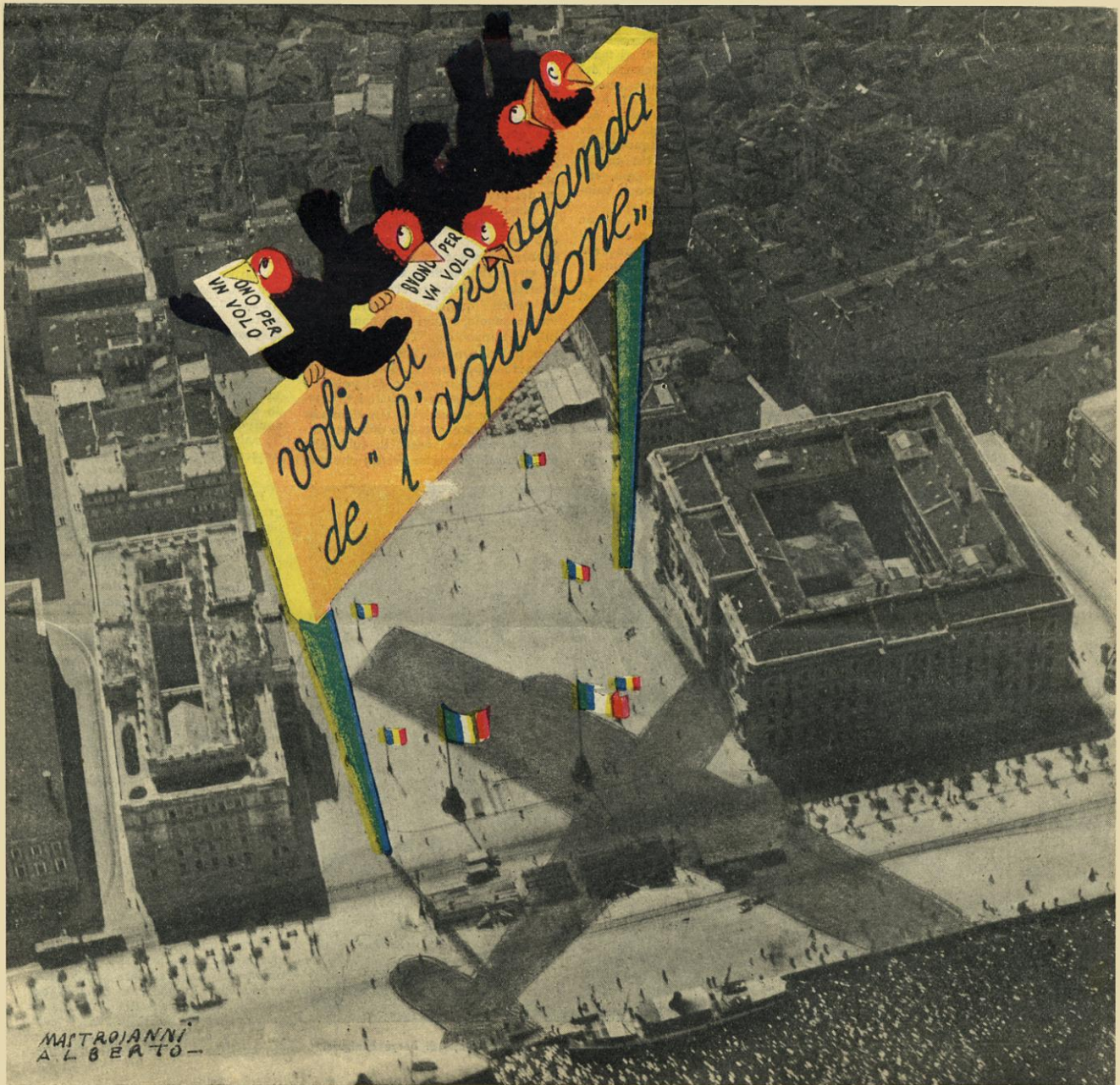


L'AQUILONE

Abb. annuo L. 14 - Semestrale L. 7,50
Estero L. 28 - Un numero Cent. 30
I numeri arretrati costano il doppio

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



Si vola nel cielo di Trieste

Battesimi dell'aria nei cieli di Bologna, Ferrara, Bergamo, Venezia e Trieste

INCANTO DEL PRIMO VOLO

E' interessante assistere ai voli dei giovani nei campi di aviazione. Molte cose si imparano sulla psicologia di coloro che, avendo volato per la prima volta nella loro vita, ridiscendono a terra. Ci si convince veramente che ognuno ha un suo diverso modo di considerare l'universo.

Il cielo. Ecco un luogo che ogni essere umano guarda con occhi diversi. Si può saltare verso di esso per cento ragioni e nel volo di prova ognuno l'avrà considerato a suo modo, ognuno avrà ritrovato nelle altre regioni dello spazio la sua particolare maniera di valutare il volo.

E' interessante interrogare i ragazzi che hanno scalato il cielo per la prima volta. Nessuno di essi è mai deluso o disincantato, certamente, al ritorno della bella impresa: ma ognuno esprime un suo diverso pensiero dal quale si può poi comprendere quale sia il suo vero modo di considerare il mondo.

C'è chi è incantato della macchina di volo e in essa non vede che il miracolo della stupenda invenzione. Per costui il cielo non è che una grande pista aperta ad ogni corsa, pronta ed ospitale, sconfinata ed accogliente per il rapido perfezionarsi delle macchine. C'è chi guarda il cielo come un semplice luogo di transito, per il quale è assai più comodo avventurarsi che per le vie della terra. Esso è lassù, con le sue grandi vie dirette che in tempo brevissimo permettono di raggiungere i più lontani continenti del mondo. Ma c'è quegli che cerca nell'alto le vie stellari, per cui il cielo,

il vero cielo, è quello lontanissimo degli astri. Per costui la conquista dell'aria non è che il primo passo di un più ampio raggiungimento che dovrà necessariamente arrivare un giorno alla conquista dell'intero universo. Durante il suo volo di prova, a poche centinaia di metri dalla terra, egli non ha pensato che alle leggi che reggono la fisica e la meccanica celeste e agli spazi vuoti ed immensi dove gravitano i pianeti. E

c'è quegli che non ha guardato di lassù che la terra coi suoi mari, le sue terre, i suoi fiumi, interessato di stabilire dall'alto le leggi della fisica terrestre. E c'è chi si è interessato dei venti, della nebulosità, delle nuvole e delle radiazioni solari...

Voli di prova. Ognuno ha goduto il cielo a suo modo. Ma certamente tutti, in quel primo affacciarsi su di esso, hanno preso ad amarlo.

G. d. N.

CRONACHE DI UNO CHE NON C'ERA

Riprendiamo il discorso dove l'abbiamo lasciato. A mezza via tra Forlì e Bologna, ci sembra.

Sul campo di Borgo Panigale si sono dati convegno martedì 25 maggio i soliti facinorosi e sfegatati del volo. Il brontosauo dalle ghettoni gialle era reduce dal campo di Forlì, dove aveva atterrato ansante dopo l'impantanata di Lugo. Grande delusione, quella degli aquilotti e delle rondini lughesi. Un brutto scherzo ha giocato la pioggia, che si è accanito proprio contro il campo della città di Baracca.

A Bologna — dicevamo — si sono dati convegno sull'aeroporto di Borgo Panigale i soliti facinorosi. Ma la segreteria volante ci comunica con molto rammarico che, in complesso, l'entusiasmo dei ragazzi non ha raggiunto la misura toccata nelle altre città (a Foligno e a Firenze, per esempio). Ciò significa, in parole povere, che a dispetto dei soliti, gli altri non hanno dato un'eccessiva importanza alla eccezionale manifestazione dedicata alla gioventù e per essa soltanto organizzata. Ma forse non è che una impressione superficiale e nel profondo i gio-

vani bolognesi sono più aeronautici che altrove.

A Ferrara, sull'aeroporto della città di Balbo, l'accoglienza all'equipaggio che ci piace chiamare de *L'aquilone* (come scrive un ragazzo) è stata cordialissima. I voli si sono svolti fra il grande entusiasmo dei giovani e degli... adulti, che anche qui i professori hanno lasciato a casa o a scuola la faccia arcigna di tutti i giorni e si sono lasciati prendere dalla frenesia comunicativa dei piccoli. Scrive a Zio Falcone un vispo fanciullo: "Mi sono preoccupato molto di guardare la faccia del professor X. Tu l'avessi visto! Mentre eravamo in volo, mi sembrava che i suoi baffi li avesse sul viso posticcio per farci ridere, noi ragazzi; mentre quando gli guardiamo il viso a scuola, i suoi baffi sono terribili e minacciosi. Ti confesso che non immaginavo mai una simile metamorfosi per opera dell'aviazione. Si vede che il miracolo del volare è entrato nel sangue di tutti i professori e li ha stravolti". Un altro che si confida pure con Zio Falcone dice: "Il volo ha messo in subbuglio tutta la mia famiglia. Pensa che mio



Gli aeromodellisti fiorentini lavorano con grande lena per pulire il nobile brontosauo che li deve portare a spasso per le vie del cielo.

padre odiava l'aviazione e adesso, dopo avere volato con me, ha deciso di fare un viaggio aereo e di aiutarmi a costruire modelli volanti. Non ti pare un grande successo, caro Zio? Io dico che tu dovresti servirti sempre dell'aeroplano per convincere gli increduli e gli incerti. C'è tanta gente, ed anche brava, che non sa che mestiere fare. Se conoscesse la gioia del volo e la potenza dell'arma aerea, stai pure sicuro che non sarebbero disoccupati e nemmeno malinconici, perché a fare gli aviatori si deve diventare allegri e disposti alla generosità e all'altruismo, come sono gli aviatori dell'equipaggio de *L'aquilone* e i tuoi redattori che hai mandato nelle trenta città più una, visto che hai deciso di accontentare anche i tuoi aeronipoti di Treviso. E adesso basta. Ti saluto e ti dico che ti sarò riconoscente per tutta la vita".

Da Bergamo è giunto un telegramma così concepito: "Tutto bene punto. Questa città ospitalissima ha mandato sul campo giovani pieni entusiasmo punto Segue lettera". La quale dice: "A Bergamo abbiamo trovato un'accoglienza molto simpatica e molto entusiasmo. Tutti gli abbonati a *L'aquilone* e gli studenti delle scuole medie attendevano sul campo forse dall'alba, che prestissimo, giungendo, ve li abbiamo trovati impazienti e frementi. E' con rammarico che dobbiamo lasciare — alle 13.30 — l'aeroporto di Ponte San Pietro. Prendiamo quota e prima di allontanarci diamo un ultimo sguardo alle due grandi stelle bianche incastonate sul campo (forse a ricordare le medaglie d'oro di Locatelli? Se così è, è tempo di aggiungere la terza stella, che al puro eroe una terza medaglia d'oro è stata tributata il 4 aprile. Ma forse le stelle del campo di Ponte San Pietro hanno un altro significato che noi ignoriamo)".

Rapporto sintetico da Venezia: "Caldo soffocante. Ottima organizzazione da parte della R.U.N.A. e ad opera del provviditore agli studi (veramente in gamba). Episodi caratteristici, pochi; ma entusiasmo da non dire e i soliti assalti al tavolo dietro al quale siamo trincerati noi così detti incaricati de *L'aquilo-*



Balilla, avanguardisti e giovani fascisti di Bologna vanno curiosando fra gli apparecchi del Campo di Borgo Panigale.

ne. Si vola con i trimotori dell'Ala Littoria, che possono trasportare diciotto persone alla volta".

L'amico Barioli scrive a Zio Falcone: "Ho volato, caro zio, e quindi ti sono molto riconoscente. Eccoli le mie impressioni:

Il sole brucia come sa fare lui in maggio qui a Venezia ed io attendo il mio turno. Finalmente si vola. Nel mio turno siamo in diciotto; sei abbonati a L'Aquilone, undici studenti delle scuole medie ed un professore. Giro di campo e su, verso Malamocco. Si sentono le buche dell'aria. Poi io, che sono a destra, non vedo che cielo, azzurro azzurro azzurro. Allora guardo a sinistra: una vela rossa su un mare verde caldo bottiglia. Poi Tre Porti e canaletti serpeggianti tra le secche all'asciutto. Chiazze verde-muffa sul più bel verde del mondo e Venezia rosso verde gialla arancio, luminosa e bella, come verniciata di fresco o tutta lavata e lustrata, casettine piccoline, campanellini puntati verso di noi, canali che giocano a rimpiattino sotto i ponti tra gli orti".

A questo punto le impressioni di Gino Barioli si interrompono improvvisamente perché lo scrittore non ha più spazio sulla cartolina postale. Voi direte che è un sistema molto strano, questo di mandare dei resoconti su cartoline postali che, ad un certo punto, costringono il relatore a interrompersi per mancanza di spazio. Noi pensiamo che è un ottimo sistema per piantarla quando non si ha altro da dire. Il Barioli, veneziano innamorato dei bei marmi e dei colori della sua (e nostra) Venezia, scrive da letterato e da pittore, più che da uomo che vola senza tante preoccupazioni poetico-letterarie-coloristiche. Ad ogni modo abbiamo ancora una testimonianza che il volo riesce a scuotere e ad incantare poeti, pittori, gente comune e d'arme, vecchi donne e fanciulli. Lo dice anche un giovinetto con poche concise parole. "Il volo mette nella gente una specie di ebbrezza come se si andasse per aria in sogno dopo avere preso la sbornia di vi-

no nuovo. Questo succede specialmente a quelli che volano per la prima volta".

Una balilla di Trieste di Sacile scrive:

*Onorevole Direzione
de L'Aquilone,*

Vorrei, dopo ventiquattro ore appena, provarmi di ringraziare per ciò che mi è stato procurato nel cielo di Venezia nel mattino del 28, ma non trovo parole adatte alla grandezza della soddisfazione che fortunatamente mi è stata concessa.

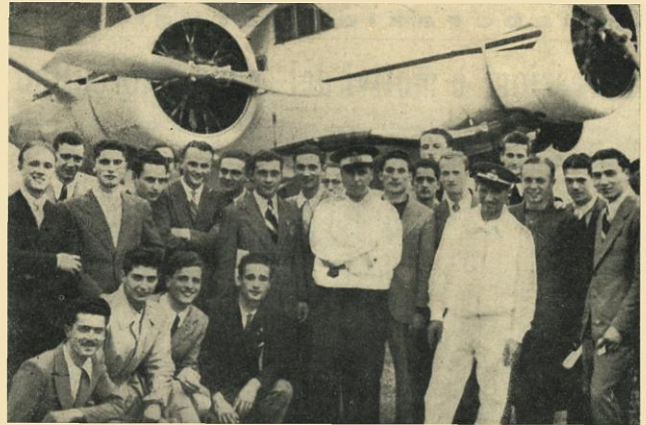
E' stato il momento più bello della mia giovane vita!

Solo Mussolini può far toccare il cielo non solo con un dito, ma con tutta la persona ai piccoli e pochi fortunati balilla come me. Descrivere il piacere non è della mia portata, perchè non so esprimermi; le basti Sig. Direttore che le dica che se avessi potuto in quel momento abbracciare e baciare il Duce, che ha voluto che molti bimbi d'Italia salissero in cielo a mezzo del trimotore, sarebbe stata la più bella espansione del mio animo riconoscente. Grazie, grazie, infinitamente grazie. Devotissimo

BUTTIGNOL SERGIO

A Ronchi dei Legionari è accaduto che, in seguito al cattivo funzionamento di una valvola di un motore, si è dovuto sospendere i voli all'undicesimo turno. Non vi dico con quale disappunto dei ragazzi che non avevano ancora volato, e che, a cagione del malaugurato accidente, hanno dovuto rinunciare al battesimo dell'aria. Brontolii sospiri e perfino alcune lacrime. Le quali lacrime hanno portato fortuna ad un giovinetto. Leggete qui di seguito, che il protagonista della bella avventura vi racconta lui stesso la fortunata vicenda.

Questa data per me sembra storica (anzi più che storica) perchè è il giorno del mio "battesimo dell'aria". Ad accrescere questa gioia c'è il pensar che il volo è stato effettuato a bordo del bellissimo ae-



Un gruppo di aquilotti di Ancona, che hanno fatto la domanda provvisoria per entrare all'Accademia Aeronautica, si sono fatti fotografare assieme al ten. col. Rampelli e al maresciallo Ramberti, i piloti che hanno portato in volo in questi giorni migliaia di giovani.

roplano bimotore "Ghibli" di S. A. R. il Duca d'Aosta e pilotato nientemeno che dall'Altezza stessa. Ora descrivo tutto. Avendo ricevuto, come abbonato a L'Aquilone, l'invito per un volo gratuito da effettuarsi a bordo d'un trimotore tipo "Ca 133" (Caproni da bombardamento, ma questo, per l'occasione, trasformato per passeggeri) andai con la mia mamma al campo d'aviazione di Ronchi dei Legionari.

Consegnato l'invito ebbi un buono per il volo col turno n. 15. L'aeroplano fece i voli fino alle ore undici; poi, per un improvviso guasto ad una valvola del motore laterale di destra, si fermò.

