

# L'Aquilone

*Maga*

Abbonamento annuo:  
 Ordinario (Italia-  
 Colonie-Albania) L. 3  
 Sostenitore L. 10  
 Estero (Unione Postale) L. 15

GIORNALE di PROPAGANDA AERONAUTICA per la Gioventù d'Italia  
 Pubblicazione mensile approvata dal Reale Aero Club d'Italia

UN NUMERO  
 Cent. 30

Redazione ed Amministrazione: Via Pietro Micca, 18 - Telef. 51-905 - TORINO



# FRA LA STORIA E LA LEGGENDA

## Un altro apparecchio aeronautico settecentesco



Con questo numero Giovanni Bitelli, anche nel nostro giornale vuol celare la sua spiccata personalità di scrittore per ragazzi dietro lo pseudonimo notissimo nel mondo piccino, di Nonno Pazienza.

Ci rallegriamo di questa sua determinazione perchè dà adito ai nostri giovani lettori di conoscere « Nonno Pazienza » che fra parentesi non è nonno ed è giovane come noi, più di noi forse di cuore e di sentimenti, sotto un altro aspetto della sua multiforme attività: quella di scrittore d'aviazione.

Questa volta, ragazzi, scendiamo a volo plané, nel regno della poesia... Bel regno!: tappeto verde, fiori variopinti, canto d'usignuoli, fruscio di rami baciati dal vento, mormorio d'acque cristalline... No, no, non sparpagiatevi! Venite qua, intorno al nonno; il quale vi parlerà di poesia e di poeti, ma non di quelli rugiadosi. Vi farà conoscere un amatore delle Muse, il quale, nel 1707 — pensate! 224 anni or sono — profetizzava che sarebbe venuto il giorno

*in cui vedrassi  
correr l'aria quant'ora il mar si corre.*

Diciamo la verità: fu profeta e buon profeta Pier Jacopo Martello, il poeta che vi presento. Ora l'aria è solcata dai velivoli come il mare è solcato dalle navi. Senonchè la realtà ha sorpassato di molto la previsione del poeta settecentesco. Se mettessimo in gara un Savoia S. 55 A e un veliero del 1707, me lo salutate voi il veliero! L'idrovolante raggiungerebbe la mèta mentre il veliero starebbe ancor cercando le correnti aeree favorevoli per uscir dal porto!!

Ma non divaghiamo.

Pier Jacopo Martello, che i libri scolastici rammentano soltanto quale foggiatore del verso « martelliano », nel suo poema « *Degli occhi di Gesù* », stampato a Roma coi tipi di Francesco Gonzaga, si occupa di aviazione, difende il più pesante dell'aria, e ci conduce, sopra una macchina di sua invenzione, a fare un viaggio aereo.

La macchina volante sembra un grosso uccello, ma

*l'augello augel non è, ma nave,  
nave alata, ov'ho co' duci miei ricatto.  
Cento e cento nocchier l'alzan dal stuolo,  
reggendo i vanni e l'erta coda al volo.*

Il nostro immaginoso poeta, pur di volare, fa battere l'aria coi remi...

*Battea fra tanto de' nocchier lo stuolo,  
gli alati remi porporini e d'oro:  
come augel muove a suo talento il volo,  
movean pur anche, ove volean, costoro:  
regge altri il rostro, altri la coda al polo  
miravan, altri, altri sedean tra loro  
presti al rinforzo, ove talun si stanchi  
e remo han pronto, ove sen rompa o manchi.*

Il viaggio continua così fra l'animazione, fra l'opre, fra l'entusiasmo. Ma oramai siamo alla mèta, e Pier Jacopo Martello fa scendere la macchina sul terreno.



DAMONTE - MADDALENA - CECCONI  
I tre eroi scomparsi



Leggete la descrizione dell'atterramento, ragazzi, e poi fate i confronti cogli atterramenti che si possono osservare oggi in un campo d'aviazione:

*Mentre con larghe ruote al suol s'accosta,  
ver cui ritti all'inghiù pur venti ei snoda  
falcati piè che nel terreno imposta:  
raccoglie i vanni e in se medesimo annoda  
il collo e stringe in se la coda opposta:*

Noi, che amiamo l'aviazione, dobbiamo ammirare Pier Jacopo Martello, non soltanto per la passione che egli mette a profitto della propaganda pel volo, ma perchè ha matematicamente veduto, cogli occhi della mente, i progressi che avrebbe fatto l'aeronautica e le mète sublimi che avrebbe raggiunto.

— Non si può, non si può volare con le sole ali — egli grida. — È da pazzi, da sciocchi pensarlo. Bisogna inventare un ordigno così potente, il quale aiuti a tener sollevata e a spingere avanti la nave aerea...

*Ed è follia che da cretense arena  
librato in ale altri volasse a Euma,  
chè agl'insoliti moti o non vien lena,  
o tosto manca, o poco val la piuma:  
guisa vi vuol, per che l'un stanco appena  
vi sia chi forte il sostenerlo assuma,  
e a vicenda altri oprando, altri ozioso,  
la fatica alternar voglia al riposo.*

*Macchina dunque ad uso tal s'adopre,  
che molti accolga e che l'augello imiti:  
l'arte miri a natura e simil opre,  
e ordigno inventi, onde il suo peso aiti:  
l'anima poi che move il corpo all'opre,  
l'uomo sia, che l'ordigno al moto inciti,  
e l'alzi e il regga entro l'aereo vano:...  
ma il gran Tifi dell'aria è ancor lontano.*

Il gran Tifi? Sì, il dominatore.

Oh, Pier Jacopo Martello! 224 anni fa era forse lontano. Ma oggi! oggi il motore italiano porta dodici apparecchi al di là dell'Oceano e sfida allegramente la distanza e le tempeste.

Italia, Italia avanti!

**Nonno Pazienza.**

## La guerra delle due rose

Siamo agli inizi del secolo xv°, in Inghilterra. Un'orrenda guerra fratricida arde fra i signori di Lancaster e di York, i quali si contendono aspramente il diritto al trono inglese.

Le due fazioni, l'una contro l'altra aizzate combattono, per quasi ottant'anni, una delle più vergognose lotte che la storia delle nazioni civili ricordi: i Lancaster portano nella mischia i loro seguaci guidandoli con insegne su cui è ricamata una rosa rossa; gli York oppongono schiere che marciano dietro a vessilli su cui campeggia una rosa bianca.

All'ombra delle due rose, stragi senza nome, soprusi inauditi; sessanta principi del sangue e la metà della più superba nobiltà inglese periscono negli ottant'anni di lotte: molti gentiluomini devono riparare alla macchia e riunirsi in bande, per difendersi e vendicarsi di offese assai spesso inumane.

In quest'atmosfera satura di eventi, greve di passioni, soldati e borghesi, donne e bimbi, vivono in una vita di stenti, di terrori, di incertezze tremende: le dicerie più strane, le più paurose leggende trasfigurano i racconti dei fatti d'arme susseguentisi senza tregua, delle astuzie di guerra combinate e sventate senza riposo.

Mentre la nobiltà migliore periva scannandosi nei corpo a corpo, in silenzio, ma con la volontà tutta tesa in un desiderio supremo di riuscita, il popolo si sollevò, gli arcieri plebei si armarono e scesero a combattere, determinando decisive vittorie che segnarono la fine della lunga guerra civile.

A queste narrazioni epiche devono accostarsi i giovani e attraverso le pagine vibranti di ardentissimi e di eroismi semplicemente compiuti, temprare l'animo alle possibili lotte e alle vittorie del nostro domani.

**b. b.**

Libri che si consigliano ai giovani:

STEVENSON R. L. - *La freccia nera*. Romanzo d'avventure della guerra delle *Due rose*, per giovinetti. Con illustrazioni di Gustavo - Casa Editrice G. B. Paravia - Torino.

In brochura L. 16 (franco di porto). — Con rilegatura tela e oro L. 21 (franco di porto).



Carissimi amici,

## IL PICCOLO INGEGNERE

### Piccole questioni tecniche

Questa volta la posta sul mio tavolo è stata abbondante, ma mi spiace che nessuna delle lettere che ho ricevuto può avere la mia risposta qui.

O meglio una sola; dalla Sardegna, molto carina e gentile che mi dice l'interesse che queste mie chiacchierate hanno saputo suscitare, ma per quella la risposta è breve, brevissima: dico soltanto *Grazie...* e se sei contento fai propaganda per «l'Aquilone».

Alcune altre ho passato alla Direzione del Giornale: richiesta di fotografie, di fime, di notizie, ecc. e spero che saranno almeno in parte esaudite.

Dunque coraggio amici carissimi e scrivete pure all'Ingegnere Castellinaria presso la Direzione del Giornale, ma scrivetegli di preferenza per fargli delle domande e per chiedergli delle spiegazioni.

Ed ora... a noi!

\*\*

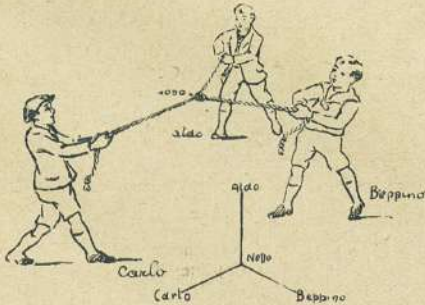
Avevo concluso l'ultima volta la mia chiacchierata con una formula, una vera formula matematica, ma così chiara e così semplice che spero non abbia spaventato nessuno.

Devo ora fare una piccola divagazione e raccontarvi la storiella di tre ragazzi: Aldo, Beppino e Carlo che volevano fare il tiro alla fune, ma non per gioco soltanto ve! proprio per fare le gare, e vedere chi era il più forte.

E vi era disparità di statura tra loro, e anche di età; che, mentre Beppino e Carlo avevano già dieci anni suonati, Aldo ne aveva cinque appena, ed era molto se arrivava loro alle spalle.

Gli spiaceva però fare la figura del bambino piccolo, tanto più che di intelligenza era pronto assai e che per questo anche i ragazzi molto più anziani di lui lo accoglievano volentieri in mezzo a loro.

Ed allora Aldo fece una proposta: Anziché provare su di una fune sola a due a due, quale era il più forte, e poi fare il punteggio, che veniva fuori una cosa complicata per stabilire la graduatoria, quasi come (diceva lui) al campionato di Divisione Nazionale del Calcio, prendessero tre funi, le legassero per



un capo assieme e poi ognuno prendesse uno dei tre capi liberi e tirasse a tutta forza.

«Chi farà muovere il nodo di mezzo dalla parte sua avrà vinto».

E così fecero.

Si erano messi così come vedete nella figura, e Beppino e Carlo urlavano quasi insieme:

«Forza, tiriamo...». Ma Aldo non si muoveva, e anzi, un pochino il nodo si spostò dalla sua parte!

E continuarono a tirare tutti e tre, sbufanti, rossi come papaveri, finché le mani indolenzite si rifiutarono di continuare a tener stretta la fune.

Il nodo non si era mosso! Aldo raccontò la sua prodezza proprio a me che in quel momento attraversavo il giardino. E Beppino e Carlo fecero coro, un poco mortificati e chiedendo il mio intervento.

«Quel biricchino di Aldo vi ha giocati! - risposi io - ed ha fatto benissimo, perché vi ha dimostrato che val più l'intelligenza senza forza che la forza senza l'intelligenza!»

E spiegai loro il fatto così come ora lo spiego a voi.

