mastrojanni e da tavole fuori testo illustrative è in vendita, franco di porto a L. 3. Inviare vaglia postale all'amministrazione delle Pubblicazioni Aeronautiche, viale dell'Università, 1. — ROMA.



I bambini giapponesi residenti a Londra hanno accolto con il più grande entusiasmo i due piloti del «Vento di Dio», che hanno compiuto il tragitto Tokio-Londra in meno di 100 ore.

**Ai corrispondenti di zio Falcone**

COLORO CHE NON HANNO FIRMATO LE LETTERE COL NOME E COGNOME E NON VI HANNO AGGIUNTO IL PRECISO RECAPITO, NON SPERINO IN UNA RISPOSTA DI ZIO FALCONE. RIPETIAMO PER LA MILLESIMA VOLTA: GLI ABBONATI DEVONO CORREDARE LE LORO LETTERE O CARTOLINE CON IL TALLONCINO SU CUI E' SCRITTO L'INDIRIZZO COL QUALE RICEVONO IL GIORNALE; SI PUO' FIRMARE LE LETTERE CON UNO PSEUDONIMO, MA ASSIEME ALLO PSEUDONIMO OGNUNO HA L'ELEMENTARE DOVERE DI SCRIVERE IL SUO VERO NOME E DI AGGIUNGERVI IL RECAPITO PER LEVETUALE RISPOSTA A MEZZO DELLA POSTA ORDINARIA. SCRIVETE A MACCHINA, SE CIO' VI E' ASSOLUTAMENTE IMPOSSIBILE, SCRIVETE CON LA MASSIMA CHIAREZZA. PREOCCUPARSI CHE IL NOSTRO CORRISPONDENTE LEGGA AGEVOLMENTE E' UNA ELEMENTARE NORMA DI EDUCAZIONE.

**IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI**

di G. MARTINI e P. NOBILI

E' l'unico manuale completo che insegna in forma semplice e chiara a costruire modelli volanti d'aeroplano. Scientificamente, è l'opera più seria e più vasta che sia uscita in questo campo.

E' un volume di 320 pagine, in ricca veste tipografica. Stampato su carta robusta di lusso, contiene 158 disegni che illustrano e guidano il lettore dai primi elementi dell'aerodinamica (svolti in forma piana), alla costruzione e al lancio degli aeromodelli di tutti i tipi (con motore ad elastico, con motore ad aria compressa, veleggiatori, ecc.). Contiene, inoltre, 202 riproduzioni fotografiche che danno vita alle descrizioni scientifiche e a una interessante cronistoria dell'aeromodellismo.

EDIZIONI DE "L'AQUILONE", Viale dell'Università N. 4 - ROMA

SECONDA EDIZIONE di pagine 320 in carta extralusso robustissima **LIRE 25 franco di porto**

Agli abbonati de "L'aquilone", che lo chiedono direttamente Lire 2,50

EDIZIONE DI LUSO legata in tutta tela L. 30

MACCHINE DA SCRIVERE

**EVEREST**

Mobili per Ufficio

Fratelli SPALMACH

ROMA VIA FLAVIA 4

**METALLO "ELEKTRON" DELLA I. G. FARBENINDUSTRIE AKTIENGESELLSCHAFT**

PESO SPECIFICO: 1.8

Fusioni - Profilati - Profilati di Lamiera - Pezzi Stampati - Lamiere - Tubi - Pistoni - Tralici per Costruzioni Aeronautiche - Serbatoi Extra Leggeri per Benzina e Olio AVIAZIONE - MARINA - GUERRA - INDUSTRIE DIVERSE

**"ELEKTRON", S. A. - MILANO**

Via Principe Umberto, 29 - Telefono: 65-128 - Telegrammi: METILEC

OFFICINE MECCANICHE ITALIANE - Soc. Anon. REGGIO EMILIA

AEROPLANI

MOTORI PER AVIAZIONE SERBATOI SALDATI E CHIODATI ACCESSORI PER AERONAUTICA

**SAIMAN**

SOCIETA' ANONIMA INDUSTRIE MECCANICHE AERONAUTICHE NAVALI ROMA

Officine e Cantiere: Lido di Roma

**COSTRUZIONI-RIPARAZIONI AERONAUTICHE E NAVALI**

Figurine a premio "LE AVVENTURE DI PINOCCHIO"

**GRANDE CONCORSO Pinocchio**

Avrete le figurine Pinocchio consumando i seguenti prodotti di prima scelta:

- Biscotti e Wafer S.A.I.
- W.A. Cioccolato Nestlé e Carli.
- Profumeria Lanza
- Formaggi "Flor d'Alpe"
- e "Flor di Sole" El.
- Confetture Conselve El.
- Verini Mandarinetto Suv.
- cuva - Isolabella - Super.
- Super-Lenonsoda - La Fa.
- Oransoda
- Aperitivo Mistura Domini
- Pasta all'uovo "La Fa. raona"
- Polveri Belloni per acque minerali
- Industria dolcificaria Seveso
- Pastiglie Leone dissietanti

Richiedete ai Vostri fornitori l'albo con l'elenco dei premi, il più ricco e il più vario.