Andai a casa. Alle 3 del pomeriggio ero di nuovo sul campo. Il guasto non si poteva riparare: io scoppiavo dalla rabbia. Intanto all'aeroporto giungeva un'automobile con S. A. il Duca d'Aosta, il quale, preso posto sul "Ghibli", che subito mise in moto, si allontanò.

Io non potevo resistere. Un tenente se ne accorse e, per consolar-

mi, disse che quando S. A. fosse disceso avrebbe chiesto di lasciarsi condurre in volo con un "Caproncino". S. A. discese e un ufficiale fece la domanda. Per tutta risposta un ufficiale mi mise sul "Ghibli". Io, fatto il saluto a S. A., mi sedetti su un seggiolino. Vicino a me stava la Duchessa Margherita che mi guardava tutto il tempo. Forse pensava: "Cosa fa questo bambino che non l'ho mai visto?". Sua Altezza sorrise, poi mise in moto l'aeroplano. Dapprima l'aeroplano si accentò di fare un rumore discreto, poi un ruggito "da belva" e quindi... chi ha volato sa cosa si prova la prima volta al momento di staccarsi da terra.

Prima non stavo in me dalla rabbia; ora non stavo in me dalla gioia; e mi esprimevo in poesia:

*Che bellezza, che bellezza!
volar con Sua Altezza.*

Il "Ghibli", si può dire, scivolava sull'aria. A tratti, quando virava, pareva che il terreno mancasse sotto i piedi. Abbiamo sorvolato Monfalcone, così ebbi agio di osservare la mia casa e il cantiere, dove il mio babbo è ingegnere navale. Dopo siamo andati un po' verso Duino e quindi siamo tornati verso Gorizia, e infine S. A., con abile "picchiata", atterrò al Campo di Ronchi. Dopo avere ringraziato S. A., che mi disse che ritornerà a farmi la fotografia, andai dai giornalisti de L'Aquilone. Poco dopo S. A. ritornò. Mise le Duchesse, la Duchessa e la governante nell'aereo e mi mise sulle sue spalle. Poi, non ricordo chi, fece la fotografia.

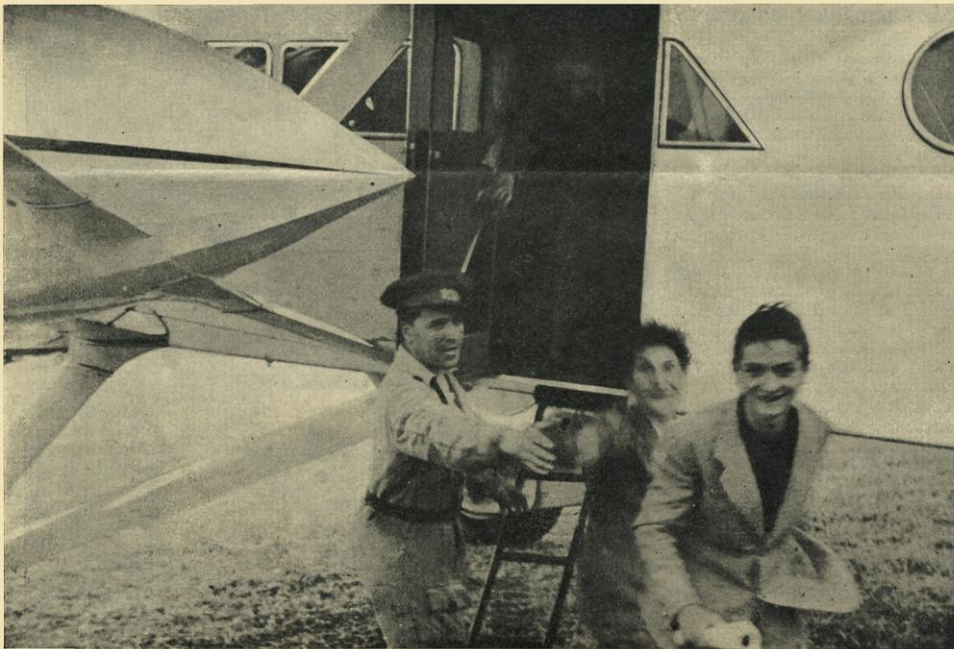
Evviva S. A. R. il Duca d'Aosta!
GUIDO OSCAR RADIMIRI

E per oggi basta. Mentre noi ci premiamo il capo e ci turiamo le orecchie per non udire almeno per un poco l'uggioso ronzio e ticchettio delle macchine tipografiche, tanti giovanissimi amici nostri scorrazzano per le vie del cielo, il cuore pieno di letizia e gli occhi colmi di bellezza.

g. m.

IL CAMBIO D'INDIRIZZO

viene effettuato con sollecitudine per coloro che mandano un francobollo da 50 centesimi e scrivono con chiarezza tutte le indicazioni necessarie, e cioè: vecchio recapito in caratteri piccoli e nuovo recapito in grossi caratteri.



Eccovi due scatenati di Ancona mentre si precipitano giù dall'apparecchio che li ha portati nel cielo di Falconara.

Collaborazione dei giovani

Impressioni e motivi del raduno fiorentino

Ero appena uscito dunque da un lungo discorso col professore d'inglese, per imbarcarmi in piazza del Duomo, con destinazione Peretola. Sono giunto sul campo, quando già una folla d'entusiasti attendeva il rispettivo turno di volo, (benedetti gli esami!), e mi sono immediatamente accinto a scrutare centinaia di facce diverse; ragazzini di dodici anni, presidi e professori delle mille barbe, quasi tutti novellini del volo, tutti tesi verso il trimotore che scendeva e saliva a uguali intervalli.

Subito uno spilungone mi abborra, lungo che è difficile immaginare. « Hai volato? ». « Ancora no ». « Io sì. Com'è bello! Ma finisce troppo presto! ».

Quest'ultima espressione è l'unica che sia uguale in tutti tra le tante diverse. « Finisce troppo presto ». E allora non resta che compilare la domanda per l'Accademia Aeronautica. E così molti fanno, e si determina una specie di contagio del volo.

Intanto io vado cercando impressioni, tante da farne una bella collezione. Avvicino giovani dai visi scarni e paffuti; spilungoni e bassotti, abbonati e... scrocconi. (La definizione non è mia).

Ecco qui alcuni che discutono... « Si sta meglio che in tram »... « Niente scosse »... « E poi, il panorama! ».

Tutte espressioni giuste. I poveri travati fiorentini si devono sentire umiliati di fronte all'invidiato trimotore; e la bella città dei fiori non è mai stata bella e ammirata come oggi; la cupola del Brunelleschi ha sorriso di compiacimento...

Qui c'è un gruppo di aquilotti, che invaiva un gran cartello con la scritta: Evviva Zio Falcone. Molti lo cercano, nessuno lo trova; che sia un mago davvero? Credo che se egli improvvisamente capitasse qui in mezzo, non riporterebbe a casa nemmeno la pelle.

Un tale mi ha domandato se i passeggeri si legavano ai sedili. L'ho guardato con una espressione di dubbio e sono scoppiato a ridere. Quello mi ha voltato le spalle impermalito...

Più in là ho visto un gruppetto sospetto, che discuteva con animazione. Mi sono avvicinato: « Siete abbonati a L'Aquilone? ». « No ». Lunga pausa. Poi la mia voce baritonale ha cominciato a far concorrenza al rombo del motore... E già una lunga dissertazione sui pregi del giornale, e ammonimenti e rimproveri. « Avete volato, e non sentite l'obbligo morale di abbonarvi? Gli abbonati vi chiamano scrocconi; non vi vergognate? ». E quelli mi guardavano perplessi, a occhi spalancati. Non ho mai fatto un'orazione così bella... Debbono esser rimasti incantati...

Ma le facce più belle sono quelle dei professori; che differenza dalla cattedra all'aeroplano! Non più visi crucciati, baffi rigidi, penne infernali; ma volti arrossati dall'emozione, capelli scompigliati, occhi ridenti. Ho pensato a una scuola ideale, che avesse per aule delle cabine di volo e per cattedra il cielo azzurro.

Ho avuto proprio la fortuna di volare con un gruppo di professori. Ero curioso di conoscere le loro impressioni; e le opinioni dei vecchi in materia m'interessano, specialmente quelle dei vecchi professori di vecchio stampo. Ma è un perpetuo coro di ammirazione. « Com'è bello! ». « Siamo su Firenze! ». « Ecco lo Stadio Bertini! ». « Il Duomo! ». « Palazzo Vecchio! ». « L'Arno! ». Mi sembra di sentir declamare una poesia in versi... liberi.

Effettivamente il primo volo determina uno stato psichico interessante; anche i più mi-

santropi, i più chiusi, i più arcigni sentono il bisogno di comunicare agli altri le loro impressioni. E nessuno teme di essere seccante, e nessuno si mostra seccato.

Ma non sono ancora contento: voglio scrutare altre facce ed altri sentimenti. Mi avvicino ad un gruppo di amici; uno mi offre una sigaretta. Sono stupito. Che il volo svegli anche la generosità?

Ma ecco un episodio simpatico: il cambio del pilota. L'ufficiale che ha battezzato centinaia di giovani e di vecchi, scende sorridendo dall'apparecchio. Lo saluta un applauso, e da parte dei giovani un mormorio di ammirazione.

Intanto ricominciano i voli, mentre alcuni gruppi lasciano, entusiasti, l'aeroporto. A Peretola ci attende il tram, che tra balzi e scosse ci riporta a Firenze, alle occupazioni normali, allo studio, agli esami...

Ma la giornata è stata bella, e la vita merita di essere vissuta.

Firenze, 22 maggio 1937-XV.

Adriano Seroni

Il mio primo volo

Ecco, l'apparecchio ritorna, la sua agile mole si abbassa dolcemente, sta per toccare terra, ancora un poco, e le ruote sfiorano il terreno solcandolo con un brivido di velocità. I potenti motori rallentano il loro ritmo assordante e l'apparecchio s'avvicina. È il mio turno. Fra poco sarò anch'io fra le nuvole assieme alle rondini, fra poco proverò anch'io l'ebbrezza del volo. Intanto l'apparecchio si è fermato ed i giovani scendono, felici, riconoscenti, con l'occhio che brilla ancora di meraviglia per l'emozione provata.

Hanno volato, hanno provato anche loro il bacio fugace della velocità. Ora sono saliti, mi trovo nell'interno del mostro alato più potente dell'aquila, sono nella carlinga, il mio sguardo curioso scruta ogni recesso, le mie mani impazienti vorrebbero toccare tutto, consultare tutto, ma l'emozione vince la mia curiosità.

I motori accelerano il loro ritmo e l'aeroplano acquista a poco a poco una velocità maggiore. Io mi racchiudo in me stesso e aspetto trepidante il momento... supremo del decollo. Ecco (che emozione!) sento che le ruote non toccano più terra, mi stiamo innalzando verso l'immensità del cielo.

Passano alcuni momenti, e mi sporgo dal finestrino, un'ondata impetuosa di vento mi mozza il respiro, ma resisto e guardo in basso.

Che meraviglia, tutto è piccolo; le case, gli uomini, gli alberi. Guardando i campi, poi, sembra di vedere una carta topografica in rilievo. Mi ritiro nell'interno, e guardo verso la cabina dei piloti. Essi sono là, muti, impassibili. Non condividono l'entusiasmo di tutti noi. È l'abitudine: sono uomini di ferro, quelli, sono il simbolo della potenza, il simbolo della volontà umana.

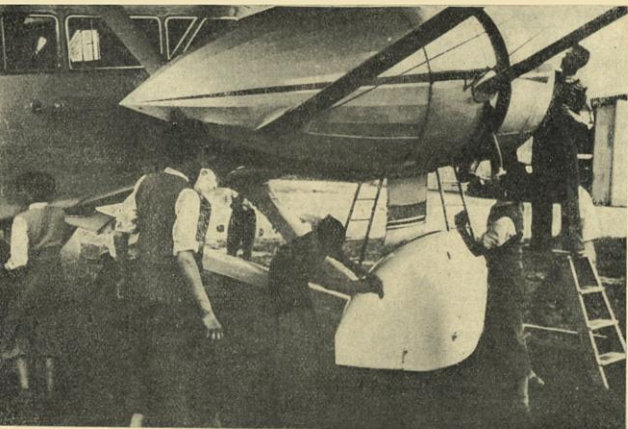
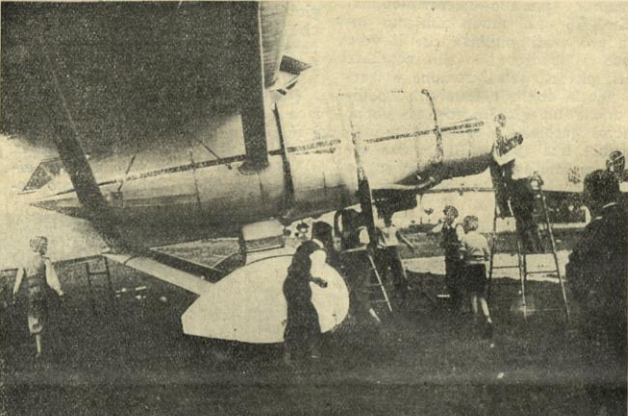
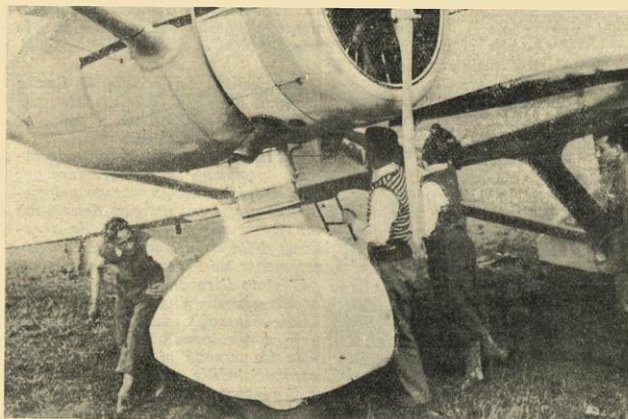
Ma l'entusiasmo comincia a scemare, minato da una punta di rimpianto.

Il volo giunge alla fine. Fra poco ritorneremo sulla dura terra dei mortali, ritorneremo alla realtà che è molto diversa da come la sognavamo noi tutti sentendoci tanto in alto, soli, nell'azzurro.

Ecco: l'apparecchio scende velocemente. È un attimo, ed una brusca scossa ci avverte che abbiamo toccato terra.

Ora, altri provano la stessa mia primitiva emozione ed io li invidio.

Scendiamo, e tutti istintivamente rivolgono ancora uno sguardo verso il grande uccello



Il trimotore era sudicio di fango e di olio. Gli aeromodellisti fiorentini si sono offerti di pulire l'apparecchio con acqua e sapone. Eccovi alcune scene dell'impresa.

che ci ha portati in volo. Poi basta. Adagio, avviliti, e quasi vergognosi, ci andiamo a mettere dietro gli altri, e seguiamo con lo sguardo malinconico l'apparecchio che s'innalza di nuovo portando nell'interno altri cuori trepidanti e felici. Rimane in noi una sola, dolce speranza: che *L'aquilone* organizzi un altro raduno.

Vittorio Buccolini

UN NUOVO SPOSTAMENTO NEL PROGRAMMA DEI RADUNI

Come avevamo previsto (e temuto), le date fissate per i raduni si devono, per cause indipendenti dalla nostra volontà, spostare da Milano in poi. Per questa ragione il nuovo programma viene stabilito come segue:

Bolzano - Aeroporto « G. Sabelli » - Mercoledì 2 giugno.
Verona - Aeroporto « A. Berardi » (Boscomantico) - Giovedì 3 giugno.
Padova - Aeroporto « Gino Allegri » - Venerdì 4 giugno.
Brescia - Aeroporto « Luigi Olivari » (Gheddi) - Sabato 5 giugno.
Milano - Aeroporto « E. Pensuti » (Talisol) - Lunedì 7, martedì 8 giugno.
Vercelli - Venerdì 11 giugno.
Torino - Aeroporto « G. Piazza » (Mirafiori) - Sabato 12 e domenica 13 giugno.
Novi Ligure - Aeroporto « E. Mossi » - Lunedì 14 giugno.
Pisa - Aeroporto « A. Dell'Oro » (San Giusto) - Martedì 15 giugno.
Siena - Mercoledì 16 giugno.
Lugo - Giovedì 17 giugno.
Pescara - Aeroporto « G. Vassera » - Sabato 19 giugno.
Foggia - Aeroporto « G. Lisa » - Domenica 20 giugno.
Bari - Aeroporto « U. di Savoia » - Lunedì 21 giugno.
Catania - Aeroporto « Lanza di Trabia » - Mercoledì 23 giugno.
Palermo - Aeroporto « G. F. Notarbartolo » (Boccadifalco) - Giovedì 24 giugno.
Napoli - Aeroporto « U. Niutta » (Capodichino) - Sabato 26 e Domenica 27 giugno.
Cagliari - Aeroporto « M. Mameli » (Elmas) - Lunedì 28 giugno.