Il fatto che il *Nodo* non si sia mosso sta a significare che tutte le forze che agivano su di esso erano in equilibrio, ma non vuol dire che tutte le forze che agivano su di esso fossero eguali.

Questo perché una forza deve essere considerata non soltanto come avente una determinata grandezza (in generale si misurano le forze in Kilogrammi) ma anche come avente una data direzione.

Se io disegno un triangolo che abbia un lato  $a$  parallelo ad  $AN$  (cioè nella stessa direzione della fune tirata da Aldo e quindi della forza esercitata da Aldo) un'altro lato  $b$  parallelo a  $BN$  (cioè nella direzione della forza esercitata da Beppino) ed il terzo lato parallelo a  $CN$  (e cioè nella direzione della forza esercitata da Carlo) io avrò una rappresentazione delle forze che agivano sul nodo  $N$  mentre i ragazzi tiravano.

Come Voi vedete i lati  $b$  e  $c$  sono ben più lunghi del lato  $a$  il che vuol dire che le forze che essi rappresentano (cioè la forza di Beppino e quella di Carlo) sono ben più grandi della forza di Aldo rappresentata dal lato  $a$ .

Ciò malgrado le tre forze stavano in equilibrio a causa della direzione con cui  $B$  e  $C$  tiravano.

Ricordarsi quindi due cose importanti:

1°. - Quando tre forze che agiscono su di un punto sono in equilibrio, è possibile disegnare un triangolo con i lati paralleli alle tre forze e rappresentanti in proporzione la grandezza delle tre forze stesse.

Una qualsiasi delle tre forze si chiama *risultante* delle altre due che si chiamano *componenti*.

2°. - Una forza si indica con una freccia che con la sua direzione indica la *direzione* con cui agisce quella forza, e con la sua lunghezza indica la *grandezza* della forza.

Ed ora un'ultima osservazione e poi per quest'oggi basta.

Si può sempre sostituire ad una forza le sue componenti o a due forze la loro risultante.

\*\*

La chiacchierata di oggi è stata un po' difficile e perciò non voglio prolungarla troppo. Vi prego, ora che mi avete seguito fin qui, di... leggere tutto da capo un'altra volta almeno.

E scrivetemi se vi è qualche punto che

desiderate che vi venga chiarito; sono disposto a ricevere anche qualche lettera che mi dica di desiderare venga chiarita tutta la chiacchierata di oggi.

A rivederci, Vostro affezionatissimo

CASTELLINARIA  
Ingegnere Aeronautico.

## L'ALTIMETRO

Tutti gli aeroplani hanno a bordo diversi strumenti così raggruppati:

Istrumenti e accessori per la rotta;

Istrumenti al servizio del motore;

Istrumenti vari.

Gli strumenti ed accessori per la rotta sono:  
Carte topografiche - Altimetro - Bussola - Derivometro - Orologio.

Gli strumenti a servizio del motore sono:  
Manometri, olio e benzina - Contagiri - Termometro per olio e per acqua.

Gli strumenti vari sono:

Anemometro o misuratore di velocità - Inclinatorio.

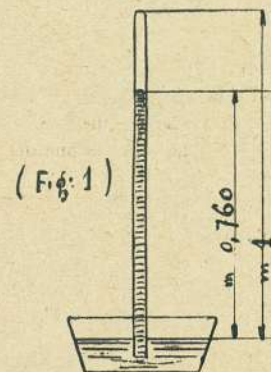
Questi, i principali strumenti, ed io per ora vi descriverò l'altimetro.

L'altimetro è un strumento di somma importanza per gli aviatori. Di esso si servono costantemente tanto se decollano per una semplice esercitazione, così pure durante la navigazione ed in special modo quando viene fatta attraverso zone di montagna. L'altimetro, lo dice la stessa parola, misura l'altezza rispetto al suolo dell'aeroplano.

Vediamo su quale legge fisica è stato costruito e come funziona. Barometro - barografo - altimetro, questi tre strumenti, dal nome differente, sono in effetto un unico strumento.

Il barometro è un strumento che misura la pressione atmosferica, il barografo misura e registra su di una cartina lo stesso fenomeno: l'altimetro misura le altezze dal suolo in relazione alla pressione atmosferica.

Il barometro fu costruito dal fisico Torricelli, ed ecco come:



Prese un tubo di vetro, chiuso nel fondo ed aperto all'altra estremità, del diametro di circa un centimetro e della lunghezza di un metro e qualche centimetro, lo riempì di mercurio, turò la sommità, indi lo capovolsse in una bacinella contenente lo stesso liquido (tenendo costantemente immersa la parte chiusa e il tubo verticale) e levò il turacciolo (Fig. 1).

Stabilì che la parte di tubo emergente dal livello del liquido della bacinella fosse di un metro, allora osservò che la colonna di mercurio si era abbassata di 24 centimetri e che l'altezza effettiva della colonna era di 76 cm.

Tale il risultato di esperienze condotte al livello del mare; successivamente le esperienze

furono ripetute a diverse altezze e si riscontrò che la colonna di mercurio si abbassava sempre di più per effetto della diminuita spinta dell'aria.

Per dare un'idea esatta di come varia la pressione col variare della quota riporto la seguente tabellina:

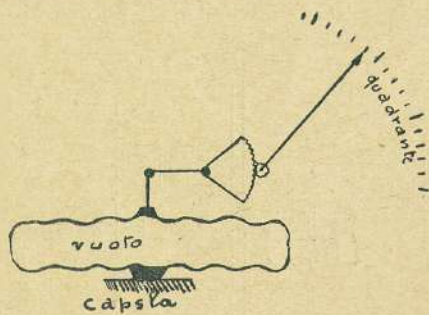
Altezza in metri	Pressione in mm. di mercurio	Temperatura in centigradi
0 livello del mare	760	+ 15°
500	716	+ 11° 75'
1000	674	+ 8° 50'
1500	634	+ 5° 25'
2000	590	+ 2°
3000	526	- 4° 50'
4000	463	- 11°
5000	405	- 17° 20'
6000	354	- 24°
7000	309	- 30° 50'
8000	268,5	- 37°
9000	231	- 43° 50'
10000	198	- 50°

la prima colonna dà le altezze del livello del mare in metri - la seconda le pressioni corrispondenti a tali altezze - la terza le temperature medie così, al livello del mare a m. zero di altezza, la colonna di mercurio, o pressione è alta 760 mm. e la temperatura è di + 15°, mentre a 4000 m. la colonna di mercurio è alta 463 mm. e la temperatura è di - 11°.

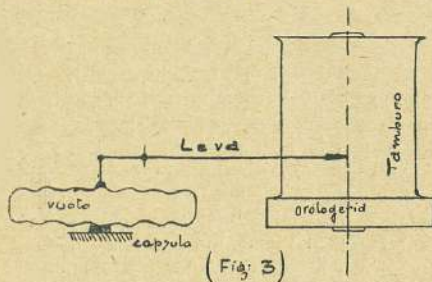
Il barometro così come è nato è un strumento da laboratorio; per renderlo atto all'uso pratico fu studiato il barometro metallico.

Fra i tanti studiati e costruiti, il migliore è quello formato da una capsula metallica di lamierino ondulato ad anelli concentrici alla quale è stato praticato il vuoto (di qui il nome di capsula aneroida) che sotto l'azione della pressione atmosferica viene compressa più o meno.

Tali variazioni vengono ingrandite a mezzo di una piccola leva portante all'estremità un indice che segna su una scala appositamente graduata, le pressioni. (Fig. 2)



Se al posto della scala graduata si pone un tamburo girante a mezzo di un congegno di orologeria si ha il barografo. (Fig. 3)



L'altimetro non è altro che un barometro metallico che nella scala graduata, anziché indicare le pressioni, marca le altezze corrispondenti ad esse.

T. R. T.

# I MODELLI VOLANTI

## CENTRAGGIO

Il centraggio di una macchina volante è quel complesso di operazioni e di disposizioni da dare ad esso per renderlo atto a mantenere il proprio equilibrio durante il volo. Si comprende quindi l'importanza e la delicatezza della cosa, tanto più per un modello sul quale non vi è pilota che possa, col sapiente uso dei « comandi », correggere cattive tendenze o eliminare eventuali rotture dell'equilibrio dell'apparecchio, che resta affidato totalmente alla perfetta disposizione dei vari elementi costruttivi.

Riservandoci di darvi in una prossima occasione, a proposito cioè di modelli speciali, di cui tratteremo più avanti, un'esposizione teorica, sia pure intuitiva, del centraggio, con cui possiate rendervi conto esattamente di tutti gli elementi che vi concorrono e del loro perché, vi insegneremo per ora a centrare praticamente e semplicemente il modellino che avete imparato a costruire nel precedente numero. Prima però bisogna che comprendiate bene, se pure all'ingrosso, il comportamento del modello in ogni momento e nei vari assetti di volo, perché ciò vi aiuterà a capirne i difetti eventuali e ad eliminarli.

Supponiamo che tale modello debba sollevarsi da sé da un piano abbastanza liscio, salire per un certo tratto, per un altro volare orizzontalmente, poi scendere lentamente in volo librato per atterrare infine in una posizione che non provochi o un « capottamento » od altri disastri, ed esaminiamolo in ciascuna delle sopraelencate fasi del suo volo; considereremo in un primo tempo, perché più importante, l'equilibrio longitudinale, ossia quello che concerne i movimenti del modello nel piano verticale in cui si svolge la traiettoria.

Vediamo la partenza o « decollaggio ». All'inizio della fase il modellino è fermo, con il pattino di coda a terra (figura 1) e voi

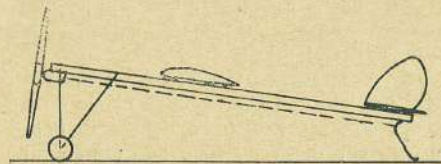


Fig. 1

ne tenete l'elica, mentre la matassa di elastico ha tutta la sua torsione. Appena lasciate andare l'elica, questa si mette a girare velocemente e comincia a « tirare » l'apparecchio facendolo correre con velocità sempre più grande sul terreno. La velocità, come avete appreso nel numero precedente dall'Ing. Castellinaria, produce sul modello un'azione, che si esercita per la più gran parte sull'ala che è quella che ha superficie maggiore, e conformata opportunamente, e che cerca di sollevare il modello, mentre una parte che agisce sul piano orizzontale di coda, che all'inizio è molto inclinato, fa sollevare la coda stessa.

Quando la velocità è sufficiente la forza portante dell'ala vince il peso del modello e questo si solleva. La fig. 2 lo rappresenta appena staccato da terra: le frecce rappresentano: I) il peso dell'apparecchio - II) la trazione dell'elica - III) la forza di sollevamento o « portanza » dell'ala - IV) la portanza della coda. Il punto G, dove è applicato il peso, si chiama, come sapete baricentro e attorno ad esso si suppone che giri l'apparecchio sotto l'azione delle forze esterne, come se vi fosse imperniato. Vedete allora che mentre il peso non ha tendenza a far girare il modello né in giù (picchiare) né in su (ca-

brare), la forza II tende appunto a farlo cabrare perché passa di sotto al punto G e così la III che gli passa davanti, ma sono contrastate nella loro azione dalla forza IV che passa dietro il punto G e tende quindi a sollevare il modello dal di dietro.

