

L'Aquilone

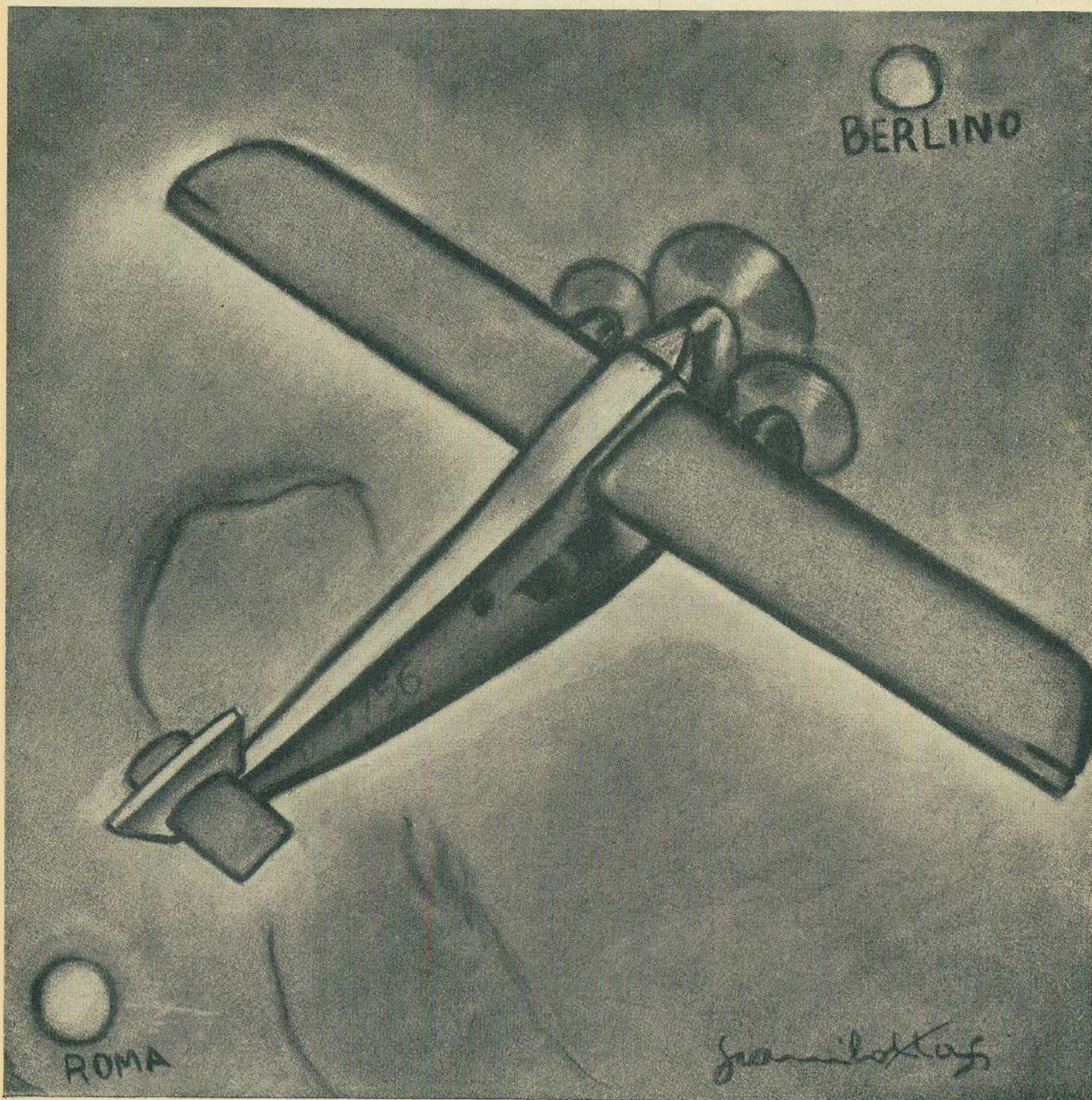
Maga

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
 Arretrato cent. 60

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



ROMA... BERLINO

FRA LA STORIA E LA LEGGENDA

« Il Cigno », di LEONARDO DA VINCI



Leonardo da Vinci.

In una mattinata lontana lontana nel tempo (siamo sul finire del 1400), un uomo, nei cui occhi sfavilla la viva luce del genio, osserva attentamente il rapido volo degli uccelli. Garruli volteggiano per l'aria, s'alzano battendo le ali, diventano piccoli, sempre più piccoli, fino a scomparire nell'azzurro terso del cielo; poi ricompaiono con l'ali immobili, spalancate, precipitando al suolo. Ahimè! son forse morte le pennute bestiole, e il loro peso le conduce a infrangersi sulla dura terra? Le ha forse uccise l'infuocato luccichio del sole, al quale si son troppo avvicinate? Oh, no! A due metri dal suolo, con un colpo secco dell'ali, con un guizzo rapido di tutto il loro corpicciuolo, gli uccelli, che parevan morti, risalgono trionfalmente verso l'azzurro, in uno scompiglio non mai interrotto di insegnamenti e di strida.