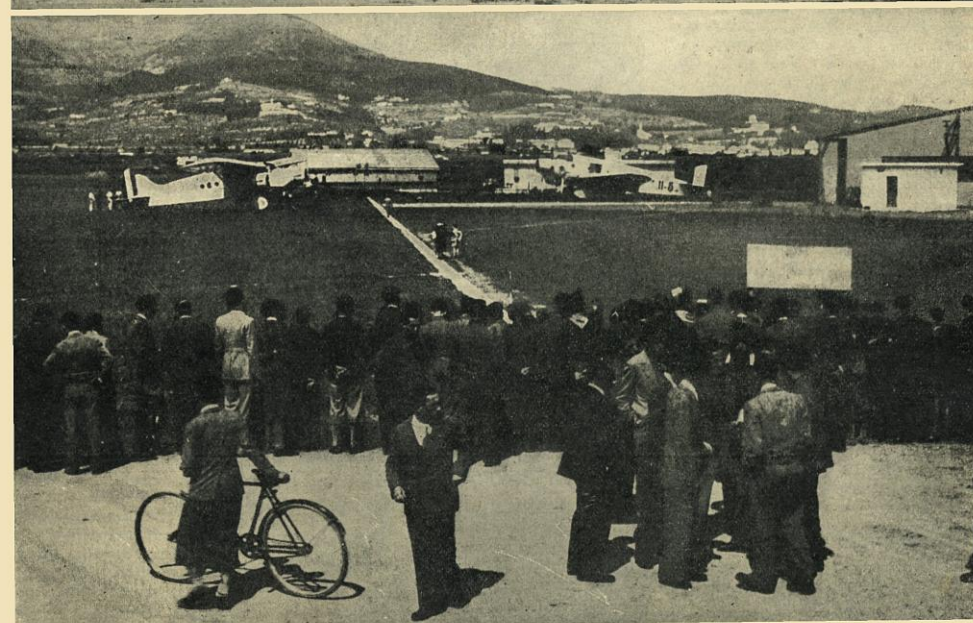
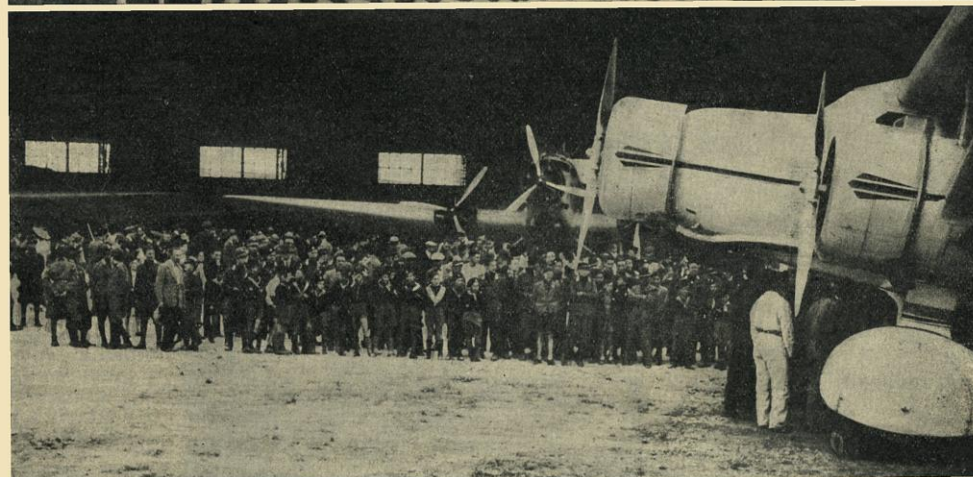
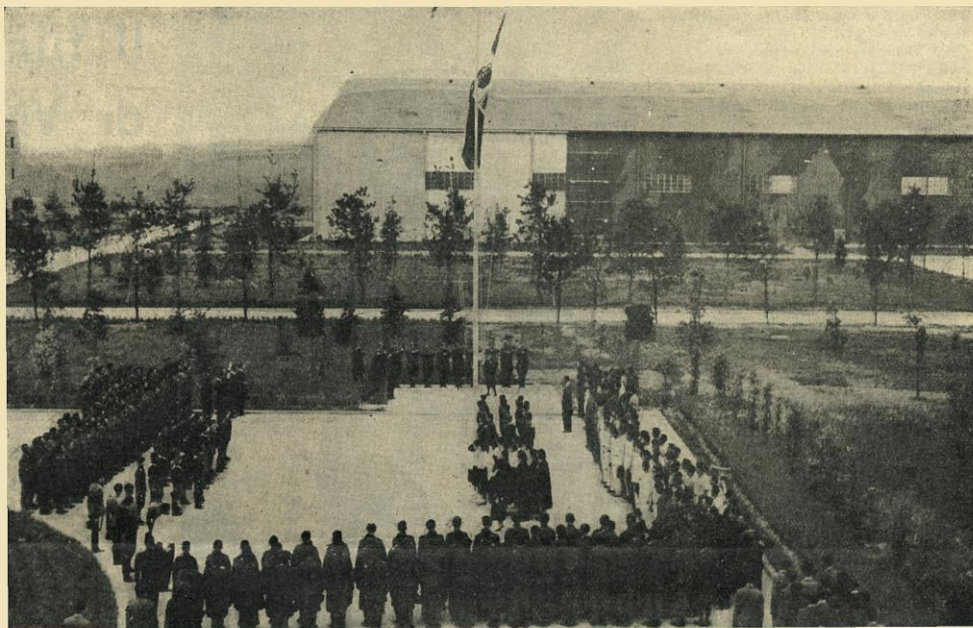
Oltre a questa comunicazione, gli abbonati un'altra ne riceveranno personalmente al loro domicilio. Lo spostamento verrà pubblicato anche dai giornali locali e diffuso a mezzo del giornale radio. I presidi informeranno del mutamento gli studenti e i professori.

Coloro che avessero rinunciato al volo, perché allora non erano in grado di recarsi nel giorno fissato su un determinato campo ed ora, con lo spostamento della data, avessero la possibilità di partecipare al raduno, possono mandarci la scheda regolarmente compilata, o (se sprovvisti della scheda) scriverci tempestivamente sottoponendoci il caso.

I raduni di quest'anno assumeranno nei vari campi carattere di vera e propria manifestazione aeronautica. Come è avvenuto a Roma, a Forlì, a Foligno, a Firenze, a Bologna, a Ferrara, a Venezia, a Trieste, a Treviso, a Gorizia, a Bergamo e a Vicenza, negli aeroporti si raduneranno, oltre ai giovani invitati a volare, anche le scolaresche locali e le rappresentanze delle Organizzazioni giovanili del Regime.

Poiché 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.

Coloro che non abbiano raggiunto il ventunesimo anno di età, per volare debbono



Sopra: la suggestiva cerimonia dell'alzabandiera sul campo di Forlì presenti gli abbonati a «L'aquilone» e gli studenti. Nel centro: l'attesa sotto le protettrici ali degli « S. 81 » e del « Ca 133 ». Sotto: la febbrile attesa del « turno ». (Foto Mariotti).

presentare il consenso paterno, o materno, o di un tutore.

Nei campi sui quali si svolgeranno i raduni i giovani troveranno un ufficiale pilota e alcuni redattori de *L'aquilone* che potranno rispondere ad ogni domanda di informazioni sull'aviazione e sulla carriera aeronautica, con particolare riferimento al concorso per 300 posti, di allievi dell'Accademia.

Avvertiamo che, dato il grande numero di raduni organizzati in sì breve tempo, non avranno luogo ranci collettivi.

Per gli abbonati di Genova città e dintorni che devono recarsi a Novi la R.U.N.A. «Luigi Olivieri», ha predisposto un servizio di trasporto con torpedini. Gli interessati possono assumere informazioni direttamente presso la R.U.N.A., sede di Genova. Ad ogni modo pubblicheremo nel prossimo numero istruzioni precise e definitive.

Seguitino a pervenirci lettere di amici che ci chiedono se «per volare è necessario pagare». Ripetiamo che i voli sono gratuiti per tutti i nostri abbonati, i quali dovranno versare, come nei raduni precedenti, soltanto una lira di iscrizione. Naturalmente, la stessa somma dovranno versare anche tutti i partecipanti invitati dal Ministero dell'Educazione Nazionale.

Resta inteso che tutti coloro i quali hanno spedito la scheda di prenotazione regolarmente compilata, possono senz'altro presentarsi sul campo nel giorno e nel luogo stabiliti.

Gli iscritti alle Organizzazioni giovanili faranno bene a presentarsi sul campo in divisa.

Preghiamo i nostri corrispondenti delle scuole medie ed elementari di diffondere la notizia di questa nostra iniziativa e, se possibile, di assistere ai raduni accompagnandovi il maggior numero possibile di allievi.

UN CONCORSO FOTOGRAFICO per i partecipanti ai raduni aviatorii

La direzione bandisce un concorso per la miglior 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, Treviso, 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.

È 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'obbiettivo. Il concorso si chiude otto giorni dopo l'ultimo raduno aviatorio.

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



La lieta fatica degli aeromodellisti fiorentini.

Il film d'aviazione di Vittorio Mussolini

Il direttore de *L'ala d'Italia* ha chiesto a Vittorio Mussolini di scrivere un articolo sul film «Renato Serra, pilota», che verrà girato alla città del Cinema e in A. O. I. entro quest'anno. Riproduciamo per i nostri giovani lettori le parole del soggettista.

Sono arcinconvinto che più di un aviatore, di quelli che amano anche la rotella di coda del loro apparecchio, avrà storto la bocca e masticato amaro quando ha letto che si stava preparando un film d'aviazione. Tanti anni sono ormai passati dall'infelice Breda 15 stratosferico dell'«Armata Azzurra» ma non sono affatto serviti a soffocare il malcontento che suscitò se non nel grosso pubblico, in quello esigentissimo e scaltro degli aviatori.

Il mio nome è stata una garanzia abbastanza sufficiente per non fare sorgere ondate di dubbi e di scetticismi, ma tuttavia non è stata impresa facile sorvolare le ambe di un sì complesso film. Difficoltà di ogni genere, specialmente nel soggetto, dove potrebbe sembrare facile innesicare imprese eroiche ad ogni pagina, mentre invece si scivola inevitabilmente nel banale e nel convenzionale.

Gli americani ci hanno ammanito ogni genere di film aeronautici dal primo, bellissimo «Ali» all'ultimo, brillante «Volo nella bufera», ma nostro intento è stato di fare cosa più seria e reale. I cittadini d'America amano la loro aviazione ma non ne sono gelosi come noi; della sua bellezza e della paura del ridicolo.

Perciò il nostro non sarà un film di propaganda aeronautica tipo L.U.C.E. dove il rombo dei motori coprirà ogni altra vicenda, ma prima di tutto un forte dramma umano che prenda lo spettatore e lo commuova, a qualsiasi classe appartenga.

Gli ufficiali d'Aeronautica stiano tranquilli; io e il Ministero non faremo che vi siano mense di canterini e di impomatati diner-jackets ambulanti e staremo con gli occhi aperti come mastini. Per questo si è cercato di interessare tutta la trama sulla figura di un pilota e di seguirlo nelle sue avventure fino alla fine. È un film d'aviazione, non della Regia Aeronautica. Il valore umano dell'individuo è rispettato, la figura centrale è sempre lui, gli eventi cozzeranno contro di lui, anche se nello sfondo è intessuto un sapiente ricamo di motivi fortemente italiani e di attualità.

Meglio forse per darvi una idea esatta del dramma suggerito da me al regista Alessandrini e sceneggiato da Palmieri e Perilli, farvi leggere un breve sunto della trama, la quale è ancora suscettibile di variazioni.

«Luciano Serra è stato un valoroso pilota in guerra. Tipo d'aviatore nato, insofferente d'ogni disciplina, sognatore, con la pace non ha smobilitato, nonostante le mortificanti condizioni dell'aviazione nel dopoguerra. Nel 1920, pur di volare, fa passeggiare turisti sul Lago Maggiore con uno scassato idrovolante.

La moglie, figlia di un ricco industriale, è stanca di quella vita. Suo padre, implacabilmente ostile a Luciano, da lui — quadrato e borghese —, giudicato un pazzo, nega ogni aiuto, a meno che Luciano rinunci al volo e accetti un impiego nella sua azienda.

I due hanno un piccolo figlio, Aldo, imbevuto delle idee paterne.

Un giorno una ricca e bella americana vola con Luciano e per mezzo del marito, industriale aeronautico di fama, gli propone un contratto vantaggioso in America. Luciano vede l'avvenire in questo, ma incontra l'inflessibile ostilità del suocero e della moglie. Sicché parte solo, quasi per una sfida a chi non crede in lui e nella sua immancabile vittoria.

Aldo viene educato nella villa del nonno, mentre Luciano, licenziatosi dall'industriale americano per via della moglie di questo, si adatta ad ogni genere di voli, pur di vivere.

Passano gli anni. In Italia l'aviazione si afferma. L'amico intimo di Luciano, il pilota Martelli, entra nell'Arma Aeronautica. Luciano sente l'umiliazione del suo inguaribile orgoglio, ma non vuol tornare se non con l'aureola del gran volatore.

Trascorrono dieci anni. Siamo nel 1931 e Aldo è diciottenne. Cresciuto tra le piume egli però ha ereditato la passione paterna del cielo, e difatti segretamente frequenta il volo a vela. Scoperto dal nonno e commosso della pena della madre e del vecchio, egli accetta di lavorare nell'azienda. La sua innamorata, Mirella, ne apprezza il sacrificio.

In America, Luciano, che soffre sempre per l'amarrezza dell'orgoglio

deluso e la mortificazione di non essere tra gli azzurri piloti della Patria, trova in uno strano tipo di giornalista un isperato appoggio. Il giornalista organizza per lui una trasvolata atlantica. Luciano vede il modo di tornare da vincitore. Ma l'organizzazione di questo volo è bluffistica e poco pulita, l'apparecchio deve essere sequestrato. Ma Luciano decide di partire lo stesso. Parte, ma di lui non se ne sa più niente.

In Italia quando il figlio Aldo sa della scomparsa del padre, si reca da Martelli, a Gorizia, dove comanda uno stormo da caccia, perchè lo aiuti a vincere la resistenza della famiglia a prendere il posto del padre. Martelli ottiene così che Aldo entri all'Accademia di Caserta. Poi a Gorizia acrobazie, e vivificante atmosfera della nuova generazione di volatori.

1935. La guerra in Etiopia chiama a raccolta. Aldo parte e vola col suo RO 37.

Nella legione degli Italiani all'estero, tra gli altri, vi è anche, sotto falso nome, Luciano Serra, che raccolto in mare dopo esser caduto a poche decine di chilometri dalla costa americana, aveva preferito scomparire dalla scena del mondo come morto. Non vola più e ha risposto come fante all'appello della patria.

Una lettera mandatagli da Martelli poco prima della infelice trasvolata lo aveva informato che Aldo era entrato nella Regia Aeronautica. Forse in uno di quegli apparecchi vola suo figlio e difatti informatosi da degli avieri nelle vicinanze del campo, viene a sapere che il RO 37 che accompagna la sua colonna è pilotato da suo figlio, il ten. Aldo Serra.

Un giorno, mentre Aldo esplora il terreno sul quale avanza una colonna di legionari, tra i quali vi è pure ignorato suo padre, visto un folto gruppo di abissini che appresta una imboscata, si abbassa a mitragliare, ma il motore si arresta e Aldo compie un miracoloso atterraggio tra le nostre truppe e gli abissini. Si difende con la mitragliatrice mentre il motorista osserva il motore e aggiusta il guasto. Ma viene colpito e così pure poco dopo Aldo che si accascia nella fusoliera ferito gravemente. La battaglia è intanto in pieno sviluppo. Luciano ha visto la scena, sa che urge avvertire per dei rinforzi, vince le riluttanze dell'ufficiale e ridiventato il pilota temerario balza ai comandi e decolla arditissimo tra la fucileria. Viene colpito ma tiene l'anima coi denti. Torna al campo d'aviazione, atterra. Agli accorsi rileva la necessità dei rinforzi e muore sul reggolino di suo figlio. Partono le squadriglie".

— Come avete letto di materia ce n'è altamente drammatica. Si cercherà di fare il meglio possibile e ci riusciremo indubbiamente dato l'entusiasmo che ci anima. Alessandrini tra poco tornerà dall'Etiopia dove è stato a vedere i luoghi per riprenderli poi ad ottobre e il 15 giugno si comincerà a girare alla Cine Città. Il costo del film si aggira sui due milioni e mezzo, sufficientissimi a fare cosa decorosa e bella.

Ma tutta questa chiacchierata è prematura. Vi consiglio di aspettare la fine dell'anno. Potrete così giudicare de visu quel che abbiamo fatto, nel solo intento di fare cosa degna della rinata industria cinematografica italiana e della bellissima Armata Azzurra.