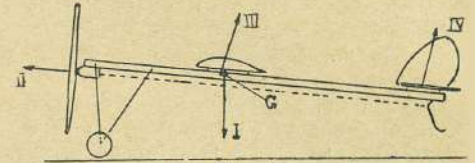


Fig. 2

Il primo requisito del centraggio è dunque che in questa seconda fase le tre forze II - III e IV si facciano equilibrio alla rotazione rispetto a G. Naturalmente IV dovrà essere molto più piccolo di II e III perché essendo molto più lontano da G il suo effetto è maggiore, perché le forze agiscono come per mezzo di leve e voi sapete che più le leve sono lunghe e più le forze devono essere piccole per avere lo stesso effetto: perciò il piano di coda è molto più piccolo dell'ala e la sua forma è meno efficace ai sensi di produrre una spinta in su o in giù. In queste condizioni essendo molto forte la II la velocità è grande e perciò III vince il peso e il modello si mantiene inclinato e sale.

Man mano che l'elica gira, la matassa si srotola e distende e la sua forza diminuisce, l'elica gira più adagio producendo una forza II sempre più piccola.

I fenomeni che si svolgono sono tutti concatenati e variano in modo continuo, appunto perché la II diminuisce con continuità; ma noi, per capirne bene il meccanismo li considereremo come varianti di tratto in tratto a intervalli piccolissimi, sì, ma distinti. Vediamo allora che cosa produce una piccola diminuzione di II: anzitutto diminuisce la tendenza a cabrare; invece, siccome la velocità non ha tempo a diminuire, la IV si mantiene per un istante invariata e la sua azione picchiante prevale e solleva la coda. Per ciò stesso la IV diminuisce, e allora le due tendenze a cabrare e picchiare si fanno ancora equilibrio. La cosa è ancora complicata dal fatto che la III data la forma dell'ala si porta un poco indietro mentre l'apparecchio alza la coda; ma in questo senso la sua azione ha poca importanza, data la vicinanza a G. La velocità orizzontale si mantiene pressoché invariata, perché, sebbene II sia diminuita, dovendo il modello salire meno, la sua azione in senso orizzontale si conserva sufficiente.

Ripetendosi questi fenomeni di istante in istante arriva un momento in cui il modello percorre un tratto orizzontale; questo però è in realtà brevissimo perché non c'è un periodo in cui la II sia costante. Il fatto che la traiettoria è orizzontale non vuol dire in generale che il modello pure lo sia: esso può benissimo essere ancora inclinato in su o già inclinato in giù, a seconda della proporzione e conformazione dell'ala.

Il volo orizzontale è il più critico per l'equilibrio del modello ed è gran fortuna che duri così poco. In esso la II, supposto che possa esserlo, si mantiene costante e il gioco dell'equilibrio si svolge fra la III e IV.

Ad esempio se il modello solleva un poco la coda, sappiamo che III si sposta un po' indietro, e tenderebbe con ciò ad aumentare il movimento dell'apparecchio, bisogna perciò che IV diminuisca relativamente molto o addirittura che si rovesci e che tiri in giù per riportare l'apparecchio nella posizione primi-

tiva. Viceversa succede se la coda si abbassa. Questo caso è più grave del precedente perchè la velocità tende subito a diminuire e il modello potrebbe non più sostenersi e precipitare.

Un buon centraggio richiede quindi che, appena la II diventa così debole da potersi ritenere trascurabile, la IV abbia già fatto tanto sollevare la coda, che la III si sia spostata così indietro da passare per G con tendenza poi a passarli dietro piuttosto che avanti. Allora il modello prende a scendere e la I cioè il peso, si sostituisce alla II nel «tirarlo» (fig. 3).

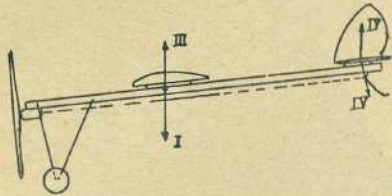


Fig. 3

L'equilibrio si mantiene, in questa fase, in modo analogo alla precedente perchè la II, non esistendo più, non influisce sulle variazioni di assetto, come non influiva prima, quando si supponeva costante. Veramente si può avere l'equilibrio in tre modi: 1° - con III avanti a G e IV diretta in su, 2° - con III dietro a G e IV diretta in giù, 3° - con III passante per G e IV nulla. Le oscillazioni del modello producono gli stessi cambiamenti nella IV che si verificano nel volo orizzontale e stabiliscono l'equilibrio.

Se la discesa si è effettuata bene, la fase di atterraggio non presenta difficoltà alcuna, perchè non appena le ruote toccano il terreno subito la coda si abbassa e il pattino sfregando in terra guida rettilineamente il modellino, fino a che la sua velocità si riduce a zero.

Per l'equilibrio trasversale, cioè nel piano verticale perpendicolare alla traiettoria, provvede abbastanza bene il cosiddetto V, o dietro trasversale: cioè la disposizione suggerita di tenere l'estremità dell'ala più alta che il centro.

Infine per l'equilibrio nel piano orizzontale, cioè il mantenimento della rotta senza virate a destra o sinistra provvede il piano verticale della coda che in volo rettilineo non subisce alcuna forza laterale, ma in virata viene colpito dall'aria lateralmente dando luogo ad una forza che tende a riportare il modello sulla linea primitiva.

In definitiva perchè l'apparecchio sia ben centrato, voi avrete ora capito che occorre anzitutto che l'ala sia ben costruita e simmetrica, cioè eguale dalle due parti, e così i piani di coda, e che siano correttamente fissati alla fusoliera. In genere per i piani basterà che l'orizzontale abbia l'asse ben parallelo a quello della fusoliera e il verticale sia veramente verticale e passi per detto asse, mentre siano tra loro perpendicolari. Quanto all'ala dovrà poggiare colla faccia inferiore sul dorso della fusoliera ed essere trasversalmente perpendicolare ad essa. Infine siccome la portanza dell'ala si può ritenere applicata a circa  $\frac{1}{2}$  della profondità dell'ala stessa, ossia della lunghezza della centina a partire dal bordo d'attacco, e noi sappiamo che deve trovarsi un poco avanti al centro di gravità dell'apparecchio, bisognerà che l'ala sia fissata in modo che il baricentro totale venga a trovarsi appunto in corrispondenza del terzo anteriore dell'ala, ossia circa sotto i lungheroni dell'ala stessa. Ciò si ottiene per tentativi, come ora vi spiegherò. Anzitutto occorre farsi un po' di attrezzatura. Infatti bisogna poter fissare in modo provvisorio l'ala alla fusoliera in modo da poter presto spostarla avanti e indietro e poi appoggiare tutto il modello in bilico sui lungheroni dell'ala per vedere che assetto prende.

Per fare l'attacco provvisorio e mobile dell'ala occorre del filo ferro crudo di diametro 1,5 millimetro, lungo circa 30 cm., che piegherete come in (fig. 4) dove in linea pun-

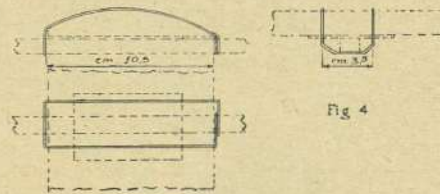


Fig. 4

teggiata si vedono ala e fusoliera, in modo che aderisca bene alle centine centrali dell'ala ed alla faccia inferiore della fusoliera.

Per appoggiare l'ala occorre un cavalletto come mostra la fig. 5 formato con tre assicelle di legno spesse circa 1 cm. e un listello quadrato di cm. 2 x 2 di sezione, lungo 45 cm. e qualche puntina per collegare il tutto.

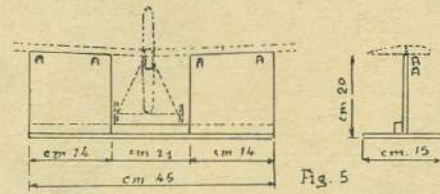


Fig. 5

Gli spigoli A A dovranno avere la stessa inclinazione delle ali ed esser bene arrotondati e lisci per non guastare l'ala.

Una volta costruiti tutti i pezzi del nostro modello, montate fusoliera, matassa motore, elica, carrello e coda; poi sospendendo la fusoliera, appoggiata sul carrello e sul pattino, tra il pollice e l'indice cercate il punto in cui prendendola si solleva restando orizzontale (fig. 6).



Fig. 6

In corrispondenza di tale punto fissate il rettangolo di compensato di mm. 40 x 75 in modo che il punto stesso si trovi al  $\frac{1}{4}$  anteriore del rettangolo stesso cioè a 25 mm. dal suo lato anteriore. Poi appoggiatevi sopra l'ala fissandola colla molletta di filo di ferro e, verificato che la fusoliera resti perpendicolare ai lungheroni, si appoggi sul cavalletto (fig. 5) l'apparecchio, in modo che i lungheroni dell'ala si trovino in corrispondenza dello spigolo A A. Se il modellino alza la coda spostate lievemente l'ala in avanti; se l'abbassa spostatela indietro: fino a che l'apparecchio resti con la fusoliera orizzontale. In tale posizione potete fissare l'ala.

Messo a punto l'apparecchio dal lato costruttivo, si può controllare, con il suo comportamento in volo, se il centraggio è stato esatto.

Ciò fa parte delle prove di volo e di esse vi parleremo nel prossimo numero.

**STUDENTI  
AVANGUARDISTI  
BALILLA**  
**Associatevi all'Aero Club!**  
**La quota fissata per la  
vostra categoria è di L. 5**

La

# Salitina M. A.

è la migliore

acqua da tavola

la dolce

# EUCHESSINA

è lo specifico più raccomandato per i bambini

come rinfrescante

e purgante leggero

Fate richiesta

di questi due prodotti:

## Stabilimenti Antonetto

31, Via Arsenale - TORINO - Via Arsenale, 31

Bimbi mi volete?

Sono il Mio-Mao della SALITINA

Il nuovo abbonato, residente fuori Torino, che desidera la spilla di Mio-Mao deve riempire il seguente tagliando ed inviarlo alla Spett.

**Ditta Salitina M. A.**  
Via Arsenale, 31 - Torino

Cognome e Nome .....

Via e Numero .....

Città .....

# CIOCCOLATO

# ALI D'ITALIA

propaganda  
aviatoria

 **TALMONE**   
AL LATTE CON MANDORLE E MIELE



OGNI TAVOLETTA DI CIOCCOLATO "ALI D'ITALIA", PORTA UNA RIPRODUZIONE DI FOTOGRAFIE CONCESSE IN ESCLUSIVITA' DAL MINISTERO DELL'AERONAUTICA E LE NORME PER OTTENERE, CON LA LORO RACCOLTA, IL PREMIO DI UN MONOPLANINO DIVERTENTE E ISTRUTTIVO.

# IL VOLO A VELA

Nel numero precedente si era detto in modo sommario che il volo senza motore si effettua in conseguenza della spinta dell'aria, la quale dipende dalle correnti e dalle perturbazioni aeree, dovute alle varie cause che furono accennate.

Senza dilungarci troppo su questo (chè un esame più dettagliato richiede nozioni di meteorologia piuttosto profonde) consideriamo piuttosto il comportamento dell'aeroplano in balia dell'aria. Convienne innanzi tutto rendersi chiara la ragione che fa navigare il velivolo, per esaminarla con esattezza di idee.

Si sa che un velivolo resta sollevato per effetto della spinta del vento, ma non tutti sanno come si comporti questa spinta nei diversi casi. Come succede sempre nello studio dei fenomeni fisici, si osservi il problema sotto il suo aspetto più generale, partendo dal caso di un oggetto qualsiasi, immerso in una corrente di aria in moto. Gli studiosi considerano addirittura il caso ancora più generico d'un oggetto immerso in un fluido, che può essere un gas, come un liquido; il fenomeno è sempre lo stesso.