Il CONCORSO PINOCCHIO ha basi di assoluta serietà e di responsabilità.

Accordate quindi la Vostra fiducia al fornitore che vi venderà i prodotti di prima scelta contenenti le figurine "PINOCCHIO"

Ediz. A. VALLARDI - Milano, Via Stelvio, 22  
**IL NOVISSIMO MELZI**  
L'ENCICLOPEDIA ILLUSTRATA PER TUTTI  
Aggiornatissima In tela **L. 50**

**LA SIGARETTA DI GRAN CLASSE**

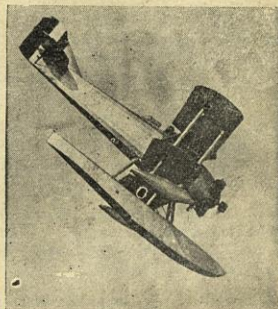
**MACEDONIA EXTRA**

**COSTRUZIONI MECCANICHE ED AERONAUTICHE S. A.**

Capitale int. versato L. 2.400.000

Sede Sociale e Stabilimento MARINA DI PISA

Costruzione di Aeroplani e Idrovolanti civili e militari in legno e in metallo



IDROVOLANTE "MARINA FIAT 6."

Tipo da caccia e ricognizione - Biposto ad ali pieghevoli - Catapultabile - Carico utile 620 kg. - Autonomia in crociera 1200 km. - Velocità max. 290 km-ora a 2000 mt. - Salita 5000 mt. in 12' - Motore FIAT A. 59 700 HP.

Fratelli SALA di Sala Paolo e Figlio  
**ELICHE PER AVIAZIONE**

MILANO VIA MAC MAHON 43

SCUOLA AVIAZIONE

**CAPRONI**

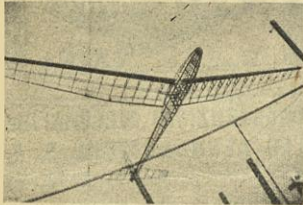
VIZZOLA TICINO

COSTRUZIONI AERONAUTICHE

# N.° 19 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata A

**AIRCRAFT TRANSPORT AND TRAVEL LTD** — Compagnia inglese di trasporti aerei che inaugurò il 25 agosto 1919 la linea Londra-Parigi.

**AIR FRANCE** — Società francese di trasporti aerei risultante dalla fusione, avvenuta nel 1932, di altre società tra



Voce Ala: Struttura di un aeromodello.

le quali l'« Air Union », la « Compagnie Générale Aeropostale » e l'« Air Orient ».

**AIRONE** — Società italiana costruttrice di apparecchi, fondata nel 1920 a Ponte San Pietro, trasformatosi nel 1927 in Cantieri Aeronautici Bergamaschi (V.).

**AIR MAIL SERVICE** — Una delle prime compagnie americane di trasporto postale transcontinentale che iniziò i suoi servizi nel 1919.

**AIR ORIENT** — Società francese che gestiva le aerolinee colleganti la Francia con l'Oriente. Nel 1932 venne assorbita dalla Air France.

**AIR UNION** — Compagnia francese di trasporti aerei sorta dall'unione delle « Messageries aériennes » creata nel 1919 e dalla Società « Grands Express aériens ». Nel 1932 assorbì anche la Società Farman.

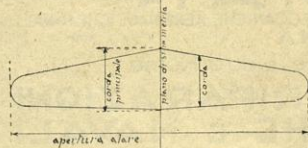
**AIRSHIP GUARANTEE COMPANY LTD** — Società inglese costruttrice di grandi dirigibili con sede in Howden (Yorkshire). Costruì, tra gli altri, anche i dirigibili giganti R. 100 e R. 101. Quest'ultimo misurava 223 m. di lunghezza per 40 m. di diametro con un volume di idrogeno di 141.600 mc. Il

1° ottobre 1930 l'R. 101 partì da Cardinton per l'Egitto e le Indie, ma presso Baubais (Francia), per cause imprecisate, urtò contro il suolo incendiandosi. Nel tragico incidente perirono 50 persone, tra le quali il Ministro dell'Aria sir Thompson e sir Sefton Braker.