Vittorio Mussolini

Il primato mondiale di durata in volo su aliante

Quaranta ore e 45 minuti

Un aliante tedesco ha battuto un nuovo primato mondiale. L'apparecchio, pilotato da un istruttore della scuola di volo a vela di Sylt, Oscar Jachtmann, alle ore 11 di giovedì della settimana scorsa si staccava da un trimotore da cui era stato rimorchiato fino a quota 2000 e riusciva a rimanere in aria fino all'alba di sabato, esattamente 40 ore e 45 minuti. Il primato precedente fu di 36 ore e 35 minuti, detenuto dal tedesco Schmidt di Koenigsberg.

CRONACA BREVE

IL DUCE, il 1° corrente è partito alle ore 6,50 dall'aeroporto di Forlì col proprio apparecchio trimotore dirigendosi su Gubbio, Assisi, Foligno, Spoleto, Terni ed atterrando all'aeroporto del Littorio alle ore 1,50.

IL GEN. VALLE, sottosegretario all'Aeronautica, il 25 maggio si è recato in volo a Montefalco per visitare i Cantieri aeronautici triestini, ove sono stati costruiti gli idrovolanti che hanno recentemente conquistato i noti primati internazionali; quindi si dirigeva sul campo di Ronchi dove ripartiva in volo per Roma.

E' PARTITO per Massaua il piroscafo « Nazario Sauro » con a bordo i dieci labari che S. M. il Re Imperatore consegnò sull'Altare della Patria ai comandanti dei Gruppi autonomi delle forze aeree dell'Africa Orientale.

L'AVIATRICE svizzera Susanna Bourquin Crisinel, compiendo il suo primo volo da sola, ha sorvolato le Alpi giungendo in due ore da Ginevra al campo di Taliedo (Milano), donde è ripartita lo stesso giorno, giungendo a Ginevra in perfette condizioni.

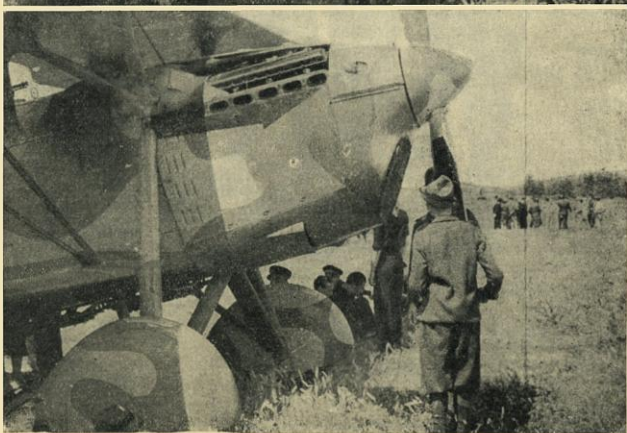
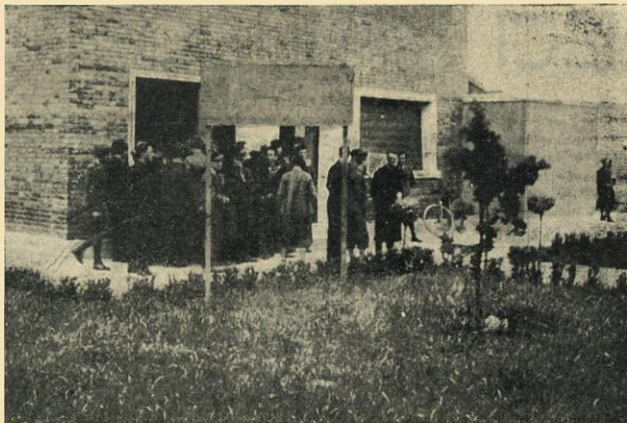
CINQUE VELEGGIATORI germanici, provenienti da Salisburgo e partecipanti ad una gara internazionale, hanno sorvolato il 30 maggio le Alpi, atterrando in territorio italiano; tre di essi, uno dei quali pilotato dalla signora Hanna Reitsch e gli altri due da Hermann Rutherford e da Rudolf Ziehl, hanno atterrato in un campo sportivo nei pressi di Pieve di Cadore; un altro, pilotato da Giorgio Ludwig ed avente a bordo l'osservatore Giulio Klein, ha atterrato in prossimità di Farra d'Alpago (Belluno) e il quinto, pilotato da Ozan, ha preso terra a Buia in provincia di Udine. Gli aviatori sono stati festosamente accolti e complimentati per la bella prova compiuta.

ALLA PRIMA conferenza internazionale per il salvataggio aereo, che si riunirà a Budapest dall'11 al 14 giugno, parteciperanno 22 Nazioni; detta conferenza avrà lo scopo di dimostrare con voli di esibizione la straordinaria importanza dell'aviazione al servizio della Croce Rossa.

MENTRE UN APPARECCHIO della linea Praga-Varsavia era in navigazione il 26 maggio, ricevette un invito a fare una sosta a Breslavia, dovendo imbarcare un chirurgo diretto a Varsavia per operare urgentemente un'alta personalità politica; accolto infatti il nuovo viaggiatore, l'aeroplano giunse a destinazione alle ore 16 e qualche minuto più tardi l'operazione chirurgica era compiuta con esito felice.

L'APPARECCHIO prototipo francese « Anio 144 » da bombardamento ha interrotto le prove di volo, perchè tanto la fusoliera quanto il timone di direzione debbono subire radicali trasformazioni.

L'AVIATRICE russa Polina Desinova Ossipenko ha raggiunto in idrovolante l'altezza di 6000 metri, battendo così il primato femminile internazionale di altezza per idrovolanti leggeri di peso inferiore ai 570 kg. detenuto dal 1934 dalla marchesa Carina Negroni con 5554 metri.



Dall'alto in basso: scene a Forlì, Firenze e (le due sotto) Bologna.

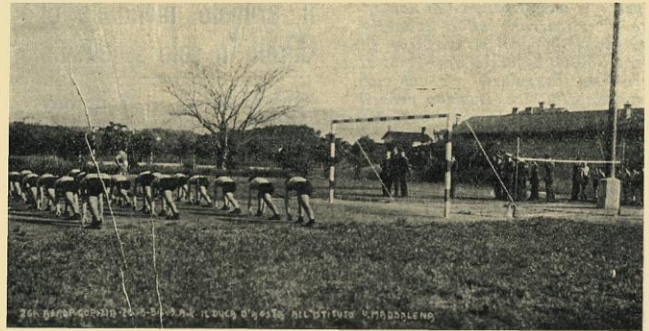
DIECI ANNI DOPO

Oggi che la progettata e tormentata gara aerea Nuova York-Parigi riporta il nostro ricordo alla prima transvolata atlantica di Lindbergh, è interessante apprendere, da una corrispondenza da Nuova York al *Corriere della Sera*, come nacque la gesta del così detto «Pazzo volante».

E', in fondo, la parte più bella della carriera del famoso aviatore quella che si riferisce al periodo precedente all'impresa. Poiché, se questa è considerata come una pietra miliare nella storia della navigazione aerea, i giovani troveranno invece nella conoscenza di ciò che è stata «l'infanzia aviatoria» di Lindbergh il riflesso vivo e palpitante di tutta la loro anima ed un impulso irresistibile per realizzare le loro intime aspirazioni spesso contenute in una immaginazione fervida e scintillante.

Il piccolo Carlo aveva appena dieci anni quando, nella primavera del 1912 vide per la prima volta un'ala librarsi nel cielo. Erad il tempo dei folli voli e degli eroici sacrifici, dopo i timidi balzi che nove anni prima avevano compiuto i fratelli Wright, ed a tre anni di distanza dal «miracolo» di Blériot sulla Manica, il fanciullo chiese al padre di poter vedere da vicino quell'apparecchio, per toccarlo con le mani ed accertarsi che era davvero una macchina fatta dagli uomini quella che volava. Ma il suo desiderio rimase insoddisfatto, anzi però

affievolire la passione che già sentiva nel cuore e che la sua fantasia alimentò sempre, fino a quando entrò come allievo in una scuola di pilotaggio nel Nebraska. Lindbergh comincia a prendere lezioni di volo. Egli è l'unico allievo dell'unico istruttore del campo di Lincoln. Il suo maestro è un vecchio istruttore militare conosciuto col nomignolo di Biff, il quale, per non alzarsi troppo presto al mattino, rimanda i voli al pomeriggio quando l'aria è tutta percorsa da vortici e da mulinelli. Si giunge tuttavia alla giornata cruciale: volo da solo, per le prove di brevetto. Ma la compagnia proprietaria dell'unico apparecchio disponibile chiede una garanzia in contanti per i rischi di «scasso». Lindbergh non ha un soldo e il brevetto non si fa. Sul campo, lo sfortunato allievo conosce un altro vecchio pilota, un certo Bahl, il quale ha progettato un programma di voli e di esibizioni aeree a scopo di lucro. L'occasione è propizia per continuare a volare e per guadagnare qualche cosa: e Lindbergh diventa acrobata; sbalordisce i buoni contadini del Nebraska con le sue passeggiate sull'ala dell'apparecchio in volo e con i suoi salti della morte eseguiti in paracadute. Poi si unisce ad un certo Lynch, altro impresario di esibizioni aeree, e se ne va per le fiere del Montana, dello Wyoming, del Colorado e del Kansas. Un giorno, in un'asta di residuati di guerra



Squadre sportive degli allievi dell'Istituto «Umberto Maddalena» di Gorizia classificate prima nelle gare di Pentathlon nel Gran Premio dei giovani disputato fra le squadre di tutta la Venezia Giulia.

compra un apparecchio fuori uso per pochi dollari. Ne rimette a punto il motore, ne rappezza le ali e finalmente si stacca dal campo per il suo primo volo da solo. Risultato: torna in rimessa con un'ala sfasciata. Ma Lindbergh non si arrende. «Staccando s'impara». Presto divenne così un pilota provetto, sicuro dei suoi mezzi. Egli possedeva inoltre quello che si chiama «l'istinto del volo» e questo istinto, affinato dall'esperienza doveva portarlo un giorno con precisione infallibile sulla costa meridionale dell'Irlanda, senza notevoli deviazioni di rotta, dopo una traversata oceanica compiuta di notte, tra banchi di nebbia e continui piovigghi al disopra degli iceberg alla deriva.

Dopo aver volato per quattro anni, come pilota di mestiere e come pilota militare, e dopo essere passato dal vecchio «Jenny» ad un vetusto SVA italiano e da un Canuck ai De Havilland, Lindbergh si mise al servizio delle prime linee aeree postali istituite dal Governo americano e fu appunto durante i lunghi voli notturni e diurni effettuati da un capo all'altro del Continente che egli cominciò a pensare alla possibilità di un volo senza scalo da Nuova York a Parigi.

Già da parecchi anni l'albergatore new-yorkese Raimondo Orteig aveva offerto 25.000 dollari per l'aviatore che avesse compiuto il primo volo da Nuova York a Parigi. Si potrebbe pensare con un po' di malignità che la cospicua della somma fosse probabilmente motivata dalla certezza che mai sarebbe uscita dalla borsa del ricco signore, dato che per una simile impresa, allo stato dell'aviazione d'allora, ci sarebbe voluto solamente un pazzo ed i pazzi, contrariamente al proverbio, sono tutti nel manicomio. Nessuno immaginava invece che proprio uno di questi pazzi era uscito, non da un manicomio, ma da una scuola di pilotaggio che allora significava quasi la stessa cosa. Un gruppo di amici a San Louis avrebbe finanziato l'impresa ed ai primi di febbraio 1927 in un'officina di San Diego di California, una squadra di operai e di ingegneri cominciò la costruzione dello «Spirit of St. Louis»: un minuscolo monoplano munito di un motore raffreddato ad aria, a cinque cilindri, della forza di duecentoventi cavalli. Due mesi dopo l'apparecchio era pronto e non rimaneva oramai che la prova finale: affrontare l'Oceano. In due rapide tappe lo «Spirit of San Luigi» fu portato da Lindbergh dalla costa del Pacifico a quella dell'Atlantico, attraverso tutto il continente americano. Il mattino del 20 maggio l'apparecchio puntava arditamente la prua verso l'Oceano, verso l'Europa.

Il pilota solitario era fiducioso del suo destino. Fu chiamato il pazzo volante, ma il suo volo vittorioso sull'Oceano fu una affermazione di saggezza, di preparazione e di metodo, uniti ad un coraggio e ad una volontà meravigliosi.

Non vi sembra, cari ragazzi, di avere in questo momento terminato l'ultima pagina di

un bel romanzo? E' stata invece una realtà la passione del giovane Lindbergh, come sarà quella vostra quando porterete nel cielo una fiamma che vi farà diventare eroici conquistatori di glorie ancora più fulgide, per il raggiungimento di mete sempre più alte.

V.

UN ORIGINALE CONCORSO

In seguito alle insistenze di molti lettori, acconsentiamo a rimandare la data della chiusura del concorso bandito fra i lettori di qualsiasi età per un racconto di soggetto aeronautico illustrato da fotografie inedite.

Si tratta 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 trucchi 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.

Proroghiamo dunque la scadenza del concorso al 15 luglio prossimo venturo.

Indirizzare gli elaborati alla direzione de *L'Aquilone*, viale dell'Università, 4, Roma.

GIURIA

La giuria, composta dal ten. col. Ugo Rampelli, dal magg. G. della Nece, dai pittori Alberto Mastrojanni e Giorgio Bacchelli e dai giornalisti Federigo 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 o sulla classe che il concorrente frequenta, o che ha frequentata per ultima (titolo di studio).

PREMI

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

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

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

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*.



Balilla e avanguardisti in estatica contemplazione. (Fotografia di Ado Mariotti).

INVITO A VISITARE L'AFRICA

L'avete vista cento volte sulla carta geografica, l'Africa, con la sua forma massiccia, enorme, pachidermica; il vostro pensiero è filato, sulle ali dei racconti d'avventure, a rivangare nella fantasia chissà quanti punti interrogativi, insieme al desiderio di andare laggiù a vedere gli stermini di foreste e di deserti, le strane popolazioni, le belve: insomma, ne sapete già qualcosa di questo misterioso continente nero in cui le favole più strabilianti sembrano tutte vere.

L'Africa, dopo secoli e secoli, è ancora un enigma in tante sue regioni. L'uomo bianco vi è penetrato, mano a mano, a gran fatica, perché i neri hanno sempre venduto a caro prezzo il loro attaccamento alla barbarie. E' stata, ed è ancora la lotta della civiltà bianca contro chi non vuol saperne di mettere testa a posto, e di elevarsi nei propri costumi per utilità a sé e agli altri. Il bianco si è imposto con il prestigio della propria intelligenza e della propria forza; ma la sua opera non è ancora finita, come ci dimostra la nostra recente conquista militare in Africa Orientale.

Il negro, e specialmente tra quei popoli che più tenacemente hanno resistito alla penetrazione bianca, è ben lontano da una vita appena appena degna dell'umanità. La sua permanenza secolare tra le bestie feroci,

il suo fatale menefreghismo per tutto, la mancanza di una religione, la vita nomade e priva delle più elementari regole di educazione sono servite per creare sul vasto continente africano la necessità di un intervento europeo; l'Europa, dunque, deve andare laggiù non soltanto per realizzare i propri commerci, ma per colonizzare.

I primi a comprendere questa necessità furono i Romani. Benchè a quei tempi l'Africa settentrionale fosse abitata da popoli elevati, Roma credette opportuno il suo intervento e la conquista di tutti i territori bagnati dal Mediterraneo. I Romani imposero così la loro civiltà e crearono province ordinate e prospere.

Dopo la caduta dell'Impero Romano, l'Africa settentrionale ripiomba nella sua sorda oscurità, oscurità che è tutt'uno con quella del resto del continente di cui nulla si saprà finchè i grandi navigatori e gli esploratori non riusciranno ad approdare alle coste e ad avventurarsi nell'interno, risalendo i corsi d'acqua, dapprima saltuariamente quasi per effettuare degli assaggi, poi, con sistematiche occupazioni, e attraverso generosi ardimenti e apostolati che anche l'Italia ha dato, come più oltre vedremo, un contributo straordinario.

L'Africa insidiosa, nemica, sfinge.



« Dove vai solo soletto? ». Costui medita qualche tiro birbone o pensa di riuscire a carpire un nuovo buono per un nuovo volo.

L'Africa impenetrabile labirinto in cui lo straniero pareva dovesse perire dopo i primi passi, non è più il continente inospitale; se vi sono ancora dei cannibali, se vi è ancora la schiavitù, se la barbarie più furiosa talvolta vi regna in un'isola, va detto che la civilizzazione procede e che la razza bianca ancora una volta cambierà volto a questa terra. Gli esploratori ormai hanno battuto le principali vie del cielo gli aviatori hanno rilevato tutta la geografia, le Nazioni europee hanno presidiato le coste e l'interno, grandi lavori di comunicazione, ferroviari, idroelettrici, edili, sono stati compiuti; le bonifiche dei terreni malsani, la propagazione della religione cristiana, l'istituzione della giustizia, trasformeranno il continente nero. E così, come è avvenuto nelle Americhe, anche per l'Africa è da prevedere l'invadenza dell'elemento bianco che ne muterà completamente le caratteristiche. Oggigiorno alcune città hanno aspetto europeo, e dovunque il bianco è arrivato, ha introdotto le proprie abitudini. Il negro con la tuba e le ghette che avete visto nelle caricature dei giornali, mentre fa arrossire il bianco prigioniero, diventerà racconto leggendario.