Supposto che l'oggetto sia una lastra piana, la spinta del fluido è sempre perpendicolare alla faccia della lastra, qualunque sia la direzione della corrente. Se la lastra è libera di spostarsi a piacere, è evidente che innanzitutto si disporrà in senso perpendicolare e che poi resterà trascinata dalla corrente, basta pensare a un foglio di carta trasportato dal vento per farsi un'idea di ciò. Se invece l'oggetto piano non può ruotare, ma è libero di spostarsi parallelamente a se stesso, sarà ancora trasportato dal vento, restando però nella direzione obliqua primitiva; mentre nel caso che esso abbia facoltà soltanto di girare attorno a una asse, ma non di spostarsi, il vento lo farà rotare, come avviene per esempio nei mulinelli e nelle girandole.

Se poi il nostro oggetto ha una forma irregolare o tondeggiante, non limitata più da una parete piana, il comportamento sarà ancora lo stesso (traslazione, oppure rotazione, oppure l'una o l'altra insieme, secondo i casi) ma la spinta non sarà più la perpendicolare di prima. Essa avrà una direzione e un'intensità che si può determinare di volta in volta, con apparecchi sperimentali che descriveremo in altra occasione.

Le ali degli aeroplani ricevono appunto una spinta di questo genere. Nei casi soliti di apparecchi muniti di motore la velocità di spostamento nell'aria genera una spinta obliqua che si deve considerare come la «risultante» di due forze: una verticale, che è quella che fa equilibrio al peso e regge l'apparecchio; una orizzontale, che sarebbe la resistenza dell'aria propriamente detta, perchè è quella che tende a ostacolare l'avanzamento. In definitiva il velivolo è sottoposto a quattro forze che si fanno equilibrio a due a due, ossia la spinta di propulsione dell'elica, orizzontale in avanti, e la resistenza del vento, uguale e opposta; il peso, verticale in basso, e la componente verticale del vento. L'apparecchio avanza per inerzia, fino a quando un colpo di timone rompe l'equilibrio e fa deviare o innalzare il volo.

Abbiamo accennato a questo, per dare un'idea del motivo che fa navigare l'aeroplano; non vogliamo però insistere, che usciremo dallo scopo che ci siamo proposti. Nel volo senza motore il funzionamento è molto più semplice: manca la forza di propulsione dell'elica, tutto si riduce a una forza verticale (il peso dell'apparecchio) e alla spinta del vento, che nel caso più generico sarà obliqua. L'azione del vento si può allora considerare come se fosse scomposta in altre due forze, una orizzontale e una verticale; la prima fa avanzare il nostro aquilone, mentre la seconda

ha il compito di sollevarlo, vincendo l'azione del peso che lo farebbe ricadere a terra. Senza entrare per ora in discussioni di carattere troppo difficile, è evidente che le ali si sollevano se è maggiore la componente del vento, restano orizzontali quando le due forze verticali sono uguali, ridiscendono se prevale il peso. Ecco dunque spiegato perchè è necessario che il peso sia piccolo e le ali abbiano un'estensione e una forma tali da ricevere una grande spinta, altrimenti l'apparecchio non si alzerebbe nemmeno.

Tutto questo, naturalmente, nell'ipotesi che la forza del vento sia obliqua verso l'alto. Vedremo in seguito anche altre possibilità di volo, come per esempio quando il vento è perfettamente verticale, invece che inclinato, e l'apparecchio ha un semplice moto ascensionale quasi simile a quello dei palloni aerostatici.

Nel volo a motore l'aeroplano scorre sull'aria, sostenuto dalla spinta del vento sulle ali, che lo sorregge; nel volo a vela l'aeroplano avanza trascinato dall'aria stessa, che soffiando sulle ali le trasporta con sé. Si ha però da risolvere lo stesso problema: studio di un'ala avente una forma e un profilo atti a ricevere molto bene la spinta del vento (a seconda di ciascuno dei due scopi) e nel secondo caso a farsi trascinare da esso. Il volo a vela ha dunque molta somiglianza con la navigazione delle navi a vela, ove manca lo scopo dell'innalzamento, ma quello dell'avanzamento è lo stesso. Anche le ali sono intermedie fra quelle del volo a motore e le vele delle navi, perchè dovranno possedere le caratteristiche di entrambe. Le manovre del pilota sono ancora simili a quelle del marinaio, perchè l'azione dei timoni serve a regolare il volo tenendo sempre la superficie alare nella posizione migliore per ricevere la spinta del vento secondo la direzione voluta e per variare la quota o la direzione a volontà.

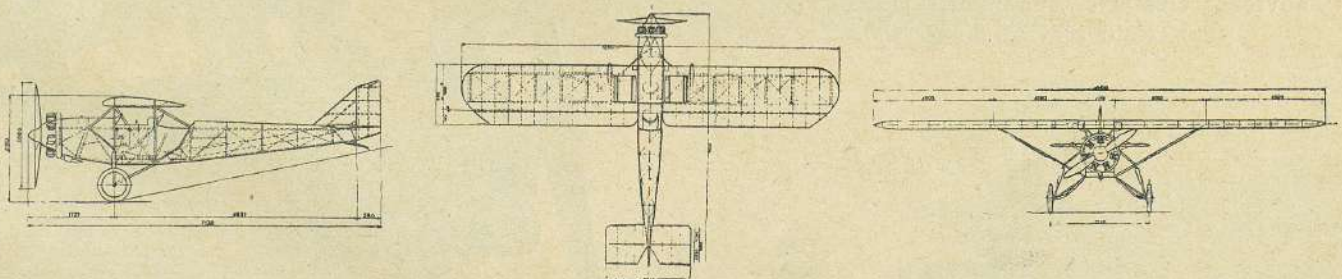
Dopo essersi formata l'idea chiara del modo con cui l'apparecchio si sposta ed è trasportato dal vento, nel prossimo numero vedremo la forma migliore da assegnare alle ali.

ing. Occhialini

## LA NOSTRA PICCOLA ENCICLOPEDIA

### Aeroplano Romeo "Ro. 5 bis,,

L'apparecchio «Ro. 5 bis» da turismo e scuola, costruito dalle Officine Romeo di Napoli, è un monoplano biposto ad ali ripiegabili. Le caratteristiche principali sono:



Apertura alare . . . . .	m. 10,62	Può portare un carico di . . . . .	Kg. 230,—
Lunghezza . . . . .	„ 7,14	La velocità massima è di . . . . .	Km. 180,—
Peso a vuoto . . . . .	Kg. 420,—	Salè a 4000 metri in . . . . .	40'
Autonomia . . . . .	ore 5		

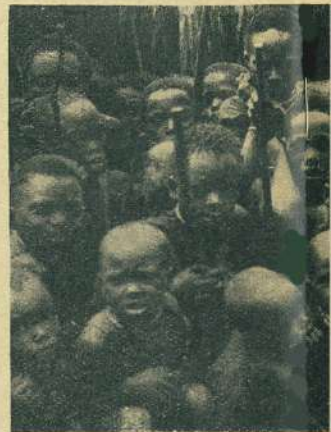
È fornito di un motore «Fiat A. 50». Nelle numerose esibizioni, ha dimostrato le sue ottime qualità tanto che è adottato nelle squadriglie per allenamento dei piloti della riserva.

# L' Africa è bella, è ta

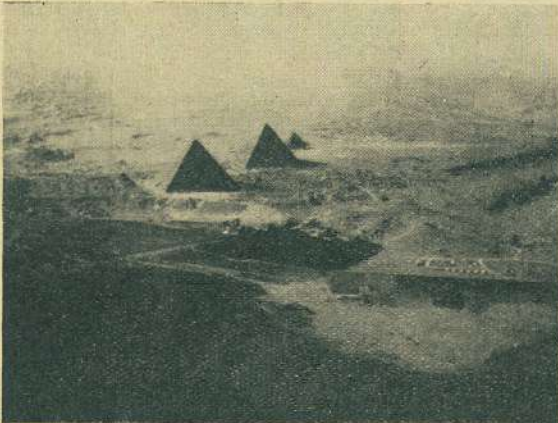
(Impressioni fotografiche di



L' itinerario del raid. - I tre piloti ed il motorista:  
Lombardi, Mazzotti, Rasini, Battaglia.  
A destra un... uovo di Pasqua africano.



... « Balilla »



Ecco un paesaggio che per le sue piramidi si  
dovrebbe chiamare... piramidale, esso è stato  
fotografato sorvolando il Nilo.



Di sentinella all'aeroplano.  
(Guerrieri della regione di Mongalla).

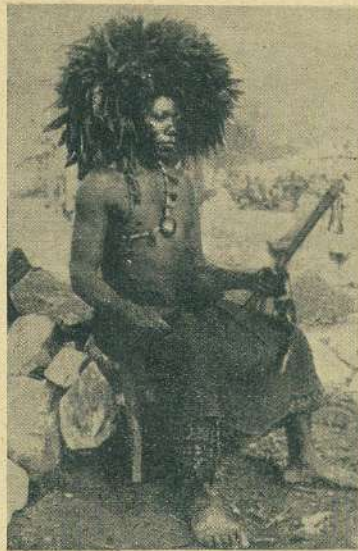


# la, ma tanto... nera!

e di Francis Lombardi)



«Balilla» d'un paese africano.

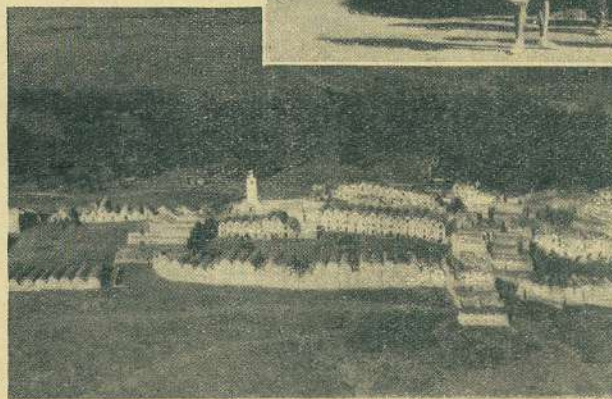


Uno stregone potentissimo della regione del Congo.



Le guardie municipali della regione del medio Nilo.

Palazzi principeschi d'un villaggio africano.



Strane costruzioni algerine.

L'«A. S. 2»  
Uno dei tre apparecchi che hanno compiuto il raid. (Notare sullo sportello i nomi dei paesi sorvolati).



Guerrieri e... premilitari della regione di Malakay.

# FAIDA DI RIONE

Della squadra dei giardini c'eravamo io, Mari, detto Tremetri perchè lungo lungo, Filippi detto Bagonghi o Bago perchè piccolo e grasso come il celebre pagliaccio, e Scagliarini altrimenti detto Chiupra.

Della squadra della spianata quattro o cinque ragazzi di cui non ricordo certo il nome. Ci guardavamo in cagnesco. In attesa di venire alle mani ed anche, perchè no?, ai piedi. Perchè eravamo il proprio per quello.

Con che intendevano lavare un'ingiuria più che grave, gravissima.

Il fatto era andato così.