Leonardo da Vinci — il grande genio divinatore della moderna aviazione — è quegli che segue con lo sguardo il volteggiare spensierato della pennuta schiera.

Perchè l'uccello vola? perchè è padrone assoluto dell'aria. Perchè la domina e non ne è dominato?

Sono questi i problemi la cui risoluzione assillò la mente di quel grande italiano.

Quesiti oggi risolti, e come... Ma allora! Allora, ragazzi, era notte assoluta per un tal genere di studi. Pur tuttavia Leonardo approfondì siffattamente la questione, che oggi, riguardando i suoi manoscritti tormentati di cancellature, tempestati di cifre e di disegni, dimostranti ancora, dopo quattrocento e più anni, l'ansia della ricerca, si può dire con certezza ch'egli fu ad un punto dal raggiungere la mèta agognata. Se egli avesse avuto a sua disposizione i motori a scoppio che oggi abbiamo e che spadroneggiano nel campo aviatorio, il problema di volare sarebbe stato da lui risolto.

La leggenda dice che Leonardo da Vinci fabbricò un grande cigno, il quale « dal monte Cecere (vicino a Fiesole) che tiene il nome del grande uccello (cecero = cigno) piglierà il volo e empirà il mondo di sua gran fama ». E la leggenda aggiunge ancora che « il grande cigno poi scomparve e niuno poté mai rivedere ».

In realtà sulle carte lasciate da Leonardo da Vinci si trovano infiniti disegni e appunti riguardanti il grande uccello ch'egli avrebbe voluto far volare. Le ali dovevano esser mosse da corde tirate e allentate me-

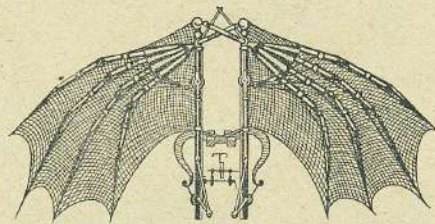
dante l'azione di poderose molle metalliche, e il guidatore, seduto sul piano orizzontale — una specie di ponte rettangolare — sul quale s'innalzavano le antenne munite di carrucole per far scorrere le corde, regolava l'opera di compressione e di allentamento delle molle non solo, ma con l'aiuto di una ruota dentata, che giuocava fra le molle ed altri congegni, governava l'apparecchio e dirigeva il volo, facendo battere le ali a piacere suo.

Che egli abbia fabbricato realmente l'apparecchio e tentato il volo è pressochè certo. « Vincius tentavit (volare) sed frustra » scrisse Girolamo Cardano; e ciò scrisse alla distanza di meno di mezzo secolo dal presunto volo del favoloso cigno.

Non riuscì. Quale disillusione per quel grande cuore!

Ma l'eredità di Leonardo da Vinci è stata raccolta, non è vero, ragazzi?

Sembra siano state pronunciate per lui, per il precursore, le parole sante: « Ecco



che io mando il mio Angelo, il quale preparerà la strada innanzi a me. E subito verrà al suo tempio il Dominatore, cercato da voi, e l'Angelo del testamento bramato da voi. Ecco che viene! ».

Oggi le grandi ali bianche si librano nell'aria; ali di colossali cigni dalle mosse rapide ed eleganti. Vanno, superano i monti impervi, trapassano il mare infido, e ritornano. E affermano solennemente — ascoltate figliuoli! — che la mente dell'uomo, spinta e guidata allo studio, può rapire alla natura i suoi più reconditi segreti.

Nonno Paziienza

I canti di tutte le genti

Passano e crollano le civiltà che il tempo affonda — inesorabile — nel nulla; ma in questa sua corsa che non ha soste, che non conosce stanchezze, qualcosa egli lascia per noi che oggi siamo, per i nostri figli che verranno domani, a ricordo delle gesta che i nostri padri compirono.

Ci dona le canzoni, nei cui versi i menestrelli fissarono i lineamenti più vivi del cuore e della mente e i fatti più belli e degni delle singole genti: le canzoni che ancor oggi — dopo millenni — risentite, ci fan palpitar e fremere, come fossero nate ora, per nostro incanto e nostra gioia.

Che sono i canti? Parole... tutte parole; ma che il genio ha animate col suo soffio divino e che non morranno, finchè le stagioni si alternino sul mondo e finchè il cielo curvi su noi il suo fulgido tremare di stelle.

Presso tutti i popoli c'è un fiore di poesia; ma presso ogni gente questa ha effuso profumi e colori diversi: chè le varie stirpi diversamente han foggiate la loro anima, le loro credenze, la loro vita.