Avrete visto come sono ambiziosi i neri che qualche volta s'incontrano nelle città e come tengono a fare gli elegantoni; il che significa che basta educare per trasformare. Non sarà un lavoro da poco: si tratta di scuotere da un secolare letargo popolazioni superstiziose fanatiche, inferiori. Guardate, al cinematografo, quando ballano, quando si mettono gli anelli nel naso, quando vanno a caccia, quando fanno i lavori più semplici: sono genti che bisogna collocare più vicine alle bestie che agli umani: insomma, sono genti da civilizzare.

L'Africa diventerà una grande terra civile. Le sue risorse d'ogni genere saranno a disposizione dell'umanità intera, che nei commerci con l'Africa troverà nuovi motivi di traffico. E' anche per questo che l'Italia si è decisa alla sua terza grande impresa coloniale, che appare non soltanto per un interesse nostro, ma per un interesse dell'umanità.

Ora fatevi un'idea della vastità dell'Africa.

Non vi vogliamo infliggere cifre: ma capirete la sua superficie se vi diciamo che è grande 104 volte

l'Italia. E' lunga (da Tunisi al Capo di Buona Speranza) 8.000 chilometri; è larga (dal Capo di Buona Speranza al Capo Guardafui) 7.400 chilometri.

In Africa abitano circa 200 milioni di individui. Sono tutti neri, più o meno neri. Sul Mediterraneo la loro pelle è meno scura; ma nel centro e nel Sud, dovrete vedere che faccie di carbone, che capelli crespi, che nasi schiacciati, che orecchie sporgenti!

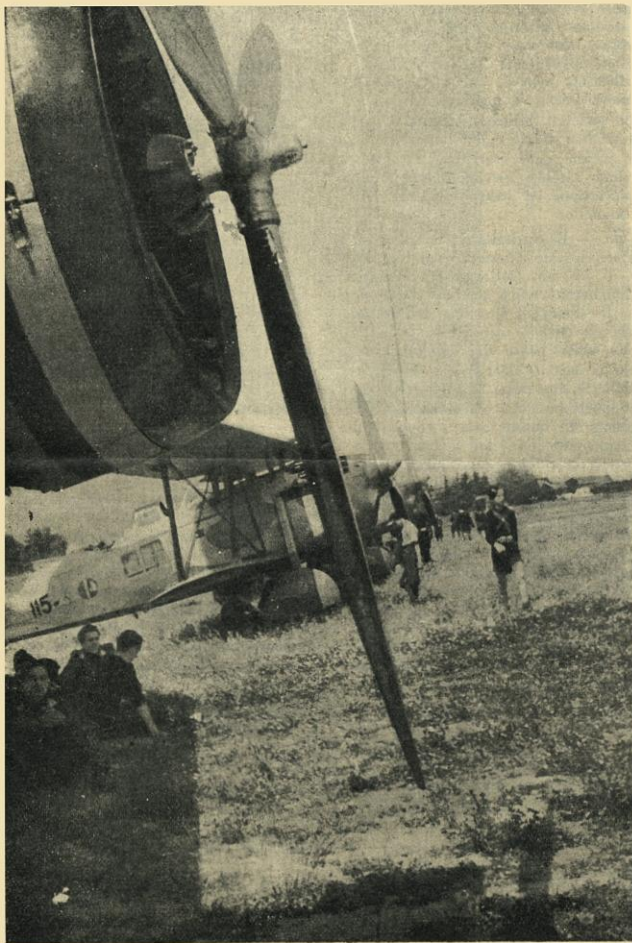
C'è da spaventarsi. Sono selvaggi: nascosti tra i rami d'un albero possono spedire al vostro indirizzo una freccia avvelenata e mandarvi all'altro mondo. Ma può darsi che riusciate a farveli amici con un pugno di sale, oppure con qualche spillino da balia, o con le perle finte.

Quando Stanley, che traversò per primo l'Africa orizzontalmente, intraprendeva i suoi viaggi, portava con sé numerose casse di perle di vetro, e via via che incontrava gli indigeni, li sottometteva con quei doni banali. Il negro allo stato primitivo è un animale che non ne sa di più di un gorilla. Per ridurlo alla ragione ci vuole molta astuzia: se voi altri volete andare in Africa, dovrete imparare tante piccole cose per trattare con la gente di colore, come sarebbe l'asprezza del trattamento, e il tono di superiorità, la severità; non vi possiamo consigliare di imparare una lingua per farvi capire, perchè non sappiamo verso quale regione deciderete di andare: ma con il tempo si riesce a spiegarci, anche perchè lo scibile di una tribù non è così vasto da essere costretti ad adoperare migliaia di vocaboli.

Vi auguriamo di realizzare il vostro sogno di andare a vedere l'Africa: viaggiare è bello, conoscere è utile. Chi corre lungo le contrade del mondo — e più sconosciute sono e meglio è — può aumentare la propria personalità in modo incredibile.

Carlo V diceva che un uomo è tante volte uomo per quante lingue sa; ma noi aggiungiamo che è tante volte uomo per quanti paesi conosce. In fondo, se ci pensate bene, vale la pena di conoscere il mondo, di girare, di non stare fermi. Sono le montagne che stanno ferme e gli uomini si incontrano: così speriamo di incontrarci in barca sul Nilo Azzurro, o sul Ruvenzori.

P. M. Bardi



Gli amici delle ali vivono ore liete sul campo di Borgo Panigale.

La Palestra dell'aeromodellista

L'AEROMODELLO VELEGGIATORE A. P. 1

«L'aquilone», andando incontro al desiderio espresso da molti di riprodurre i disegni costruttivi con frequenza, ha iniziato, con l'aeromodello elastico A.P. 2, la pubblicazione periodica di una serie di modelli volanti che sarà certamente accolta favorevolmente dai costruttori. Ne «L'aquilone» sarà pubblicata la descrizione dei modelli, corredata da una parte dei disegni in scala ridotta: gli interessati potranno avere i disegni in grandezza al vero, in riproduzione eliografica, richiedendoli alla Amministrazione de «L'aquilone», viale dell'Università, 4, Roma. Il prezzo della tavola riprodotte i disegni dell'A.P. 2 costa, franco di porto, lire dieci. L'A.P. 1, di cui iniziamo oggi la pubblicazione, costa ugualmente lire 10.

più grande semplicità di costruzione e di montaggio. Ciononostante, l'apparecchio è di ottime linee esterne e riproduce fedelmente un veleggiatore di elevate caratteristiche destinato ai voli di primato (Kirby Kite).

Il nostro modello ha un'apertura alare di 2 m. e una lunghezza totale di 86 cm. Poiché il vero apparecchio ha una apertura alare di 14 m., il nostro veleggiatore è un modello in scala 1:7 del vero.

Questo modello soddisfa anche le condizioni necessarie per l'ammissione alle gare nazionali e internazionali. Infatti, detta S la superficie maestra della fusoliera, A la superficie alare, b l'apertura alare ed L la lunghezza della fusoliera, avremo:

$$\begin{aligned} S &= 0,563 \text{ dm}^2 \\ A &= 29,2 \text{ dm}^2 \\ b &= 20 \text{ dm.} \\ L &= 8,6 \text{ dm.} \end{aligned}$$

Secondo le norme, dovendo essere

$$L^2 \geq \frac{S}{300}$$

cioè nel nostro caso almeno $0,247 \text{ dm}^2$, la nostra superficie maestra è notevolmente esuberante.

Per quanto riguarda il carico alare, che non deve essere inferiore a 10 gr. per dm^2 di superficie, avremo, essendo $A = 29,2 \text{ dm}^2$, un peso minimo di 292 grammi. Il nostro modello, coperto e centrato con piombo, dovrà perciò pesare più di 292 grammi per poter partecipare a gare o primati.

La costruzione. — Prima di iniziare la costruzione del modello, l'aeromodellista studierà attentamente i disegni e cercherà di capire bene a che cosa servono le singole parti e come vengono collegate fra loro.

Il modello A. P. 1 è composto di 6 parti principali, smontabili per il trasporto, e precisamente: la fusoliera con l'impennaggio verticale; le due semiali; i due montanti, l'impennaggio orizzontale.

La fusoliera. — È costituita da una serie di ordinate, a forma inferiormente

appuntita e superiormente arrotondata, congiunte fra loro longitudinalmente da listelli in legno di pioppo (fig. 1). Nella parte anteriore, che sopporta gli urti e le sollecitazioni più notevoli, il listello superiore e inferiore sono ricavati dalla tavoletta di pioppo ed hanno forma speciale. Infatti la parte superiore porta gli attacchi per le due semiali; la parte inferiore, il gancio per il lancio a filo o ad elastico, e questi due pezzi sono collegati fra loro dai montanti in taglio che irrobustiscono tutto l'insieme. Il muso di prua è costituito da un pezzo di sughero, internamente cavo, incollato sull'ordinata N. 1 in modo da formare una specie di scaletta, in cui si mette, da apposito foro, il piombo per l'equilibrio e il centrimento.

Ricavate le ordinate col seghetto dal compensato di 1-2 mm., e preparati i pezzi in pioppo e i listelli, si può procedere al montaggio servendosi di un apposito scaletto, che assicura l'esattezza del lavoro. Si uniscono prima, lavorando in piano sul disegno, i correnti superiore e inferiore per mezzo dei montanti centrali. Si sarà così copriata la fusoliera in vista laterale. Questo contorno viene allora tenuto verticalmente per il montaggio delle ordinate, che devono essere accuratamente disposte col loro piano perpendicolare alla direzione di volo. A questo punto si montano i correntini, adattandoli nelle apposite tacche già praticate nelle ordinate e fissandoli con gocce di colla alla caseina. Da ultimo si monta il muso di prua, che deve essere fortemente incollato all'ordinata N. 1, e il timone di direzione con le sue centine e il pennone. Prima di togliere la fusoliera dallo scaletto, bisogna assicurarsi che essa sia ben dritta e il timone bene in asse, perchè ogni svergolamento o distorsione sarebbe inevitabilmente causa di deviazioni ed irregolarità nel volo del modello.

L'ala. — È costituita da una serie di centine, ricavate a seghetto dal compensato di 1-2 mm., collegate fra loro da un longerone unico centrale che regge tutto lo sforzo di flessione dell'ala. Il longerone si può costruire sia traforando un unico pezzo di compensato secondo la sagoma data in fig. 2, sia facendolo in due pezzi con una giunta sovrapposizione in corrispondenza del montante. In questo caso i copriugni di compensato, da ambo le parti, devono essere incollati accuratamente sotto pressione con colla alla caseina. Costruito il longerone, si montano su di esso le centine, fissandole con poche gocce di colla, quindi il bordo d'uscita che si sarà ritagliato esattamente dal listello triangolare, e infine il bordo d'attacco, costituito da un tondino di pioppo che si incolla nelle apposite tacche già praticate nelle centine. Il bordo d'uscita della parte terminale dell'ala, che è curva, si costruisce ricavando due

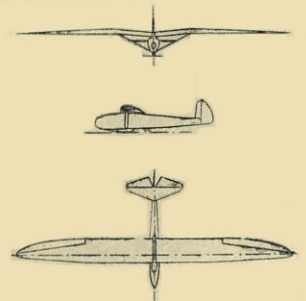


Il torinese Angelo Munaldini col suo ultimo aeromodello con motore ad elastico.

strisce di impiallacciatura di acero o pioppo nella forma indicata dal disegno e incollandole sopra e sotto le code delle centine corrispondenti.

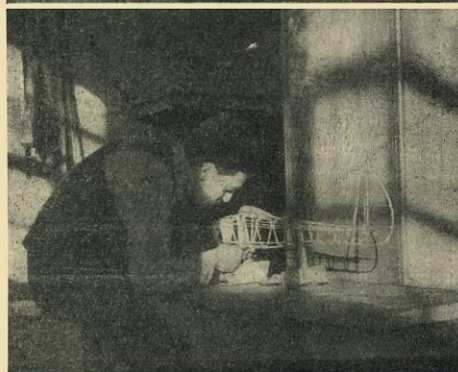
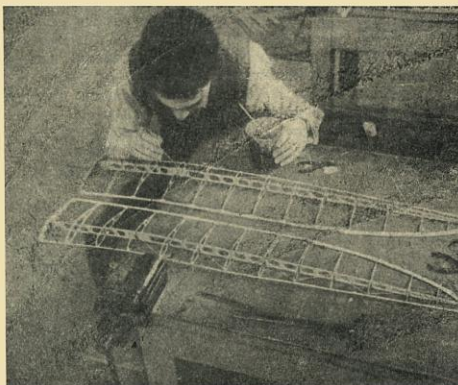
Si vedrà a questo punto che l'ala, così montata, è molto rigida alla flessione, ma ancora cedevolissima alla torsione. Per evitare questo inconveniente, si monteranno allora l'intralicciatura di filo indicato nel disegno passando un sottilissimo filo di alluminio o un filo di refe robusto negli appositi forellini già praticati nelle centine, sia inferiormente che superiormente, in modo da realizzare fra il longerone e il bordo d'attacco una serie di piramidi di filo con la base sul longerone e il vertice sul bordo d'attacco.

Questo lavoro verrà eseguito con l'ago esatto, lente appoggiata sul piedino di montaggio e i fili dovranno essere ben tesi tutti egualmente. Per fissarli basterà una goccia di colla in corrispondenza di ciascun forellino sulle centine.



Schemi del «Kirby Kite».

L'impennaggio orizzontale è costruito con lo stesso sistema dell'ala, con un longerone unico centrale, un bordo d'attacco e un bordo d'uscita. Date le sue dimensioni, non porta intralicciatura in filo e viene fatto in un sol pezzo, che deve essere montato davanti al timone di direzione su un apposito bloc-

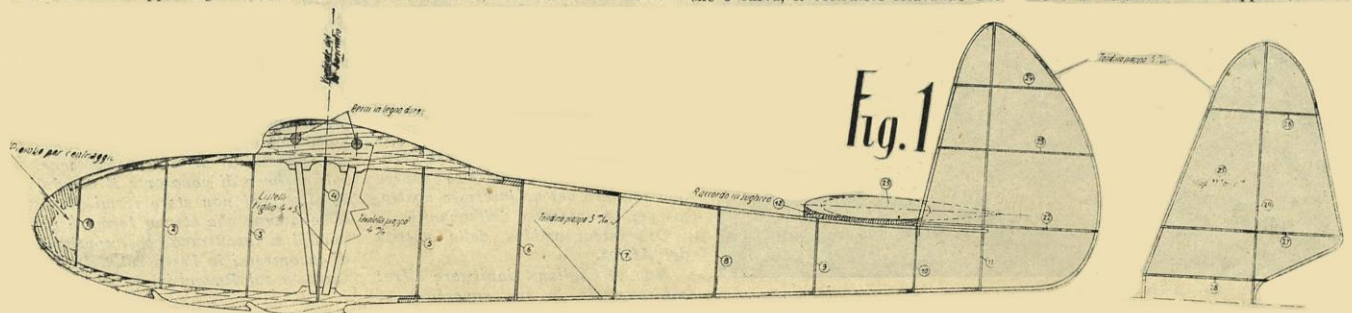


Due fasi della lavorazione dell'«A.P. 1» dell'ing. Piattelli.

L'aeromodello A. P. 1 è un veleggiatore di elevate caratteristiche e di facile costruzione. Come si vedrà dall'esame dei disegni, nella sua progettazione si è cercato di realizzare la maggiore economia di materiale, l'impiego di materiali di facile approvvigionamento e la

più grande semplicità di costruzione e di montaggio. Ciononostante, l'apparecchio è di ottime linee esterne e riproduce fedelmente un veleggiatore di elevate caratteristiche destinato ai voli di primato (Kirby Kite).

La fusoliera. — È costituita da una serie di ordinate, a forma inferiormente



chetto di sughero. Per fissarlo sarà sufficiente un elastico.

Il montaggio. — Preparati così i vari pezzi, si potrà procedere al montaggio, che deve sempre essere eseguito almeno una volta prima della copertura del modello, per il necessario controllo. A questo scopo si prepareranno anzitutto i montanti, tagliandoli di lunghezza giusta dal tubo tondo di alluminio. Essi vanno carenati con una striscia di carta da disegno incollata attorno ad essi e posteriormente. Volendo, si possono usare tubetti di alluminio già sagomati a profilo aerodinamico.

Alle estremità dei tubi si montano le spille in filo d'acciaio collegate all'ala e alla fusoliera.

Per montare le ali si investono anzitutto i fori praticati nella centina 14, che è di pioppo, piena, sugli appositi perni già fissati alla parte superiore del

piombo, finché si disponga orizzontalmente in linea di volo. Si smonterà quindi nuovamente per ricoprirlo in ogni sua parte con carta velina o pergamina sottile, tesa e verniciata con lacca a spirito o con cellulosio. In genere dopo tale operazione, ripetendo il montaggio e il centraggio, sarà necessaria l'aggiunta di altri pesi a prua, dopo di che si chiuderà il foro di introduzione del piombo.