Il giorno prima, all'imbrunire — i fattacci avvengono sempre nottetempo, all'imbrunire e nelle ore antelucane — Scagliarini, detto Chiupra, se n'era venuto bel bello in Piazza d'Armi « spianata », nel nobile intento di lanciare negli azzurri spazi un aquilone. Sia detto senza modestia, quell'aquilone era una magnificenza



pra, se n'era venuto bel bello in Piazza d'Armi « spianata », nel nobile intento di lanciare negli azzurri spazi un aquilone. Sia detto senza modestia, quell'aquilone era una magnificenza non perchè fosse del predetto Scagliarini, ma perchè invece era nostro. Già, anche mio e di Mari, detto Tremetri, e di Filippi, detto Bago. E l'avevamo fatto noi colle nostre mani, impiegandovi tutta la nostra intelligenza, la nostra abilità e i nostri risparmi... fin all'ultimo centesimo. Due lire di spago c'erano — un gomito grosso così — e dieci soldi di carta: un foglio rosso e un foglio arancione tango, non è vero, oggi? Comperati proprio lì, da Fosi, il nostro cartolaio, pirotecnico e tabaccaio — una popolare — un centesimo — delle grandi occasioni. E ci avevamo lavorato attorno tutto il pomeriggio del martedì salando la scuola con relativa ora geografica che peraltro non potevamo più frequentare per l'ovvia ragione che in un comune slancio di filantropia verso il candidato ci eravamo venduti il Giannitrapani.

La cerimonia inaugurale doveva aver luogo il giovedì sera all'uscita dalla dottrina. Ma Scagliarini — il fellone — non poté tenere dalla voglia di provarlo e bel bello se ne andò senza fiatare con noi, in Piazza d'Armi.

E lo lanciò. L'operazione andò bene, benissimo, venne a confessarci il giorno di poi, ma l'aquilone non c'era più...

— Come?

— Ero lì con lo spago ben tirato col cervo volante ben in posta che non si moveva, lassù, che sembrava un puntino...

— E allora?

— Allora, allora sono venuti quelli della Spianata con un rognoso fatto di carta da giornale ma con lo spago più forte...

— Pendevano dalle sue labbra.

— ...hanno imbrogliato il nostro, hanno tirato colla loro corda, la nostra si è rotta...

— e l'aquilone è scappato. Sei un bel tipo!

— Perchè non ci hai aspettato?

— Ora lo paghi tu?

— E cosa hai fatto, cosa hai detto?

Gli eravamo tutti addosso investendolo.

Chiupra rispose all'ultima domanda:

— Sono scappato...

— Bravo!

— Ma ne ho strillato di tutti i colori.

— E loro?

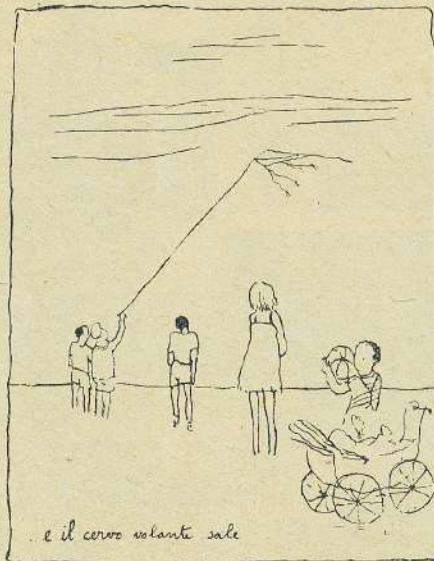
— Loro hanno detto che se noi dei Giardini andiamo ancora in Piazza d'Armi, altro che aquilone, nespole ci vogliono dare...

— Ah sì! Stassera andiamo tutti, pronunziò Tremetri; guai a chi manca.

Fedeli all'appuntamento eravamo dunque lì tutti: Mari detto Tremetri, Filippi detto Bago, Scagliarini detto Chiupra, ed io. E ci guardavamo in cagnesco con quelli della spianata in attesa, per provarci, di un certo Otello, invitato all'ultimo momento come rinforzo. Ed avevamo un altro aquilone più bello, più grande: rosso, il colore della battaglia e del sangue, verde, il colore della bile che ci rodeva.

— Lo lanciamo? — fece Otello arrivato all'ultimo momento.

— Forza, ripetemmo.



Bago prende l'aquilone e lo tiene per le canne; Chiupra lo spago — una ventina di passi di corsa e poi: «Via!» in coro

E il cervo volante sale. Quello era il momento buono. Otello, rinforzo dell'ultima ora e pugno solido, si avvicina al gruppo degli avversari.

— Perchè non l'imbrogliate stassera? Avanti, via! Vediamo che cosa siete capaci di fare.

Noi colle mani in tasca ci si avvicinava piano piano, come se niente fosse, pronti però a gettarci allo sbaraglio.

— Adesso. Non abbiate paura. Aspettate che lanciamo il nostro Sparviero...

Sparviero quell'affare di carta da giornale? Ma neanche un passero...

E scoppiammo a ridere.

— Vedrete, fecero quelli impermaliti.

— Vedremo, sì, vedremo. Siamo qui a posta. Provate a toccare il nostro... saltò su Tremetri.

— Lo faremo scappare e poi qui in Piazza d'Armi voi dei Giardini non ci dovete più venire.

— Eri bello da piccolo? fece Otello. Avvicina-

tevi alla nostra aquila col vostro rondone! Non l'avesse mai detto! Il rondone fu gettato contro l'aquila e noi ci scagliammo in massa contro i nemici.

Non sono stato spettatore della lotta epica che ne seguì ma semplice attore. Sì che dovrei circoscrivere il mio canto alle mie particolari gesta, ma quelle son da passare sotto silenzio, perchè forse... sì... non lo ricordo bene... son passati tanti anni... ma sinceramente mi pare che ne stessi buscando. Gli altri non so. Non vorrei giurare di Otello, rinforzo dell'ultimo momento e pugno solido, ma mi parve che fosse in posizione molto poco confortevole, cioè colla testa sotto il braccio dell'avversario e che stesse prendendo certi gozzoni... ma questo vidi solo per un attimo, quell'attimo in cui la vocina stridula del fratello di Scagliarini gridava: «Gli aquiloni vanno in malora!».

Ci arrestammo in un baleno come gli eroi di Omero.

Che cosa era successo? Niente altro che questo. I due che tenevano i rispettivi cervi volanti e che potevano dirsi gli alfiere, eccitati dalla visione della lotta, si erano lanciati l'un contro l'altro. A pedate, perchè le mani tenevano lo spago degli aquiloni che tiravano tiravano... Nel fervore della tenzone, cercando di acchiapparsi e scansarsi a vicenda, si erano avvicinati a un filare di *micocoules* e gli spaghi s'erano impigliati nei rami. Così eravamo tutti a posto. In men che non si dice ci scogliemmo dagli abbracci già un po' allentati e corremmo ai ripari. Il nostro alfiere su un albero e il loro su un altro. Difficile operazione di disinquinamento. Sembravano due mozzi sugli alberi maestri e di trinchetto, fra le sartie...

— Taglio?

— No, non tagliare.

— Vai adagino.

— Ma cosa fai? Gira per di lì.

— Rompi il ramo!

— Butta giù!

— C'è Civolani! Scappa!



Quest'ultimo suggerimento proveniva, con voce stridula, dall'ugola del fratello piccolo di Scagliarini, perchè noi, capitani, nostromi, e quipaggi improvvisati, col naso in su non avevamo visto niente.

E Civolani, il guardiano aspirante guardia civica, tenendosi il pancione colle mani, arrivò di corsa. Ma noi gli avevamo già lasciato il posto sotto gli alberi.

— Venite giù che vi metto in contravvenzione.  
 — Aspetta che adesso vengo.  
 — Fate presto.  
 — Ho paura di rompermi il collo.  
 — Non l'hai avuta la paura di andar su.  
 — Mi hanno aiutato.  
 — Come ti chiami?  
 — Tu-mi-stufi.  
 — Brigante! vieni giù!  
 — Non ho fretta. Prendo il fresco.  
 — Adesso vengo su io.  
 — Ma va là, con quella pancia!  
 — Se vieni giù te la dò io la pancia!  
 — Già, ma io resto qui fino a domattina.  
 — Anch'io.  
 — Buona notte allora!

E dall'alto dell'albero si senti fischiettare la nota canzone:

*In piazza Calderini  
 in faccia a San Simone  
 Alla luce d'un lampione.....*

cui noi da lontano facevamo eco a squarciagola. Ma la posizione diventava insostenibile. Annotava. Che fare? Dovevamo rientrare.

— Chiupra, vien giù. Dà il nome balordo! E' ora d'andare a casa.

E Scagliarini pian piano venne giù, così, senz'aquilone, e cadde fra le braccia amorose di Civolani, guardiano municipale, futuro pizzardone.

E altro che nome falso! Attraverso Scagliarini tutti ci rintracciò: gli uni e gli altri e tutti ci ritrovammo in Pretura.

Anche lì ci guardavamo in cagnesco; noi dei Giardini e quelli di Piazza d'armi e ci sussurravamo in attesa del giudizio:

- Per colpa vostra...
- Venite ancora in Piazza d'armi!
- Venite voi nei giardini!
- Verremo, si verremo!
- Vi aspettiamo fuori subito!

Atteso che ecc. ecc.... Civolani Giuseppe fu ecc.... agente giurato ecc. ecc....; atteso che ecc. ecc.... 25 lire di multa. Le spese, la legge del perdono, la non iscrizione sul casellario Giudiziario e tutto per aver calpestato le sole erbose, esser saliti sugli alberi, averne rotti dei rami e averli gettati giù in modo pericolosissimo per l'incolumità dei trapassati, come diceva il lungo verbale del buon Civolani.

Fu una doccia fredda quella sentenza e più ancora la ramanzina del Pretore.

E fuori non ci aspettammo nè gli uni nè gli altri. Ne avevamo avuto abbastanza.

E la vendetta? Già, la vendetta giurata. Ci si sarebbe trovati una volta o l'altra.

E questo capitò a me.

\*\*\*

Il draken lucente si librava nello spazio, alto alto sull'immensa pianura, a individuare le batterie nemiche, a preavvisare l'arrivo degli aeroplani ed ogni tanto pennacchi di fumo intorno.

Noi dal costone del Calvario guardavamo in quella giornata di sole, voltando le spalle ai nemici e stirandoci al tepore primaverile, l'Italia laggiù che si confondeva colle linee bluastre dell'orizzonte e la linea argentea dell'Idrario.

— Sembra un aquilone, mormorai.

— Si ricorda, signor Tenente, di quello di Piazza d'armi e delle battaglie fra le squadre dei Giardini e quella della Spianata?

Vicino a me un fante giallo del fango del Calvario colla barba di tre giorni, con un mezzo toscano in bocca, col fucile fra le gambe, di sotto l'elmo mi guardava sorridendo...

Il giorno dopo lo mandai in licenza.

**Euma**

## Gli Aero Clubs d'Italia

L'Aero Club di Vercelli è intitolato alla memoria di quel meraviglioso pilota che fu:



**GIOVANNI BATTISTA BOTTALLA**

il popolare « Bibi » il forte, eroico pilota caduto l'anno scorso nel tentare una audace nuova acrobazia.

Diamo più che altro ciò che fu il suo stato di servizio, non essendovi spazio per sviluppare la storia della sua gloriosa carriera di pilota. Entrò in aviazione nel 1916, e prestò servizio quale istruttore e facente parte di squadriglie da caccia sino alla fine della guerra. Fece



**LUIGI SELLA**

parte dei Legionari di Fiume e fu uno dei prediletti di Gabriele d'Annunzio.