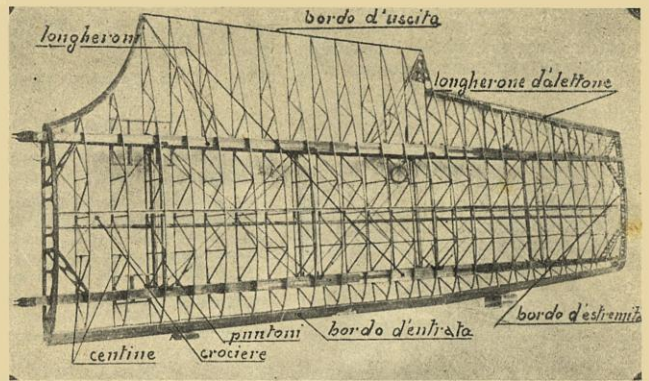
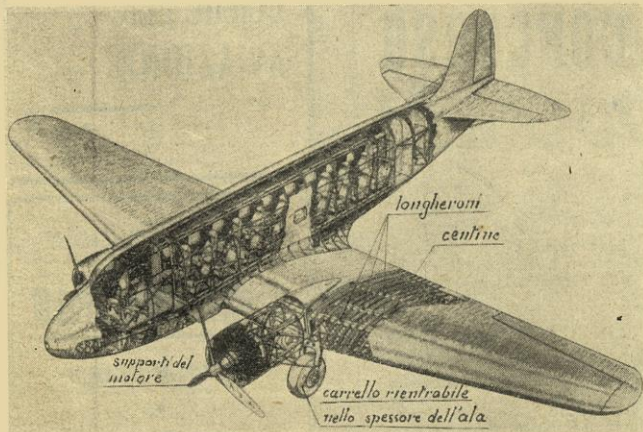
**AKRON** — Dirigibile americano costruito dalla Good Year (V.).

**AIUTANTE DI PILOTAGGIO** — Complesso di meccanismi che, agendo sugli organi di comando del velivolo, permette di mantenere il velivolo stesso nel suo assetto normale di volo, aiutando il pilota nel suo compito. Tale apparecchio viene chiamato autopilota (V.) o pilota automatico.

**ALA** — La velatura principale o cellula principale di un velivolo è costituita da uno o più piani o superfici alari o « ali », che hanno la funzione di sostenere il velivolo stesso nell'aria. Per tale ragione le superfici alari sono chia-



mate « superfici portanti » (V. aerodinamica). L'ala deve avere una conveniente forma che ne determina le caratteristiche aerodinamiche, ed inoltre deve essere costruita in modo da resistere alle sollecitazioni dovute al peso del velivolo e alle azioni aerodinamiche che provocano la sostentazione: sollecitazioni di flessione, tensione, compressione e torsione.



Elementi dell'ala.

## Grande liquidazione

Valore commerciale L. 110  
**SVENDIAMO A L. 50**

**Cronometro - Cronografo** il più elegante e fine orologio in commercio in tutta Italia — **Telemetro - Tachimetro - Contagiri.** Cassa in Nickelcromo - Movimento finissimo su pietre - Merce garantita - Articoli seri. **Approfittate!**

**Modelli nuovi** finora mai venduti da nessun'altra Ditta

*Inviare Vaglia o Assegno bancario a:*

**OROLOGI SVIZZERI - Milano Corso Sempione, 5**  
**SPEDIZIONE OVUNQUE Catalogo gratis**

## ISOTTA FRASCHINI

FABBRICA DI AUTOMOBILI

**MILANO**

VIA MONTEROSA, 89

MOT. PER AVIAZ. da 200 a 1000 CV.  
MOTORI MARINI da 1000 CV.

AUTOCARRI A NAFTA - AUTOMOBILI  
ARMI AUTOMATICHE  
FONDERIE DI LEGHE LEGGERE

## AERONAUTICA MACCHI S. A.

### VARESE

Casa fondata nel 1913 - Capitale sociale L. 5.000.000 interamente versato

▼

**Costruzione di aeroplani ed idrovolanti militari e civili**

Officine: **VARESE** - Tele. 2295-2296 - Teleg. Aviomacchi, Varese  
Idroscalo: **SCHIRANNA** (Lago di Varese) - Telef. 1040  
Aeroporto: **LONATE POZZOLO**