Il modello deve essere provato in assenza di vento con lanci a mano, facendolo planare da altezze sempre maggiori. Per correggere l'incidenza dei piani di coda si potrà modificare o cambiare il blocchetto di sughero che sostiene l'impenaggio. Con questo sistema il modello, una volta centrato ed equilibrato, sarà sempre pronto senza altre regolazioni.

Ing. Fidia Piattelli

Le memorie d'un tifoso dell'aviazione

(Continuazione dal numero precedente)

Il proseguimento dell'epico volo, così fortunatamente interrotto, doveva subire poi un mese dopo un epilogo impreveduto e tragico. Il 7 agosto, infatti, durante un volo di prova sulla baia di Rio de Janeiro, dove i due valorosi piloti erano giunti con altro mezzo aereo a fine luglio, l'idrovolante sul quale si trovavano (un Savoia-Marchetti «S-62» appartenente all'asso brasiliano Olivero) precipitava in acqua per cause imprecise, provocando ai due aviatori delle ferite multiple, in seguito a cui il povero Del Prete decedeva il 16 dello stesso mese. La salma dell'eroico pilota, che per tre volte aveva trasvolato l'Atlantico, portata in Italia col superstite compagno a bordo del piroscafo «Conte Rosso», riceveva dalla Nazione tutta, commossa da tanto luttuoso destino, quei riverenti onori trionfali che la Patria riserva alla memoria dei suoi Eroi.

Quasi contemporaneamente alle predette clamorose affermazioni, l'Aviazione Fascista dava altre brillanti prove delle sue multiformi capacità con tre crociere militari di notevole sviluppo: il volo alla Somalia, di 4 biplani da ricognizione Romeo «Ro-1» (5 aprile-fine maggio); il periplo del Mediterraneo Occidentale, di 61 idrovolanti (26 maggio-2 giugno); il volo alle capitali franco-anglo-tedesca, di 12 apparecchi terrestri (28 giugno-10 luglio).

Assai interessante per l'ottimo comportamento del materiale fu il non facile volo Roma-Mogadiscio della squadriglia dei «Ro-1» (piloti: cap. Marazzani ed Ermo e ten. Gambi e Giordano, con 3 motoristi),

che, agli ordini del magg. Bitossi, superarono senza incidenti le 15 tappe della lunga rotta di Km. 9346 (Italia-Libia-Egitto-Sudan-Uganda-Kenia-Oltregiaba-Somalia), malgrado i non lievi ostacoli originati dalla mancanza di campi di fortuna e di adeguati centri d'appoggio.

Di gran lunga superiore a questa ed a quell'altro di consimile s'era effettuato al mondo sino a quell'epoca, fu il periplo dei 61 idrovolanti militari (5 squadriglie di monomotori «S-59 bis», 1 squadriglia di bimotori «S-55» ed 1 trimotore «Can-22»), che, suddivisi in 2 gruppi di 3 squadriglie, comandati rispettivamente dai col. Lodi e Cassone, ed agli ordini direttivi dell'Atlantico gen. Francesco De Pinedo, effettuò con perfetta regolarità il tragitto: Orbetello Elmas (Cagliari) - Pollenza (Majorca delle Baleari) - Los Alcazares (Cartagena) - Porto Alfaques (Catalogna) - Berre (Marsiglia) - Orbetello, di Km. 2318, percorsi in 6 giorni. La brillante crociera, a cui parteciparono ben 165 persone (S. E. Italo Balbo, Sottosegretario all'Aeronautica, i gen. De Pinedo ed Armani, capo di Stato Maggiore dell'Armata Aerea, 2 colonnelli, 4 ten. colonnelli, 4 maggiori, 10 capitani, 32 tenenti, 4 sottotenenti, 31 sottufficiali, 45 avieri, 13 ufficiali di Marina, 2 del R. Esercito, 6 addetti militari esteri ed 11 giornalisti), fu una dimostrazione straordinariamente rimarchevole delle perfette qualità navigatorie del materiale impiegato e dell'elevato grado di allenamento raggiunto dagli equipaggi.

Non meno ammirabile fu pure la crociera di 12 apparecchi terrestri (6 «A. 120» e 6 «R. 22» montati da S. E. Balbo, comandante la formazione, del gen. Lombard e da 2 colonnelli, 4 ten. colonnelli, 5 maggiori, 9 capitani e 2 tenenti) organizzata nella ricorrenza dell'annuale parata aerea militare britannica di Hendon (Londra). Il persistente maltempo incontrato sui 4000 chilometri dell'intero percorso (Roma - Parigi - Londra - Amsterdam - Berlino - Monaco - Roma) valse a far risaltare con maggior evidenza il successo della crociera, che vide, come nelle due precedenti, tutti gli apparecchi superare sino alla metà conclusiva tutte le avversità atmosferiche e le incognite della lunga rotta superata in tre soli giorni di volo (28 giugno, 7 e 10 luglio).

Tante superbe affermazioni della nostra gloriosa Aeronautica destarono in tutta Italia manifestazioni ardenti d'orgoglio e d'entusiasmo e contribuirono efficacemente a propagandare nel popolo tutto un più attivo interesse per la causa aviatoria nazio-



Anna e Lia Simoncini di Palermo stanno un momento in posa per il fotografo prima di lanciare l'«S. M. G. 3», il modello con motore ad elastico costruito dal padre, aeromodellista provetto e appassionato della cosiddetta categoria «vecchi».

nale; in pari tempo valsero a compensare oltremisura la dolorosa amarezza provocata nella Nazione intera dalla allora recente catastrofe del dirigibile «Italia», usufrugato nell'Artide, ove stava svolgendo una serie d'interessanti viaggi esplorativi.

XXII.

Dirigibili sull'Artide e su gli oceani

Una delle molteplici forme del mio interessamento per gli avvenimenti aeronautici del dopoguerra era stata ed è tuttora quella di riprodurre anno per anno, su foglio grande da disegno, il planisfero e di tracciare a linee diverse (ininterrotte, punteggiate, ecc...) i percorsi dei più interessanti viaggi aerei transcontinentali e transoceanici e le località di tappa. Lavoro questo, a dir vero, abbastanza faticoso e di pazienza, fattosi col volgere degli anni sempre più arduo e complicato; ciò nondimeno vi attesi costantemente con accurato impegno e con vivo entusiasmo. Il materiale cartografico così accumulatosi consta al presente (escluse le carte particolari dettagliate, relative ai più noti successi della nostra Aeronautica) di diciassette esemplari, corrispondenti agli anni che intercorrono dal 1919 ad oggi. Ognuno di essi presenta in un sol colpo d'occhio il numero ed il vario sviluppo delle imprese aeree più famose effettuate nella rispettiva annata. Le linee di rotta s'irradiano e s'intersecano in tutte le direzioni del globo in quantità d'anno in anno crescente,



L'«A.P. 1» costruito dall'ottimo Tosaroni per incarico dell'ing. Piattelli.

la fusoliera. Sostenendo poi le due semiali nella posizione giusta, si collegano i chiodini portati dalle centine 14 fra loro con filo di elastico ben stretto. In fine si fissano i montanti con le spille di acciaio. L'apparecchio dovrà presentarsi ben rigido e simmetrico, e sostenendolo con due dita sotto il longherone alare, verrà equilibrato con

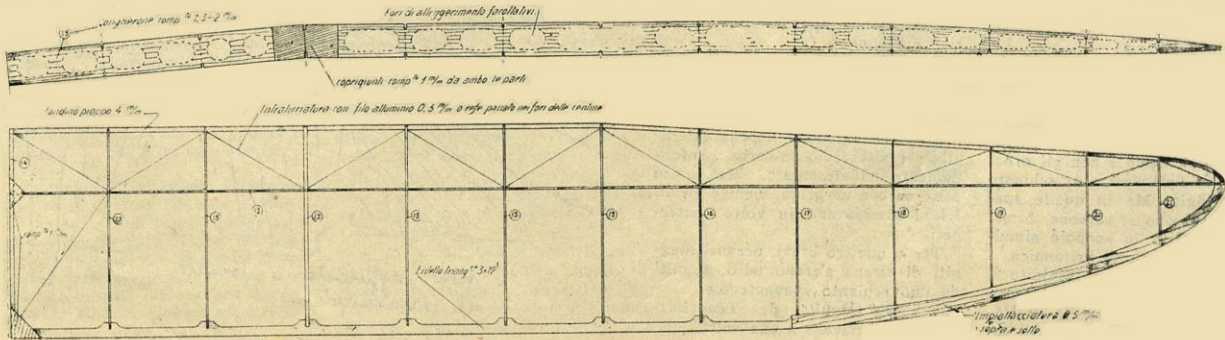


Fig. 2

raggiungono i punti più estremi dei vari continenti e si spingono altresì ad allacciare le opposte sponde degli oceani. Fra dotte linee, tracciate in massima parte in inchiostro rosso, ne spiccano anche talune di color nero: le prime indicano i voli con aeroplani ed idrovolanti, le seconde, invece, le crociere dirigibilistiche. Quest'ultima,

sebbene rare di numero, non cedono per importanza di sviluppo alle più celebrate imprese aviatorie, con le quali gareggiarono onoratamente, specie sui cieli dell'Atlantico e dell'Artide.

(Continua).

Piero Botto

O col vento
O contro vento

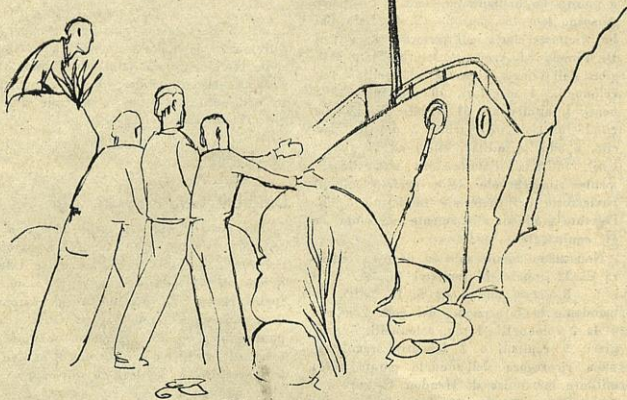
Storie eroicomicosentimentali

(Continuazione dal numero precedente)

A un certo punto, dimentichi della corda che li univa, presero in mezzo un tronco e, trattenuti, fecero un mezzo giro regalandosi reciprocamente una zuccata formidabile. Riavutisi dallo stordimento, cercarono inutilmente di consultarsi in mezzo al caotico ruggire, urlare, rombare, schiantarsi e precipitare di tutte le cose.

I lampi vividissimi mostravano allo sbigottito Marino ora il pal-

quando i quattro amici poterono affacciarsi...



meto e la macchia, disperatamente curvi in frenetica, immobile, fuga; ora, contro terra, il penoso annaspere di qualche insetto scacciato dal suo rifugio.

I due non avrebbero potuto dire se piovesse o no, tanta era l'abbondanza d'acqua marina che le raffiche rovesciavano sull'isola.

Non seppero mai come poterono raggiungere le tende, sulla riva del lago, dove c'era calma sufficiente per potersi tenere in piedi. Riconobbero, contro il bianco dei teli, le ombre accovacciate di Natalina e Bibi.

— Impossibile tenere fuochi accesi! — urlò Bernabé. — Impossibile stare sulla costa. Tutto è inondato, tutto è all'aria!

— Che faremo? — urlò a sua volta Bibi.

— Preghiamo il Signore! — gridò Natalina e giunse le mani.

Tutta la notte i quattro la passarono stretti insieme e con gli orecchi tesi attendendosi lo schianto d'un naufragio. Ma in quello spaventoso frastuono si sarebbe, forse, appena avvertito lo scoppio simultaneo dell'intera flotta britannica.

L'alba da poco aveva illividito il cielo, che Bibi, nel suo turbatissimo dormiveglia sulla spalla di Natalina, ebbe come una visione di so-

gno. Un grande idro d'argento che, rapidissimo, sfiorava balzando le cime delle palme.

Una brusca scossa alla spalla lo fece saltare in piedi.

— Arrivano! — gli urlò Marino. — Corri!

Segui, a precipizio col fratello, Bernabé che s'intravedeva lontano saltare fra i cespugli.

Il ciclone gli aveva prestato la sua velocità.

Quando i quattro amici poterono, trascinandosi contro vento, affacciarsi alla riva settentrionale, si trovarono bruscamente di faccia a un'enorme prua nera, saldamente incastrata fra due scogli.

Da due scale di corda dondolanti nel vuoto, l'equipaggio cominciava a calarsi, mentre alto, sul ponte di comando, coi bianchi capelli al vento, don Joaquim dava gli ultimi ordini da bordo del cadavere già freddo di quello che era stato "El Orgullo de Tenochtitlan", lembo estremo della sua patria.

Capitolo XXIX.

Notizie dall'Italia

Sono passati quattro giorni dal naufragio dell'Orgullo de Tenochtitlan, e dell'uragano non rimangono che le devastazioni in terra.

I coloni hanno frettolosamente costruito un villaggio di capanne attorno al lago ed hanno asportato dalla nave tutto quello che può servir loro, compresi gli alberi e le parti di legno.

Serenella e Natalina, divenute amicissime, si son prodigate a preparare zuppe colossali e arrosti spettacolosi per la numerosa colonia alla quale il lavoro duro mantiene un appetito vorace.

Don Joaquim, Marino ed Enzo che una reciproca vivissima simpatia aveva immediatamente legati, passeggiavano quella sera lungo la costa settentrionale. I due fratelli avevano raccontato al nuovo amico le loro avventure e mostrati i luoghi a loro cari.

Bibi era irrequieto. Si guardava attorno, aspirava profondamente l'aria, toccava gli alberi e le rocce, carezzava i cespugli... Pareva voler incidere profondamente nell'animo tutto quello che i suoi sensi percepivano, forme, colori, aromi e armonie, per ricordare più a lungo.

— E allora, domani partite? domandò Joaquim.

— Sì, — rispose Marino.

— Vi dispiace?

— Sì... No. Non lo sappiamo neppure noi.

— Ma perchè, — scatto Bibi — perchè siamo così piccoli noi uomini? Ecco che a me piace star qui, ma piace anche andare in Italia. E invece debbo rinunciare a una cosa oppure all'altra. So benissimo che se restassi nell'isola, penserei sempre all'Italia e mi verrebbe la malinconia; ma so pure che quando sarò in Italia, tutte le sere a quest'ora mi piglierà la tristezza, e in mezzo alle case e ai tranvai penserò a questi scogli e a queste palme così lontani e sperduti in un angoletto del mondo... E' buffo, proprio buffo!

(Continua).

Enzo Jemma

Le strabilianti avventure del barone d'Istrat

(Continuazione dai numeri precedenti).

D'Istrat prese terra in un vasto campo tra le linee rosse e quelle nazionali. I comunisti non si esercitarono — come d'uso — al tiro "al paracadutista" perchè convinti che il disgraziato aviatore fosse dei loro.

I nazionali invece si astennero dallo sparare per il loro innato senso di umanità e di cavalleria.

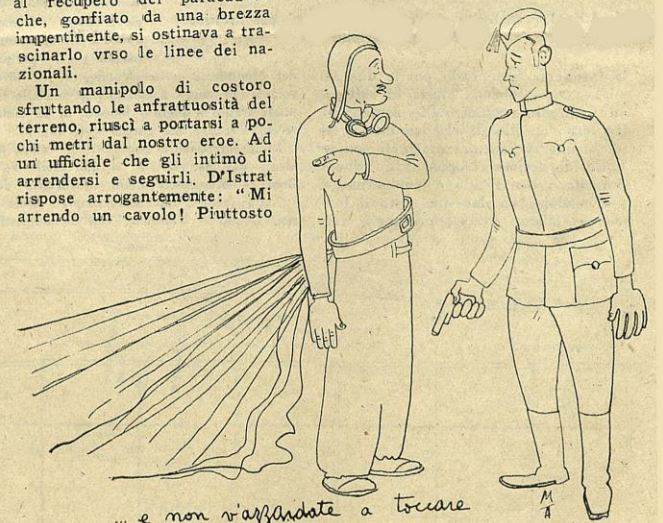
D'Istrat appena a terra, senza nemmeno preoccuparsi della pericolosa situazione nella quale era venuto a trovarsi per il semplice motivo che non se ne era reso conto, si dedicò con la massima cura al recupero del paracadute che, gonfiato da una brezza impertinente, si ostinava a trascinarlo verso le linee dei nazionali.