Audacemente fu parecchie volte nell'interno dell'Italia per prendere aeroplani e portarli a Fiume. Per avere partecipato all'impresa di Fiume, fu dichiarato disertore e si trovò più volte di fronte al tiro delle mitragliatrici dei comunisti di Trieste.

Fu il primo aviatore che si dedicò alla propaganda aviatoria del dopoguerra.

Vinse nel 1921 la Coppa d'Italia al Circuito Internazionale di Brescia. Fu in missione in Russia, in Rumenia, in Lettonia, portando nostri apparecchi alle gare internazionali e sempre conquistò il primato.

Batté il record mondiale d'altezza con carico (1924) salendo a m. 5.600. Collaudò e mise a punto i migliori apparecchi della Fiat. Fu il primo a volare con un aeroplano munito di sky. Fu il migliore dei piloti d'apparecchio da turismo, e nella prima Challenge Internazionale da turismo (1920), tagliò primo il traguardo finale ad Orly. Vinse il campionato d'acrobazia nel 1929.

Aveva al suo attivo 1.500 ore di volo con più di 25.000 voli.

Alla vigilia del suo ultimo volo fu promosso per meriti S. Ten. della R. Aeronautica.

\*\*\*

L'Aero Club Provinciale « Giovanni Battista Bottalla » di Vercelli ha come Sezione a Biella l'Aero Club: LUIGI SELLA intitolato alla memoria dell'audace pilota caduto in tempo di pace dopo d'aver raccolto tanta gloria in guerra. Il Capitano Luigi Sella aveva già fatta la campagna Italo-Turca conquistandosi un encomio solenne.

Nella grande guerra ottenne: sette encomi solenni, tre medaglie d'argento, la croce di guerra, la croce militare inglese, la croce di guerra francese con palma.

Fu nominato Cavaliere della Corona d'Italia per il lodevolissimo servizio organizzatore al Campo di Montecelio.

Il Capitano Luigi Sella è sepolto ad Oropa nella tomba del suo grande Nonno: Quintino Sella. Dice di lui uno scritto del Grottanelli: « Tu gli giungesti dinnanzi, ed ecco la Nonna ti prese la mano, piano, piano, come per risvegliarti dolcemente nella vita immortale, e si affollarono intorno, con lei pregando, le donne pie della tua schiatta, che forti e fedeli, custodirono il focolare domestico, e gli uomini loro, infino ai vecchi tessitori di tua terra.

Ma il Costruttore (Quintino Sella) alzò la faccia al cielo, sotto l'impeto di un austero orgoglio, e disse a voce chiara, lieve, scandendo le sillabe perchè tutti udissero della casata grande e ne avessero gloria: *Offerto alla Patria* ».

## IMPORTANTISSIMO

Siamo lieti di rendere noto ai nostri lettori che dal 24 Maggio al 14 Giugno di quest'anno si terrà a Torino una MOSTRA DI TUTTI GLI SPORTS E DEL TURISMO.

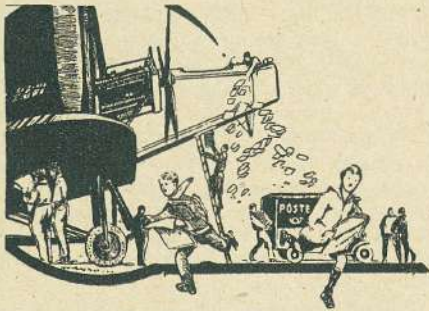
E' della massima importanza ricordare:

La Mostra avrà una Sezione specialmente dedicata all'AVIAZIONE.

Il nostro giornale organizza sotto l'egida del Comitato dell'Esposizione una 1° Mostra del Modello Volante e del Modello d'Aeroplano.

A questa Mostra sono invitati a partecipare tutti i nostri lettori. Il Regolamento e la distinta dei premi verrà pubblicato nel prossimo numero di Aprile.

Lettori mettetevi sin d'ora al lavoro per esporre i vostri modelli.



## La vostra Piccola Redazione

### L'esposizione dei modelli d'aeroplano

Come abbiamo preannunciato nel numero di marzo, dal 24 maggio al 14 giugno, prossimo venturo, a Torino si terrà una « Prima Mostra Sportiva Turistica ».

Questa Mostra comprende una Sezione d'Aviazione.

Il Comitato della Mostra ha aderito al nostro invito includendo nel programma un reparto dedicato alla **Esposizione dei Modelli d'Aeroplano**, e riservandone l'organizzazione al nostro giornale.

Ecco il breve regolamento.

1. All'Esposizione dei Modelli d'Aeroplano possono partecipare tutti i ragazzi iscritti fra i Balilla ed Avanguardisti, iscri-

vendosi non oltre il 15 maggio, indirizzando l'iscrizione alla sede del nostro giornale: via Pietro Micca, 18, o presso il Comitato della Prima Mostra Sportiva Turistica: via San Quintino, 17, Torino.

2. L'iscrizione è gratuita per gli abbonati sostenitori dell'Aquilone; deve invece essere accompagnata da cartolina vaglia di Lire 10, per gli altri.

3. I modelli verranno divisi in due categorie:

a) Modelli volanti (muniti degli organi motori necessari al volo).

b) Modelli non volanti (possono essere copie di aeroplani già esistenti, od originali).

4. I modelli non devono, con la loro superficie totale, sorpassare un metro e mezzo quadrato.

5. I modelli viaggiano a rischio e pericolo dell'espositore il quale deve pensare all'imballo e spedizione, sia nell'andata che nel ritorno.

6. Il Comitato dell'Esposizione non assume nessuna responsabilità per qualsiasi danno subisca il materiale esposto non assicurato.

7. A tutti gli espositori sarà rilasciato un diploma ricordo, e tutti concorreranno all'assegnazione degli speciali premi che verranno destinati e dal Comitato e dalla Direzione del giornale *L'Aquilone*.

Ed ora a voi, cari ed entusiasti lettori; voi dovete fare riuscire bene questa speciale esposizione a voi dedicata, affermando così sempre più il vostro entusiasmo ed il vostro buon volere quando si tratta di dare incremento alla propaganda per l'aviazione.

## ELENCO

dei premiati nella gara indetta dal Ministero della P. I. per un tema sulla Crociera Atlantica

Dobbiamo alla cortesia del comm. prof. Gasperoni, R. Provveditore agli Studi per il Piemonte se ci è possibile pubblicare in primo luogo il nome di coloro che si sono distinti nella prova.

### Provincia di Torino

Scuole secondarie di avviamento al Lavoro

Carmagnola: Grapputo Adriano

Chivasso: Trincherò Livia, Foresti Giovanni

Pinerolo: Viarengo Oscar

Susa: Trotti Rina, Bottazzi Archimede

### TORINO

Boncompagni: Fiori Luciano, Gatti Fulvia

G. Carducci: Giacomino Consolata

E. De Amicis: Pastini Benvenuto

L. A. Muratori: Canepa Angelo, Morra Silvano

G. Pacchiotti: Zoppi Riccardo

G. Parini: Dolce Mario, Bartorello Carlo, Massazza

Ottavia, Chiarando Maddalena

S. Santarosa: De Bernardi Angiolina, Testi Vittoria

di Via Luserna: Farina Alfredo

T. Tasso: Platania Mariannina

V. Da Feltre: Grandi Bianca

Agr. Bonafous: Garro Renato

Sommeiller: Bosio Edoardo, Pavarone Giovanni

Valperga: Vassallo Pierino, Carrieri Maria

Lagrange: Piccaluga Vera, Rosso Maria

Giulio: Marchisio Carlo, Ramenghi Giorgio

Regina Elena: Gatti Gioacchino, Rossi Maria

Maria Laetitia: Lullin Luciana, Ricci Adelina, Salza

Adriana

Providenza: Pezzana Laura

Boselli: Aimaretti Giuseppe, Tacdjan Alice, Valenzano Ernestina

Figlie dei Militari: Marchisio Vincenzina

### Corsi avviamento al Lavoro

Cavour: Magnano Luigi

Montanaro: Tronzano Maria

Rivarolo: Francone Domenica

Settimo Torinese: Delmonte Silvia

Venaria Reale: Rizzola Carla

Scuole agricole, industriali, professionali, ecc.

Torino - Figlie dei Militari: Mellano Vittoria

» Maria Laetitia: Battaglia Elisa

» Q. Sella: Alessandrini Virginia, Broncardi

Pietro, Casazzo Carlo, Foà Sergio

### Scuole di metodo

Torino - Providenza: Marino Giacinta

### Convitti nazionali

Torino - Umberto I°: Invernizzi Elirio

### Ve Classi

Torino - Mirafiori: Vaschetto Eugenio  
 » De Amicis: Salza Enrico  
 » Vitt. da Feltre: Volterrani Maria  
 » G. Casati: Scribante Antonietta  
 » G. Carducci: Piovano Giorgio  
 » V. Alfieri: Quaglia Giorgio  
 » Coppino: Sacco Mario  
 » Parini: Milanese Bianca  
 » V. Luserna: Viale Anna Maria  
 » Santarosa: Chiabrera Ines

Carmagnola: Cavazza Domizia  
 Moncalieri: Ceresole Celestina  
 Nichelino: Borello Teresa  
 S. Sebastiano Po: Caramellino Enrico  
 Sciolza: Cavazza Giuseppina  
 S. Benigno Canavese: Canezza Renata  
 Chivasso (Boschetto): Capella Giovanni  
 Venaria Reale: Giardini Roberto  
 Feletto Canavese: Avenati Remo  
 Lanzo: Faro Michele  
 Pinerolo: Rostagno Maria  
 Villafranca P.: Baravalle Mariuccia  
 Volvera: Pronello Tommasina  
 Frossasco: Coassolo Teresina

### Licei-Ginnasi Regi

Carmagnola: Quaglia Michele, Franco Francesco, Ferrari Gorizia  
 Chieri: Revelli Ester, Ronco Laura, Baglivo Ilda  
 Pinerolo: Marino Ugo, Sartorio Fausto, Bauducco Adriana

Torino - Cavour: Calleri Maria, Romanini Giorgio, Adriana Umberto, Piccaluga Maria Licia, Sportoletti Giuseppe

» Gioberti: Levi Emanuele, Bertolina Giacomo, Bottinelli Italo, Dotti Albertina, Maffei Costante

» D'Azeglio: Guglielminetti Clelia, Pastore Carla, Casalegno Carlo, Massimi Anna Maria, Pini Marcella, Lattes Giorgio, Oddone Anna.

» Alfieri: Pasino Luigi, Possio Camilla, Marchisio Fulvia, Montel Fernanda, Corbelli Emilio

» Scientifico: Bognier Gius., Borgnioli Guido

### Ginnasi Regi

Susa: Berardi Armando, Sciubba Claudio  
 Torino - Balbo: Moretti Luigi, Trey Enrico

### Istituti Tecnici Regi

Pinerolo: Bottinelli Lorenzo, Bertetto Lina  
 Torino: Moro Andrea, De Los Rios Riccardo, Sala Camillo, Savarino Luigi, Negro Giuseppe, De Filippi Raffaele, Accaccian Delia, Tovo Mario

### Istituti Magistrali Regi

Pinerolo: Timbaldi Eva, Audenino Lanfranco  
 Torino: Torre Rosalba, Alessandria Carla, Costa Francesca, Merlo Teresa, Carena Paola, Serravalli Antonietta, Mantaut Leonarda

### Licei Ginnasi Paggiati

Moncalieri: Tamagno Marc'Antonio, Bembieri Federico, Reynaud Renzo  
 Torino « Valsalice »: Regginato Enrico, Barone Giulio, Maffei Giacomo, Barottia Luigi, Pareyson Luigi.

## Piccola Posta

ERNESTO CARLETTO - *Viareggio*. — Per partecipare al concorso allievi sergenti piloti oltre l'età, ch'ella ha raggiunta, occorre possedere il passaggio alla seconda classe di una scuola media di grado inferiore (seconda ginnasiale, avviamento al lavoro, ecc.). Per proseguire nella carriera di sottufficiale navigante occorre invece la licenza di scuola media inferiore. Per ora non vi è alcun concorso aperto. Riteniamo nell'anno venturo.

DANTE BOSCHIN - *Gorizia*. — Poiché a Gorizia non esiste ancora l'Aero Club ella può far domanda d'iscrizione a quello di Trieste. Aero Club di Trieste, via SS. Martiri, 9. La quota da pagarsi è di L. 5 annue più L. 6 per tessera e distintivo.

BERIGLIANO GIOVANNI - *Savona*. — Quando sarà in possesso del diploma delle Scuole medie inferiori dovrà rivolgere la sua domanda là dove sarà specificato nel bando. Fino ad oggi le domande dovevano essere rivolte al Ministero dell'Aeronautica, Direzione Generale del Personale Militare e Scuole - Sezione Concorsi - Roma.

GIORDANA GIUSEPPE - *Cuneo*. — Allo stato delle cose il suo diploma non le darebbe diritto di essere ammesso al concorso per allievi sergenti piloti. Però il Ministero dell'Aeronautica potrebbe eventualmente prendere in considerazione una sua domanda basandosi su quanto ella ci dice in merito alla Scuola Professionale di costi.

Per la mostra di modelli volanti veda in altra parte del giornale.

Non ci siamo dimenticati della sua richiesta in merito alla fotografia di Lombardi (non ci dimentichiamo mai dei nostri piccoli amici) ma non siamo ancora riusciti ad ottenerla a nostra volta. Capirà che non è facile raggiungere un volatore di quella forza.

FORTI EMILIO - *Correggio*. — Buste di francobolli e francobolli sciolti ce ne sono di tutti i prezzi. Scriva alla ditta A. Bolaffi, Galleria Nazionale, Torino, che le manderà una sua réclame.

ETTORE G. - *Torino*. — 800 grammi per un modello non sono pochi; tuttavia potrebbe anche volare. Il motore desiderato è di difficile costruzione. Si può però trovare a buon prezzo.

Per le norme dell'esposizione si veda in altra parte del giornale.

GADIANI NATALINO - *Gorizia*. — Il diploma di computista commerciale non è valido per l'ammissione alla R. Accademia Aeronautica di Caserta.

DUBINI FAUSTO - *Milano*. — Il diploma della R. Accademia delle Belle Arti è titolo equipollente al diploma delle Scuole medie inferiori per l'ammissione al concorso allievi sergenti piloti. La consigliamo però invece della Scuola Automobilistica di frequentare una scuola motoristi d'aviazione che riteniamo ci sia anche a Milano.

Preghiamo tutti i nostri collaboratori, lettori ed amici, che ci scrivono, di indirizzare impersonalmente la corrispondenza a « L'Aquilone », per evitare eventuali ritardi nel disbrigo della corrispondenza stessa.

Ad ogni modo, amici, che avete voluto esprimere il vostro sentimento con la poesia, grazie e coraggio! Giovinezza è poesia e ardimento. E l'Italia ha bisogno di tutto l'ardimento della nuova sua gente.

## L'Aeroplano

Come uccello balzato dal nido  
Vola vola per l'ampie distese,  
Contro il vento insidioso ed infido  
Vola vola con l'ali protese.  
Sovra il piano, sui monti, sul mare.  
Egli passa, egli fugge veloce  
Dei motor col possente rombare,  
Con la sagoma a forma di croce.  
Tra le nebbie di fosche mattine  
Passa l'elice e il canto sonoro,  
O sui campi coperti di brine  
Come gemme lucenti al sol d'oro.  
Il villan che con l'umile bove  
Segna i solchi e lo vede passare,  
Guarda fiso, e poi pensa mai dove  
Se n'andrà quell'uccello a posare.  
E non sa che quell'esile cosa  
Sovra l'ali del vento affidata,  
Chiude in sé o una morte paurosa  
O il riuscir di un'audacia tentata.  
Uomo, esulta! che il grande tuo ingegno  
Osò vincere tutto quaggiù,  
Seppe fare chinare a un tuo segno  
La tempesta ed il vento lassù.

NINO AUGUSTO BAFFICO

## L'Aeroplano

Vola rombando il gigantesco augello  
Sorpresa il monte, il fiume, il lago, il mare;  
lo vede un bimbo e pensa:  
S'io potessi volare!  
L'augel scappare e il bimbo penseroso  
si sdraia in mezzo al prato mentre,  
calando il sole dietro i monti  
lascia il cielo infuocato.  
Il bimbo s'alza, corre al casolare  
e sempre pensa: « S'io potessi volare ».  
« Sei ancor troppo piccino, bimbo mio »,  
gli fa la dolce voce del buon Dio.  
Ma quando egli fu adulto, fè rombare  
il focoso motore d'un augello,  
lasciando il casolare.  
Lasciò la terra pensando al di lontano  
nel quale avea veduto l'aeroplano.

Balilla GIACOMO PIZZAGALLI, anni 10  
Milano

## Agli Insegnanti, ai Presidi, ai Comandanti dei Balilla, agli Educatori dei Giovani, ai Rettori dei Collegi.

« L'Aquilone », giornale di propaganda educativa, vuol giovare all'opera che in ogni Istituto d'educazione oggi si deve compiere per tener desto l'entusiasmo immenso che sale da milioni di giovani cuori verso l'Aviazione Italiana.

« L'Aquilone » saluta gli educatori che già hanno dimostrato tutti d'intenderne le alte finalità, e che hanno compreso tutto il sussulto che il minuscolo foglio può recare alla loro opera diurna e appassionata.

« L'Aquilone » ringrazia quanti già si sono adoperati per la sua diffusione, quanti gli hanno giovato a mezzo consigli e di importanti indicazioni: e chiede ancora che quest'opera continui.

« L'Aquilone » non promette premi: non può e non deve perchè sa di quali palpiti purissimi ed onesti vibri l'anima dell'educatore italiano: ma segnerà i nomi degli insegnanti che in qualunque modo aiuteranno la sua opera: la pagina d'oro del giornale sarà sempre quella che conterrà i nomi di questi fedelissimi e appassionati collaboratori.

## LIBRI

### « Stormi in volo sull'Oceano »

E' uscito recentissimamente un libro che l'editore che ha lanciato, riteniamo con immensa fortuna, il libro giallo, avrebbe potuto, se la personalità dell'autore non avesse ostato, giustamente inserire nell'ossessionante collana de « il libro che non vi lascerà dormire ».

E con più ragione di tanti altri che mentre avrebbero dovuto farsi leggere tutto d'un fiato sono invece rimasti abbandonati non solo sulle coltri classiche conciliatrici del sonno ma ben anche sulle poco morbide panchette di vagoni ferroviari.

Questo libro è « Stormi in volo sull'Oceano » di Italo Balbo.

Non abbiamo la pretesa di fare una recensione. Vogliamo solo raccomandarne la lettura ai nostri amici, grandi e piccoli.

Noi sappiamo pur troppo che vi è in molti il timore di accingersi a sfogliare un'arida relazione irta di cifre, di dati tecnici, di osservazioni meteorologiche in un freddo stile burocratico lievemente incipriato di incensamenti, come purtroppo era invalsa l'abitudine in tempi che furono.

Si parla invece di ben altro. I giovani li leggono intensamente perchè amano Verne e Salgari, i grandi, non diciamo vecchi, ricordano nostalgicamente queste letture della loro infanzia e in giorni tristi coll'amaro in bocca per il desiderio insoddisfatto sognano i deserti infocati, le giungle misteriose, gli sconfinati oceani, così, ad occhi aperti, come un tempo.

Più reale, più vero, più semplice « Stormi in volo sull'Oceano » può a giusta ragione essere classificato come un libro d'avventure, non solo perchè narra di un'impresa eroica, ma perchè di tale letteratura ha con lo speciale andamento tutte le caratteristiche. In esso infatti spiccano dal fondo alcuni personaggi.

L'animatore Mussolini, che aleggia intorno all'impresa, che le imprime il proprio marchio, che la fa riuscire: «...Sono certo che tutto andrà bene e che tornerai con una grande vittoria.

Replicai:

— L'impresa è più difficile di quanto si possa pensare.

— No, no. Parti tranquillo ».

Il condottiero che la guida sicuro, il Morgan della presa di Panama, il Sandokan italiano. E tutti intorno si muovono, agiscono gli eroi della nostra giovinezza, i fedelissimi Calmaux, Von Stiller...

Ci son tutti e tutti li individuiamo, in Valle, in Maddalena, in Longo e negli altri e in quelli che dormono in fondo al mare come coloro che abbiamo pianto da bimbi quando furono calati con una palla al piede giù negli abissi dell'oceano in notti tenebrose e temporalesche mentre il veliero dall'alta poppa bordeggiava colla bandiera nera a mezz'asta.

E c'è il grido di guerra: « ir or, ir or, ir or, za-za, bum ».

« Strano miscuglio di suoni, di origine certamente goliardica... » grido che non eccita alla strage, ma che esce sommosso dai petti di bronzo nella dura notte oceanica, a scandire il ritmo dei motori.

Ritroviamo i paesaggi della nostra giovinezza: le foreste tenebrose, i deserti assetati, le nubi di sabbia, le vegetazioni lussureggianti d'Africa e d'America, le partite di caccia grossa, note di storia sui paesi sconvolti, note rapide, concise, scvere di date, note che apprendono e non annoiano ed espressioni dal vero, non sognate, di panorami visti cogli occhi non col pensiero, descrizioni irrorate di spazi di poesia perchè il poeta qualche volta prende la mano al soldato davanti agli spettacoli fantasmagorici che offre la natura sotto i tropici.

Ecco l'arrivo a Rio: « Cielo d'oro.

Il sole, il più bel sole del mondo, dirupa e dilaga, dalle profondità

bianco azzurre di un empireo degno di Dante, sopra un vasto scenario di terre e di acque che la bizzarra divina del Creatore ha disposto in uno smagliante giuoco di prospettive, di rilievi, di luci, di ombre, di colori ».

E che l'avventura ci sia nel libro, viva, palpitante, da mozzare il respiro, da accelerare i battiti del cuore fino alla fine non stà a noi il dirlo. Quaranta milioni d'italiani l'hanno vissuta con quelli che ne sono stati gli autori.

Leggendo « Stormi in volo sull'Oceano » lo vivranno ancora più intensamente, più intimamente a contatto cogli uomini, se ancora ci è permesso chiamarli così e non piuttosto eroi, ora per ora, giorno per giorno, attraverso tutte le fortunate e sfortunate vicende, fino all'apoteosi di Rio de Janeiro di una crociera unica nella storia del mondo e la cui grandezza è stata sanzionata dalle scultoree parole del Duce rivolte a coloro che l'hanno compiuta.

« Voi avete posta l'ala italiana all'ordine del giorno del mondo. Voi avete benemeritato della Patria ».