Un manipolo di costoro sfruttando le anfrattuosità del terreno, riuscì a portarsi a pochi metri dal nostro eroe. Ad un ufficiale che gli intimò di arrendersi e seguirli, D'Istrat rispose arrogantemente: "Mi arrendo un cavolo! Piuttosto

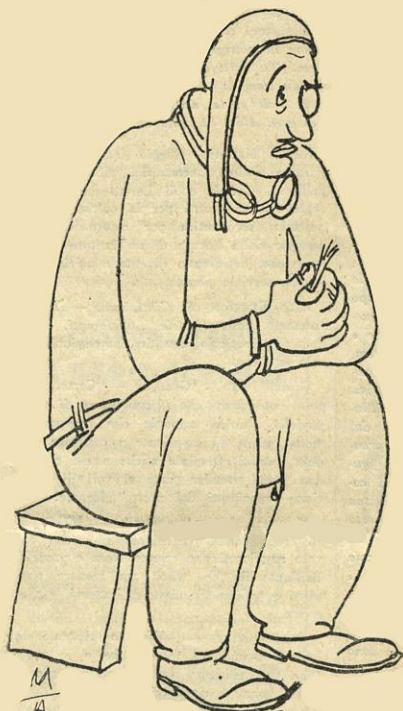
rimanete lì fermi e non v'azzardate a toccare il paracadute perchè posso recuperarlo da solo".

L'ufficiale ebbe naturalmente la impressione di trovarsi in presenza di un matto e fece per lanciarsi a catturarlo con la forza, ma in quella un fitto fuoco di fucileria dei rossi l'obbligò a nascondersi in una buca.

I comunisti tentavano così di difendere il "loro" aviatore. D'Istrat, sentendo fischiare attorno a sé le pallottole, malgrado la sua fenomenale distrazione, si gettò a terra e, trascinato dal paracadute sempre gonfiato dal vento, ruzzolò in un



... e non v'azzardate a toccare il paracadute...

M
A

...masticò una
sigaretta.

largo fosso dove si trovò tra le braccia di due solidi falangisti che, senza tanti complimenti, lo liberarono dal paracadute e lo tennero solidamente fermo.

— Avanti, sbrighiamoci a rientrare — disse uno. — Voi! Venite a terra e badate di non fare scherzi.

— Non posso — rispose D'Istrat — prima di tutto perchè non sono un cavallo e poi perchè mi imbratterei di fango.

— Bravo... ciuco! Sei spiritoso anche! Ed allora cammina come ti pare... sentirai che caldo fa fuori di questo buco.

D'Istrat fece per alzarsi in piedi, ma in quella un corpo gli piombò sulle spalle e lo fece stramazzone a terra.

Era l'ufficiale che raggiungeva il suo manipolo.

— Brutalone! — gli gridò D'Istrat levandosi dal fango nel quale aveva impressa la maschera del suo volto. Gli rispose una risata schietta e generosa e una manata sulle spalle che l'obbligò a riadagiarsi a terra.

— Sembra troppo scemo per essere coraggioso e troppo temerario per essere scemo — disse l'ufficiale ridendo.

Trascinando D'Istrat percorsero una cinquantina di metri lungo uno stretto e tortuoso camminamento. Ad una svolta una voce aspra intimò loro di fermarsi e di gettare le armi. Prima che il gruppo dei falangisti potesse reagire, un uomo si sporse dall'alto del camminamento tenendo in una mano una grossa rivoltella e nell'altra una bomba a mano.

L'ufficiale falangista comprese che reagire violentemente significava farsi stupidamente uccidere ed allora pensò di giuocare d'astuzia. Come, non sapeva; ma aveva la sensazione che quello strano tipo d'uomo disceso dal cielo gliene avrebbe dato lo spunto. Ordinò ai suoi due

uomini di gettare le armi e di lasciar libero D'Istrat. Poi, calmo, disse al nemico: — Siamo tuoi prigionieri.

— Bueno! — esclamò il bolscevico. — Fate dietro front e march! Tu "compañero aviatore", prendi questa rivoltella e se non filano dritti, spara senza pietà.

D'Istrat si vide porgere dallo strano tipo un enorme pistolone; lo prese, se lo rigirò tra le mani e poi purandolo senza nessuna intenzione verso il bolscevico, gli domandò con l'aria più ingenua di questo mondo: — E tu chi sei?

— Ehi! Ehi! Non c'è tempo per scherzare compagno...

penza a tener d'occhio questi "polli". Gli faremo la festa dopo averli fatti cantare; presto, filiamo!

— Bene! — disse allora D'Istrat. — Vada per i polli perchè non ho proprio fame... Però, prima, voglio riprendere il mio paracadute. Lei, signor ufficiale, tenga per favore un momento questo arnese... — e così dicendo consegnò all'ufficiale falangista l'arma che gli aveva consegnato il bolscevico.

Rapido come il baleno il falangista afferrò l'arma e la puntò contro il bolscevico prima che questi potesse intervenire.

— Tocca a te ora, "zmgio", a seguirci — gli gridò l'ufficiale tenendolo di mira con l'arma.

Sffocando una serie di sconce bestemmie, il bolscevico si lasciò disarmare del moschetto che aveva a tracolla e delle bombe a mano.

D'Istrat che si era mosso per correr dietro al suo paracadute, si sentì afferrare per il fondo dei pantaloni mentre una voce rude gli diceva:

— Mi sembrate veramente scemo ma... sincero. Riavrete il paracadute. Per ora venite con noi.

Il gruppetto dopo pochi minuti raggiunse le trincee nazionali.

D'Istrat e il bolscevico furono condotti in una caverna dove aveva sede il comando e subirono un primo interrogatorio.

D'Istrat si sarebbe certamente compromesso con le sue risposte a vanvera, se l'ufficiale che lo aveva catturato non avesse dichiarato e dimostrato che la loro salvezza era dovuta all'episodio della rivoltella.

Quando gli domandarono come mai si trovasse tra i rossi, rispose:

— Non mi ci trovavo. Ci sono arrivato dall'America.

— E che cosa siete venuto a cercare?

— Cosa cercavo? Ma non l'avete veduto? Il mio paracadute!

— Come?!

— Ma certo. Quando ho visto abbattere l'apparecchio sul quale io dovevo trovarmi, mi sono lanciato fuori. D'Antonio mi aveva sempre

raccomandato di avere la massima cura del paracadute. Finchè lo avevo sopra la testa ero sicuro di non perderlo, appena a terra me lo son visto scappare. Poi sono arrivati questi signori e me lo hanno staccato dalla vita. Poi è arrivato quell'altro che mi ha offerto dei polli per consolarmi. Ora ho molta fame e mi pare che in questa caverna dell'età trogloditica siano manifesti i segni di una civiltà scomparsa. Allora non esistevano gli scienziati e quindi non potevano inventare gli aeroplani. Quando manca l'aeroplano, non resta che il paracadute. Ma quando manca il paracadute, come si fa? Come vivevano allora?

Gli spagnoli nazionalisti lo avevano lasciato parlare per convincersi ben bene di essere di fronte ad un autentico scemo. Qualcuno insinuò che fingeva. Un altro disse che doveva essere in preda a delirio per effetto di chissà quali violente emozioni.

Gli portarono un bicchiere di vino, dei biscotti e delle sigarette. Rifutò il vino dicendo che non fumava, masticò una sigaretta e strofinò un biscotto come se fosse un cerino.

Evidentemente le emozioni della giornata avevano dato il colpo di grazia alle sue già fragilissime facoltà mentali.

(Continua).

Gibbi

il cavaliere azzurro

La vita di Francesco Baracca narrata da Diocamo

(Continuazione dal numero precedente)

— Grandissima era l'abilità di Baracca, tuttavia egli non ne parlava mai con vanagloria. Anzi era sempre pronto a coglier di sé il gesto meno perfetto, la mossa meno efficace, ad attribuire a sé la colpa delle mancate vittorie e a confessarla lealmente. Sentite come era giusto, come era severo con sé stesso. Nel 1915, descrivendo alla madre un volo e un atterraggio mal riusciti, diceva:

"Cattivo atterraggio. Siamo rimasti molto impressionati. L'apparecchio ha perduto velocità perchè tiravo troppo: "è colpa mia... ma eravamo troppo intenti a cercare qualche velivolo nemico".

Descrivendo il primo incontro col nemico, confessava:

"La mia mitragliatrice è un'arma nuova; la conosciamo poco; la colpa è un po' nostra..."

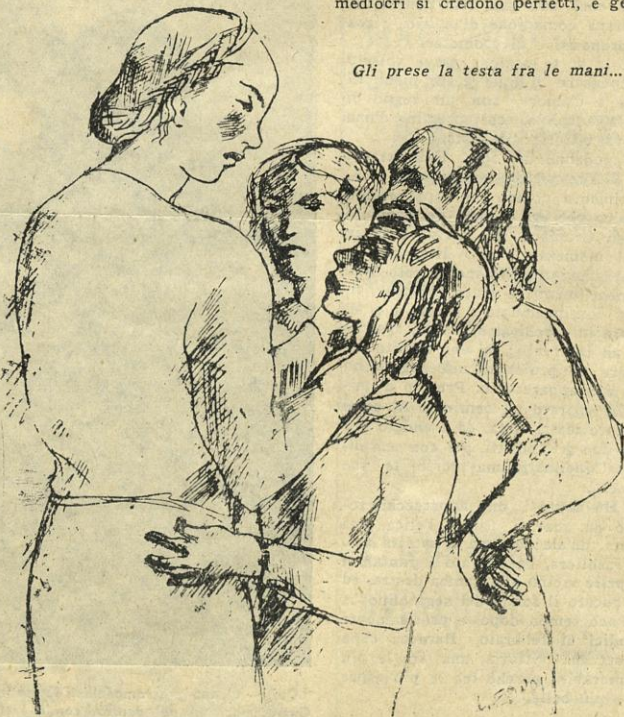
13 Settembre scriveva:

"La mitragliatrice non va ancora. La colpa per il disordine che v'era nella Squadriglia è un po' anche mia, che non l'avevo fatta pulire quel giorno..."

In un volo di crociera, nel maggio:

"...non avendo giustamente apprezzato la distanza, non potei sparare che una ventina di colpi, dopo i quali dovetti cessare il fuoco..."

— Questo è molto bello. Questo è proprio dei forti — commentò la mamma. — Soltanto i deboli ed i mediocri si credono perfetti, e get-



Gli prese la testa fra le mani...

tano facilmente sugli altri la colpa e la responsabilità dei propri errori, nascondendo perfino a sé stessi le loro debolezze e i loro difetti.

Giorgio, a questo punto, disse, molto convinto:

— Mamma, allora io pure sono un forte, perchè anche a me non piace dare agli altri la colpa dei malanni che commetto io!

E poichè la mamma, sempre parca di lodi, taceva, il fanciullo portò alla propria causa la testimonianza più efficace. Aggiunse:

— Anche il babbo più d'una volta mi ha detto che ho la virtù della franchezza, e che affronto più volentieri uno scapaccione che una menzogna. Io, quando sbaglio, lo dico.

— E fai bene — approvò la mamma. — Fai molto bene. Guai se tu non avessi questa virtù!

— Perché? — domandò, perplesso, Giorgio.

— Perché ne hai così poche! — disse la mamma.

Ma, dicendo così, rise, e quel riso mostrò che, in fondo, se non voleva lodare suo figlio, era però contenta di lui e non aveva grossi difetti da rimproverargli.

Anzi, siccome non era giusto lasciarlo mortificato, proprio sotto gli occhi pietosi di Diana e sotto gli occhi birbanti e irridenti di Farfallina, gli prese la testa tra le mani e impetuosamente lo bacò.

Il nuovo anno trovava l'Eroe armato di tutte le sue virtù portate al punto più alto. Fredda padronanza di nervi. Coraggio, impeto e destrezza. Abilità sottile e intelligente di sfuggire continuamente al nemico e di sconcertarlo. Occhio sicuro. Prontezza di decisione.

Quell'anno nuovo ebbe un fortunato inizio.

L'Eroe s'era levato in volo il mattino di Capodanno, con l'intento di portare ai fanti raccolti nelle trincee il suo saluto augurale. Rinnovava così, con quel rito gentile, la fraterna comunione di spiriti, ricca di propositi e di promesse.

E la sorte benigna parve volerlo compensare di quel gesto pieno di fede e d'amore, con un segno di buon auspicio, col premio d'una nuova vittoria: la sesta.

Capodanno del 1917. Egli scrive:

«... Alle quattro ho avuto un combattimento contro un apparecchio nemico che era entrato decisamente verso Gradisca. Io arrivavo là in quel momento e l'ho attaccato su Castagnevizza. Era molto abile e il combattimento è stato difficile: tirava continuamente a destra e a sinistra in cerchi strettissimi, sparando ad intervalli; mi son sentito arrivare un proiettile nel seggiolino del mio apparecchio. Presolo di mira ho sparato un centinaio di colpi a cento metri circa, ed è andato giù con due giri stretti, poi con una discesa inclinatissima verso le sue linee....»

«Ho avuto il mio apparecchio forato da quattro palle; l'elica, una ruota, un'ala; ed una è entrata nella fusoliera, ha sfiorato i pantaloni di pelle vicino alla gamba destra, ed ha bucato il fondo del seggiolino»...

Poco tempo dopo, e precisamente l'undici di febbraio, Baracca ebbe la settima vittoria, una fra le più memorabili, perchè tra le più aspre e le più belle.

(Continua)

POSTA AEREA

NOTIZIE STUPEFACENTI

Un bravo ragazzo abitante in alta Italia ha mandato la prenotazione per un volo da effettuarsi in Sicilia. Io ho subito pensato che questo caro ragazzo avesse dei parenti laggù e che approfittasse dell'occasione per andare a visitarli. Invece ricevo una lettera che dice: «Caro zio Falcone, sono venuto a sapere che il viaggio per recarsi ai raduni dobbiamo pagarcelo noi, e quindi ho deciso di volare nella mia città...». Furbo, l'amico. Non vi pare?

Francesco Riccucci di Spoleto ha indirizzato una cartolina postale a Viale dell'Università; la quale, essendo molto presbite, sta affaticandosi assai per leggere il messaggio.

Aldo Burato di San Gimignano mi scrive:

Caro Zio Falcone, spero, dunque, di vederti a Siena. A Siena si vola il 16 giugno nel pomeriggio; ma a che ora bisogna recarvisi? Per entrare bisogna mostrare la tessera? Poi mi dovrei dirigere verso un tavolino ove c'è scritto «voli di propaganda de L'aquilone». Ebbene, quivi giunto, che cosa dovrei fare, caro Zio Falcone?

Rispondo ad Aldo Burato:

Aldo Burato carissimo, a Siena si vola il 16 giugno. Sai che devi fare? Ti alzi al

matino per tempo. Appena sveglio ti sfregi ben bene gli occhi, poi scendi dal letto. Sceso dal letto, ti cavi la camicia da notte e ti lavi il muso. Quindi seguiti a lavarti fin tanto che sei completamente sveglio. Poi ti vesti. Ma, mi raccomando: non incominciare né dal cappello, né dalle scarpe. Devi incominciare dalle mutande. Messe le quali, ti infilerai subito le calze. Poi subito la camicia. Quindi ti pettini e subito dopo ti infili i calzoncini. Andando avanti di questo passo arriverai certamente alle scarpe e al caffè, e forse all'autobus, o al tram, o alla bicicletta. Con un mezzo di locomozione arriverai certamente al campo. E adesso viene il bello. Cerca di entrare dall'ingresso, chè se ti azzardi di sbucare dal suolo nel bel mezzo dell'aeroporto, ti prendono certamente per una talpa. Questa figura non la devi proprio fare. Nè devi cadere dal cielo come la manna, chè manna non sei. All'aeroporto troverai ad un certo punto un tavolino (come dici tu) e dietro al tavolino vedrai delle persone con facce e vestimenta da uomini. Coloro sono i giannizzeri miei. Attento a come parli. Non devi dire, ad esempio, «Volare che desidera Burato Aldo sono io, gentilissimi signori», ma «Signori gentilissimi, io sono Aldo Burato che desidera volare». A queste magiche parole, alcuni ampi sorrisi ti inviteranno ad avanzare ancora di un

passo. E, attento adesso! Uno dei gentilissimi signori ti allungherà, non un ceffone (come tu potresti temere), ma un pezzo di carta. Tu, afferrato. Mi raccomando. Afferrato con la mano destra. Non respingerlo col piede sinistro. Mi raccomando, mio caro Aldo. Si tratta del buono di volo.

EMILIO MARCHI - Reggio Emilia. — Non esistono collegi aeronautici all'infuori di quelli di Gorizia e di Loreto per i figli degli aviatori caduti per la patria e l'Accademia Aeronautica per coloro che, in possesso della licenza di un Istituto Medio Superiore, desiderano diventare ufficiali piloti in servizio permanente.

ALDO BURATO - S. Gimignano. — Ti ho sistemato nelle scarpe e alle calzature. Mandami un articolo con le impressioni del volo su Siena.

GIORGIO RAO - Genova. — Certo, non posso consigliarti che il costruttore di aeromodelli, l'unico manuale che insegna in modo chiaro ed esauriente a costruire modelli volanti. Dispiace anche a me che tu non possa prender parte ai voli di istruzione organizzati dal nostro giornale.

MARCELLO JOVINE - Napoli. — Invece di una radiocronaca inutilizzabile, avresti dovuto mandarmi una cronaca vera e propria. Brillante fin che vuoi, ma cronaca semplice e precisa. Seguitate a battervi, e vincerete.

PADRE OBINO. — Abbiamo ricevuto le belle composizioni fotografiche e le prose (che non abbiamo ancora potuto leggere). Molto bene. A rivederci quando?

FRANCO CATTANEO - Gropello Cairoli. — Mi dispiace tanto saperti ammalato. Purtroppo dovrei rinunciare al bel volo, perchè i raduni si svolgono seguendo un programma prestabilito e immutabile. Tienni informato sull'andamento della tua salute, che rifiorirà certamente presto. Io te l'auguro.

RAFFAELE TENTONI - Ancona. — La tua carica di corrispondente è sempre in... carica. Fintanto che noi non ti scriviamo per pregarci di cessare nella tua attività, o che non ci scrivi tu dimettendoti, sei sempre nostro corrispondente propagandista. Ti faccio spedire cento copie, in varie riprese.

ELVIO PALERMI - Firenze. — Leggi attentamente il regolamento per l'ammissione all'Accademia pubblicato integralmente nel numero 22 del tuo giornale.

ARMANDO FRABOTTA - Caltanissetta. — Con il tuo titolo di studio puoi partecipare ad un concorso per allievi ufficiali piloti di complemento. E' l'unica cosa che puoi fare. Per il resto (venire a lavorare presso L'aquilone) non ci pensare. Siamo già in troppi. E poi non dipende da me assumere del personale. Il libro del Duce sarà posto prossimamente in vendita in tutta Italia.

GINO BORIOLI - Venezia. — Ho ricevuto una parte della tua poetica descrizione. Bene, caro amico. Soltanto che mi hai messo nella singolare condizione di pubblicare questo pezzettino solo. In quanto alla vera personalità di Zio Falcone devo dirti che l'ingegner Sofistico non è (e non si spaccia per) Zio Falcone. Grazie degli auguri. Aggiungo che non credo di essere olivigno. Quando andavo a scuola mi chiamavano pomodoro. Che ne dici?

GIANTULI CENTAZZO - Gorizia. — Dunque tu mi hai inviato un vaglia per lire 8 e mi hai scritto: «Vi mando lire otto per l'abbonamento alla R.U.N.A. e a L'aquilone. Vogliate mandarmi urgentemente la tessera perchè desidero volare a Gorizia il 30 c. m. Se non arrivassi a volare prego stornare l'abbonamento». Benissimo. Ti ritorniamo immediatamente le tue otto lire e ci permettiamo di farti osservare che i voli L'aquilone li offre ai vecchi e fedeli abbonati, comunque agli abbonati che leggono il giornale perchè il giornale interessa, non agli abbonati che si abbonano a condizione che in cambio di otto lire si offre un volo che può costare cento. Sai tu cosa significa mandare in giro per trentuna città due trimoto-



«Qui — dicono gli aeromodellisti fiorentini — ci deve essere qualche cosa di magico. Guardiamoci un po' dentro, com'è fatto questo grosso «aeromodello» che può portare in volo più di dieci di noi alla volta». (Foto Mariotti).

ri con sei persone di equipaggio e due redattori del giornale in trasferta? Ma mi sembra, questo, fiato sprecato. Perché a te tutto ciò non interessa un bel niente.

SIMONCINI - Palermo. — Un angelo, poi! Spero di vederti al raduno, se io verrò al raduno.

ALLEGRO AVIATORE - Roma. — Conosco migliaia di uomini brutti e bruttissimi che non si vergognano di farsi conoscere. A Roma molti aeronipoti — ahimè! — mi hanno perfino toccato. Che ragazzacci, questi di Roma. Ti aspetto al varco con i nuovi articoli. Rideremo. Ho piacere che i tuoi cinque fratelli ti prendano in giro.

IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di G. MARTINI e P. NOBILI

È 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.

È 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'Aquillone", che lo chiedono direttamente Lire 22,50

EDIZIONE DI LUSSO
legata in tutta tela L. 30

È uscita:

LA TAVOLA N. 1

DEL
COSTRUTTORE DI AEROMODELLI
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

AEROMODELLISMO ANNO XV°

modelli volanti in ordine di volo — disegni e tavole costruttive — materiali e parti staccate per ogni costruzione — scatole di montaggio — utensili.

M O V O

Milano - Via Borgospesso, 18

Catalogo illustrato 1937
con listino prezzi inviando una lira

Possenti ed instancabili come i motori che sollevano le ali d'Italia sono i motori che fanno pulsare il cuore di ferro delle industrie italiane

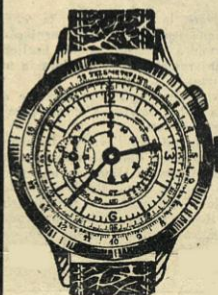
I prodotti italiani sventolano vittoriosamente il loro italianissimo nome oltre i confini della Patria, oltre i monti, oltre i mari.

MARZOTTO

è il nome dell'industria laniera italiana che lancia i suoi tessuti di lana in 50 Stati dei 5 Continenti



LANIFICIO V. E. MARZOTTO - VALDAGNO
S. A. GAETANO MARZOTTO & FIGLI - MAGLIO DI SOPRA
PETTINATURA DI MORTARA
LANIFICIO DI MANERBIO (Brescia)
LANIFICIO DI BRUGHERIO (Milano)

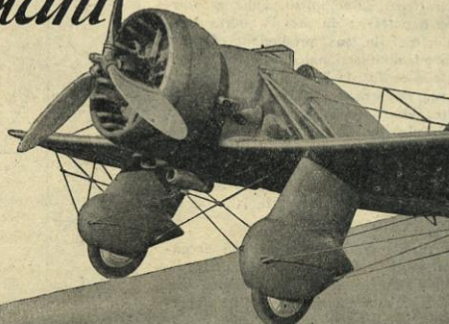


Grande liquidazione

Valore commerciale L. 110
SVENDIAMO A L. 50

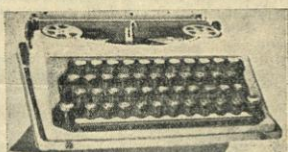
Cronometro - Cronografo il più elegante e fine orologio in commercio in tutta Italia — Telemetro - Tachimetro - Contagiri. Cassa in Nikelcromo - Movimento finissimo su pietre - Merce garantita - Articoli seri. **Approfittate!** Modelli nuovi finora mai venduti da nessun'altra Ditta *Inviare Vaglia o Assegno bancario a:*
OROLOGI SVIZZERI - Milano Corso Sempione, 5
SPEDIZIONE OVUNQUE *Catalogo gratis*

Aeroplani



BREDA

Ediz. A. VALLARDI - Milano, Via Stelvio, 22
I LIBRI d'Avventure di **YAMBO**
sono i preferiti dai ragazzi
CHIEDERE ELENCO



"ALA,"

macchina da scrivere "900,"

Novità assoluta. Ultrautilitaria

comodissima ovunque, leggera (pesa chilogrammi 2,950), completa, perfetta, robusta, elegantissima

Tastiera universale, battuta dolcissima, allineamento perfetto.

Spedizione ovunque. Regaliamo porto e imballo anticipando importo.

Premio 10% ai clienti collaboratori propagandisti.

Prezzo eccezionale! L. 625

Per altri modelli e marche (da ufficio o portatili) chiedere catalogo ed offerta co-finanziata. Convenientissimo! Catalogo gratis.

"ITALDATTILOGRAFICA,"
De Filippo (Aquila) - Marina Leuca, Lecce

MACCHINE
DA SCRIVERE

EVEREST

Mobili per Ufficio

Fratelli SPALMACH

ROMA

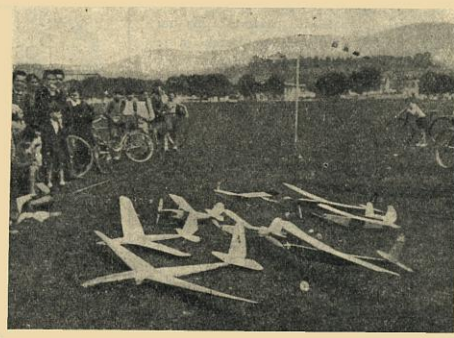
VIA FLAVIA 4

Fratelli SALA
di Sala Paolo e Figlio
ELICHE PER
AVIAZIONE

MILANO
VIA MAC MAHON 34

Collaborazione dei giovani

L A V E R A V I A



Alcuni aeromodelli costruiti dagli allievi del gruppo Baracca della R.U.N.A. di Firenze.

— Mi si chiami Mitlidas — ordinò il colonnello. — E intanto — aggiunse — lei, tenente, faccia preparare il « caccia » più veloce.

— Benissimo, signor colonnello — rispose l'ufficiale uscendo rapidamente; mentre il colonnello, rimasto solo, riprendeva una conciatissima trasmissione telefonica, nuovamente interrotta dall'entrata di Mitlidas.

— Mitlidas, ho bisogno di te: si tratta di una missione della massima delicatezza e importanza.

— Ai suoi ordini, colonnello!

— I nazionali sono riusciti ad isolare una nostra colonna: da più di cinque ore essa non dà segno di vita; è necessario individuare la sua posizione e lanciarle il messaggio che ora ti consegnerò. Ti avverto che dovrai sorvolare un territorio completamente occupato dal nemico: non farti scorgere; ad ogni modo ricorda: il messaggio va distrutto.

E il colonnello accompagnò queste ultime parole con un'occhiata molto significativa. Poi, con voce fatta improvvisamente dolce e insinuante, soggiunse:

— Tu sei un bravo compagno, Valerio: il più giovane ed il più audace dei miei piloti. La Patria ha fatto molto per te e tu hai saputo esserne degno. Va', ragazzo: e se riesci, sarai premiato. Ecco, questo è il plico.

Valerio, che aveva ascoltato in silenzio tutto quel discorso, ebbe un attimo d'incertezza: la mano che si era stesa per prendere la busta rimase lì a mezz'aria; passò su quel viso di fanciullo come un brivido e gli occhi nerissimi lampeggiarono di sdegno; un attimo, tanto che il colonnello non s'accorse di nulla. Poi Valerio Mitlidas afferrò il plico, salutò ed uscì, salendo immediatamente a bordo del « caccia ».

Fu subito in cielo; in un cielo tutto rattoppato di bianco e d'azzurro: e gli parve una liberazione.

Cosa provasse tutte le volte che volava, che si distaccava dai suoi compagni feroci e maligni, il giovane non l'aveva ancora capito. Certo qualcosa simile a un disgusto profondo che si mutava poi in un turbamento strano, dolce ma pur opprimente, e che gli metteva

addosso una smania di volare, volare lontano, più in alto.

Si rivedeva allora fanciullo, ricordava l'amore che sempre aveva nutrito per l'Arma del Cielo; infine gli ultimi tre mesi, quando studente d'Università, illuso e trascinato dall'esaltazione bolscevica di alcuni compagni, aveva abbandonato ogni cosa e, armatosi volontario delle milizie rosse, era diventato, in meno d'un mese, un ottimo pilota.

Eppure, ora che aveva realizzato il suo sogno, non era contento...

In quel momento Valerio soffriva e si chiedeva perché gli era venuta la tentazione di rifiutare quella missione, di dire in faccia al colonnello un: « no! » secco e deciso.

Allora il giovanissimo azzurro cercò tra quel cielo che era tutta la sua anima e quelle ali forti che erano tutta la sua passione, una risposta. E quando l'ebbe trovata, capi che per lui ormai non vi era altra via, che quella sola era la sua certezza.

L'Aviazione a cui egli aveva sacrificato ogni cosa lo ricambiava pienamente, riconducendolo alla verità, poiché da quell'istante Mitlidas sentì che non poteva più combattere per le idee bolsceviche e che la Patria era sarebbe stata quella che Franco avrebbe riscattato.

Una gioia infinita s'impadronì di lui: gli parve che tutto quello azzurro gli scendesse dentro, s'immedesimasse, si fondesse con la sua anima e col suo sangue: ora aveva compreso, ora doveva decidere come avrebbe agito.

Spia non voleva esserlo: ne aveva un orrore profondo. Dunque quelle carte non poteva consegnarle ai nazionali, non doveva consegnarle ai rossi. L'alternativa era chiara e Valerio piuttosto che tradire, preferiva dire al colonnello quale era il suo movimento d'animo ed essere perciò... fucilato all'istante.

Mille pensieri lo soffocavano: la gioia della rivelazione sembrava sparita: ogni cosa gli si confondeva intorno in un bagliore grigiastro, ogni rumore gli si sperdeva in un silenzio ovattato.

Sorse il viso per respirare e s'accorse di essere in una nube: sorrise. L'eterna poesia dei cieli l'aveva sfiorato. Ebbene, quella missiva l'avrebbe bruciata: il segreto non sarebbe stato di nessuno. Aiutandosi coi denti, trasse allora da una tasca la busta che portava come sigillo una falce e un martello: e incurante del pericolo che correva, le diede fuoco. Il bagliore rossastro della fiamma si rifletté sul suo viso, che non era più quello d'un fanciullo. Poi

Mitlidas gettò il fiammeggiante segreto nello spazio. La sua mano era ancora sospesa nel vuoto quando scorse vicino un apparecchio. Il giovane pilota sussultò, pensando che poteva essere un aeroplano dei rossi; ma un colpo di cannone, certo sparato per intimorirlo, lo rassicurò: il maestoso apparecchio da bombardamento era dei nazionali. Una raffica di mitragliatrice fu diretta questa volta contro il « caccia » di Valerio, il quale, pallido e pur sorridente, non faceva nulla per difendersi. Dopo aver tirato qualche altro colpo che non toccò fortunatamente alcun organo vitale, il pilota dell'aeroplano da bombardamento, certo stupito della condotta del suo nemico che non si difendeva e non fuggiva, sospese il fuoco, attendendo.

Allora si vide davvero qualcosa d'eccezionale: il piccolo « caccia » si mise ad eseguire attorno al grande compagno una serie di acrobazie, che sembrarono frastagliare l'aria in mille disegni e in mille ricami.

Cosa passasse nel cuore dei due aviatori non è facile comprendere; ma è certo che quelle ali tripudianti furono eloquenti più d'ogni altra parola e, poiché in cielo gli uomini sono più forti e più buoni, Mitlidas e l'altro si compresero.

Da quel giorno il pilota Valerio Mitlidas servì la vera Patria e la servirà sempre anche quando nei cieli della vecchia Spagna rinnovata il rombo di mille motori canterà un inno di vittoria.

Annamario Rota

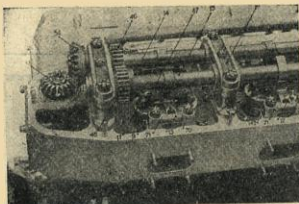
N.° 23 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata

Nel maggio 1934 la Società Aerea Mediterranea (v.) acquista la quasi totalità delle azioni della Aero Espresso Italiana (v.), nel luglio dello stesso anno incorpora le linee della Società Anonima « Ala Littoria ». Tale fusione portò sensibilissimi vantaggi di carattere economico e organizzativo. Ad eccezione delle linee gestite dalla Società Avio Linee Italiane (v.) (Roma-Milano; Milano-Torino; Torino-Parigi) tutte le altre appartengono all'Ala Littoria. La vastissima rete di aerolinee dell'Ala Littoria, comprende le linee nazionali, internazionali, coloniali, dell'Impero e dell'Albania (v.). La società ha la sua sede in Roma, Aeroporto del Littorio.

ALA D'ITALIA — E' una delle riviste italiane di aeronautica più importanti. Fondata nel 1919 a Milano, nel 1934, con l'accentramento delle pubblicazioni aeronautiche, operato dal Ministero dell'Aeronautica, venne trasferita a Roma.

ALARE — Verbo usato nelle manovre di atterramento dei dirigibili.

ALBANIA — Tutte le linee albanesi sono gestite dalla Soc. An. « Ala Lit-



Alberi delle camme.

toria). La rete comprende le seguenti linee: Tirana-Valona, Tirana-Berat, Tirana-Coritza, Tirana-Pescopaja, Tirana-Kukus, Tirana-Scutari.

ALBATROS — Questa parola seguita dal numero tipo indica gli apparecchi costruiti dalla « Albatros Gesellschaft Fur Flugz-Funternemungeu (v.) ».

ALBATROS GESELLSCHAFT FUR FUNTERNEMUNGEU — Casa tedesca costruttrice di aeroplani. Ebbe grandissima importanza durante la guerra mondiale, poi la sua produzione diminuì fino ad annullarsi nel 1920. Superato il periodo critico, la Società ha riacquisito la sua importanza e attualmente costituisce una delle maggiori ditte costruttrici tedesche. Tra i numerosi apparecchi costruiti citiamo: « Albatros L. 73 » aeroplano da trasporto, « Albatros L. 74 » aeroplano scuola, « Albatros L. 83 » per servizi postali, « Albatros L. 100 » aeroplano da turismo ecc.

ALBERO A CAMME, o degli eccentrici — E' uno degli organi della distribuzione del motore a scoppio, che, con la sua rotazione, determina l'apertura o la chiusura delle valvole.

(Continua)



Si pubblica mensilmente e tratta di tutti i problemi aeronautici tecnici e scientifici, varietà aeronautica e attualità.

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