Chiusa al libro che più non potrebbe essere felice.

## Piccola Posta

Berignano Giovanni, Savona. — Ella può essere ammesso al concorso allievo sergente pilota col semplice passaggio al secondo corso di una scuola media di grado inferiore. Per quel che riflette l'età occorre aver compiuto il 17° anno e non superato il 20°.

Giordana Giuseppe, Saluzzo. — Occorre che ci faccia sapere se la Scuola serale d'Arti e Mestieri di costì rilascia un diploma equipollente a quello delle scuole medie di grado inferiore in rapporto ai concorsi governativi. In questo caso ella potrà quando abbia compiuto il 17° anno di età essere ammesso al concorso allievi sergenti piloti.

Caro Aquilone,

Vorrei costruire un piccolo modello, anche non volante, ma che avesse ben distinti gli organi principali, cioè: timoni, ali, piano fisso, ecc., ecc. Questo modello dovrebbe servirmi per dare delle piccole lezioni di aviazione elementare ai miei nipotini. Oggi i bambini fanno tante interrogazioni a noi... dell'altro secolo, ed è necessario sapere rispondere per non fare brutta figura. — Indirizza, per favore, « Casella Postale 2386 », Bologna; non uso il mio indirizzo perchè non vorrei che i miei nipotini venissero a conoscere la mia poca intelligenza in questa materia.

R. Caro « Casella Postale 2386 », Bologna. — Puoi scrivere direttamente all'ing. Sotteri Alessandro, Genova, via Nizza 1-A, citando il nostro giornale; riceverai quanto desideri. Il Sotteri ha costruito un modellino in carta che risponde esattamente allo scopo da te richiesto.

Caro Sig. Ing. Castellinaria,

Sono già sempre stato un appassionato degli aeroplani, ed ora avendo comprato il primo numero de « L'Aquilone », mi sono fatto una piccola idea di che cosa siano queste meravigliose macchine alate, che sempre più mi entusiasmano.

Ho 15 anni, e fra due o tre anni, vorrei arruolarmi volontario in queste belle schiere dei soldati dell'aria, ma i miei genitori si oppongono, e dicono che è pericoloso.

Che dovrei fare per essere arruolato volontario, e convincere i miei genitori?

Attendo una risposta su « L'Aquilone ».

Il suo nobile proposito di arruolarsi nei soldati dell'aria è degno di ogni encomio. Però, perchè ella possa riuscire sicuramente, la consigliamo fin d'ora a seguire i corsi serali della Scuola Montatori e Motoristi di via Luserna, qui a Torino. In quanto poi ai suoi genitori riteniamo che fra tre anni quand'ella sia diventato un giovane prudente e calmo, non avranno ragione di opporsi. Per le mamme, si sa, tutto è pericoloso, ma se questa dell'aria sarà la sua vera vocazione, vedrà che la mamma ingolerà le lacrime e l'accompagneranno per le vie dei cieli la sua benedizione e le sue preghiere: guide pur necessarie come la bussola ed il sestante.

# Filatelica

## CRONACA DELLE NOVITÀ

**Tripolitania.** - In questi giorni vennero emessi cinque nuovi francobolli per la posta aerea, in aggiunta ai due, da cent. 50 e 60, già posti in corso il 2 gennaio u. s.

Vi sono due tipi. I tre francobolli da centesimi 50, 60, 80 rappresentano un idrovolante che vola sopra ruderi di colonne romane:



Quelli da L. 1, 1.20, 1.50, 5 raffigurano un arabo a cavallo in atto di salutare romanamente un idrovolante.

**Libia.** - Abbiamo tre nuovi valori. Due



a

b

da 1,75, viola, e 2,55, arancio, del tipo sibilla libica (a); uno da 0,75, viola centro carminio, tipo vittoria alata (b).



**Italia.** - Il 7 corrente è apparsa l'attesa serie commemorativa del VII° centenario della morte di S. Antonio da Padova (13 giugno 1231).

Riproduciamo i sette valori con l'indicazione dei soggetti:

il cent. 20, viola, figura St. Antonio in atto di vestire l'abito francescano; il 25 cent., verde, St. Antonio che predica ai pesci;

il 30 cent., bruno, l'Eremo d'Olivares;



il 50 cent., viola, la Basilica, del Santo a Padova; il 75 cent., rosso carminio, l'Arcella - St. Antonio morente;



l'1,25, turchino, St. Antonio libera i prigionieri; l'ultimo valore da L. 5 (venduto con un sopra prezzo di 2,50) rappresenta St. Antonio col

**Romania.** - In occasione del censimento della popolazione sono apparsi quattro nuovi valori.



l'1 leu, bruno, ne ricorda la data. I valori da 2 l. verde, 4 l. arancio, 6 l. lilla, sono di tipo uguale.

NB. - I francobolli che illustrano il presente articolo sono forniti dalla Ditta A. Bolaffi, Galleria Nazionale, Torino.

# FERRARIS & CABIATI

DITTA

DI MARIO CABIATI

OFFICINA MECCANICA  
SPECIALIZZATA  
PER COSTRUZIONE  
BOLLONERIA "AVIO,,

FORNITRICE DELLA R. AERONAUTICA  
DELLE PRINCIPALI CASE D'AVIAZIONE  
E DELLA S. A. "FIAT,, AUTOMOBILI

T O R I N O  
VIA PIAZZI, 35 VIA CAMPANA, 17  
TELEF. N. 31-975 C. P. E. TORINO N. 54566

## Eliche per Aeroplani ed Idrovolanti

Fornitrice del Ministero dell'Aeronautica e delle Case:

AERONAUTICA D'ITALIA  
AEROPLANI CAPRONI  
AERONAUTICA MACCHI  
AERONAUTICA BREDA  
FIAT AVIAZIONE  
AEROPLANI ROMEO  
SOCIETÀ AERONAUTICA ITALIANA  
CANTIERE NAVALE TRIESTINO (sezione Aeronautica)  
SOC. TRANSADRIATICA  
SOCIETÀ GABARDINI  
SOC. ANONIMA PIAGGIO  
OFFICINE MONCENISIO

SOCIETÀ ANONIMA


# G. MARTINENGO

TORINO Via Carso, N. 18 TORINO

Telefono N. 31-576

Telegr: Aviomartenegro

# L'aquila che ride



## I Monsoni

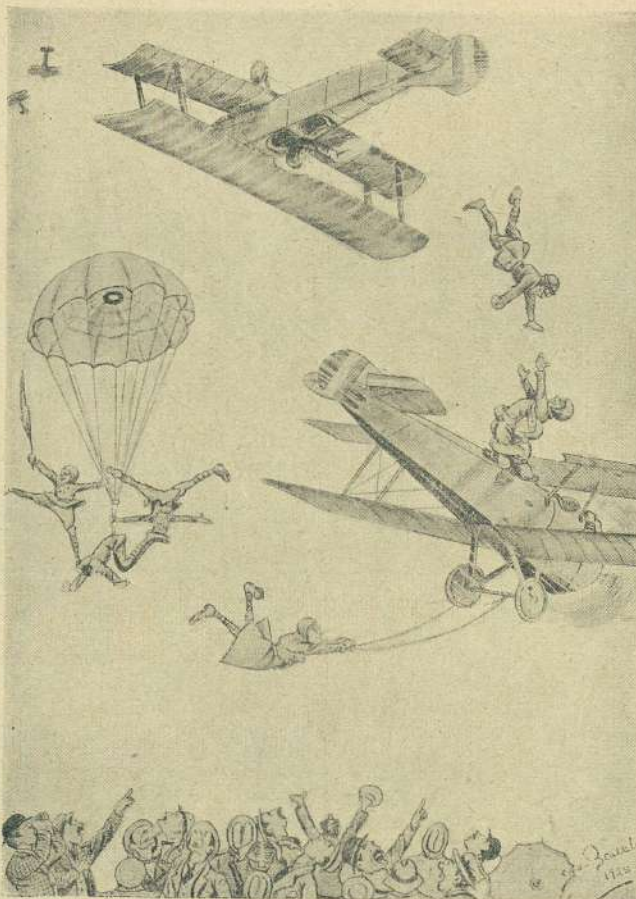
Anche in aviazione vi sono i fanfaroni, coloro che a sentirli saprebbero dare la scalata alla luna, e correre sulla Via Lattea come su di un'autostrada. La paura, la stessa prudenza non devono esistere.

In genere sono questi i tipi più ignoranti e che hanno nozioni vaghe di tutto. Certamente non sono degli ottimi piloti.

Ora poi che l'aviazione sta polarizzandosi, e che volare è una cosa quasi normale, il numero di questi « pallonari » aumenta.

L'altro giorno uno di questi « terribili » discuteva sulle difficoltà che incontrano i viaggiatori del cielo.

— In Africa un grave pericolo è



Una giornata dell'ala secondo un caricaturista inglese. (The Bystander - Londra).



— Accidenti! Se si versa l'inchiostro della penna mi rovino il gilet. (La Conquête de l'Air).

rappresentato dai Monsoni - diceva un Tizio.

— Nessuna paura, di niente e di nessuno - diceva il « terribile ».

— Ma veramente coi Monsoni non si scherza...

— Ho affrontato ben altri pericoli... - ribatteva il « terribile »

— Ma, scusa, sai che sono venti...

— Fossero anche quaranta, non mi spaventano... - Storica!



— Quando sarai alto cosa hai intenzione di fare?

— Io? L'ingegnere.

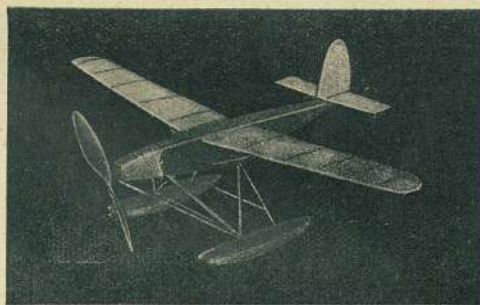
— Certamente l'ingegnere edile per... aeronautica.

— E perchè?

— Fai sempre tanti... castelli in aria, già adesso!



— ....E poi, con un pilota come me non v'è d'avere assolutamente paura.....  
— !!!.... (La Conquête de l'Air).



Modelli volanti

Idrovolanti - Dirigibili

Scatole per costruzione, ecc.

Aeroplani da L. 15 in più

Richiedere Catalogo, che sarà inviato gratis, alla:

Fabbrica Giocattoli Scientifici

**ONORATO ISACCO - Torino**

Telefono 23-310

Via Verres, 15



L'indicatore di benzina adottato dalla R. Aeronautica Italiana  
 ——— CREAZIONE E COSTRUZIONE NAZIONALE ———

TORINO

Ing. **ETTORE CARETTA** Corso Raffaello, 19

BREVETTI

**M · A · R · U · S**

INDUMENTI E ACCESSORI  
 PER AVIAZIONE E SPORTS

In tutti i RAIDS :: In tutti i RECORDS  
 In tutte le LEGGENDARIE IMPRESE  
 dell'Ala Italiana per Mondo

**L'INDUMENTO VOLO M.A.R.U.S.**

è stato  
 il modesto - prezioso - indispensabile  
 collaboratore di tutti i Piloti d'Italia

**M. A. R. U. S.**

FORNITRICE UFFICIALE DELLA R. AERONAUTICA ITALIANA

TORINO

MILANO

Corso Ponte Mosca, 37

Viale Vittorio Veneto, 12