Ecco dunque i poemi eroici della gente di Germania e di Francia e le leggiadre storie dei menestrelli di Bretagna; ecco Re Artù, Lancillotto e Tristano, Galeotto e Percivalle; ed ecco ancora il ciclo pauroso e affascinante dei Nibelungi il cui prediletto eroe è Sigfrido: biondo, dagli occhi rilucenti, fiducioso, nobile, generoso. E ancora, le storie di Rolando, Paladino di Francia, e di Gherardo di Rossiglione.

Imprese d'armi, di conquiste, d'amori. E tutte raccolte in pagine pervase di alta e profonda poesia. Vere gemme che, da secoli, risplendono di fulgore imperituro nel tesoro letterario dei popoli.

b. b.

Libri da consigliare alla Gioventù.

Laura Lattes: *Il Cavaliere di Roncisvalle*, Lire 9,50.

Cesarina Lorenzoni: *Imprese d'armi e d'amore*. Lire 12,80.

Umberto Gozzano: *Il Cavaliere del Graal*, Lire 9,50.

Azelia Arici: *La storia di Gherardo di Rossiglione*. Lire 10,80.

Rina Usiglio: *La leggenda dei Nibelungi*. Lire 9,50.

Tutti i volumi sono illustrati da tavole fuori testo del pittore Carlo Nicco.

G. B. PARAVIA e C. — Editore — Torino Milano, Firenze, Roma, Napoli, Palermo.

ALESSANDRO CHERUBINI

TORINO - Via Bogino, N. 12

UNICO OPIFICIO SPECIALIZZATO
FORNITURE COMPLETE PER

Istituzioni Giovanili Fasciste

PREZZI IMBATTIBILI • MATERIALI GARANTITI



LAVORAZIONE INAPPUNTABILE

CHIEDERE LISTINI



IL PICCOLO INGEGNERE

Piccole questioni tecniche

Carissimi amici,

Quante lettere ho ricevuto! Ed ahimè tutte con la stessa frase: « non ho capito! » « non ho capito!... » « non ho capito! »... ebbene sì, ho capito io benissimo che voi non avete capito, ma la colpa non è tutta mia...

Responsabile più di tutti è il proto del giornale che ha semplicemente dimenticato

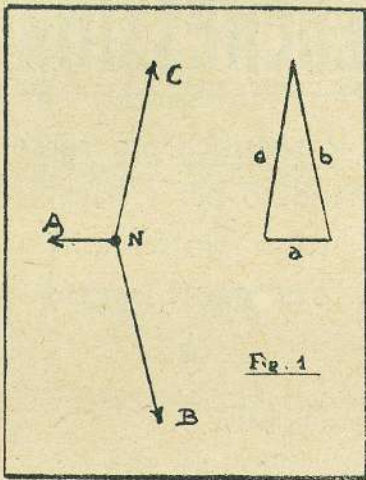


Fig. 1

un disegno. E qui permettetemi di tributare un encomio solenne ad Emanuele e Mariuccia M... che da Milano mi hanno scritto... « la spiegazione era difficilina ma più di tutto ci ha un po' sconcertati la mancanza di quel famoso triangolo di cui Ella parlava continuamente e che non figurava in nessuno dei disegni. - Forse sarà stato dimenticato nel comporre il giornale... »

Ecco, proprio così, bravissimi che avete indovinato.

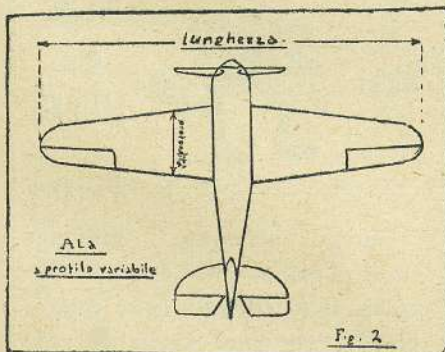


Fig. 2

Un elogio anche a Franco G. di Genova, a Guglielmo A. di Roma e... perchè no? anche all'avvocato X di Torino che pur non essendo precisamente Balilla ha telefonato per chiedere un chiarimento dimostrando il suo cortese interessamento per il nostro modesto lavoro di propaganda.

Riassumerò ora la spiegazione della volta scorsa cercando di spiegarvi meglio.

Quando io ho tre forze che agiscono su di un punto libero e che il punto sta fermo,

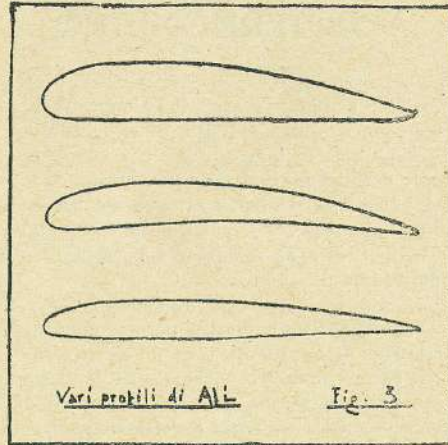


Fig. 3

vuol dire che le tre forze stanno in equilibrio. In tal caso è possibile disegnare un trian-

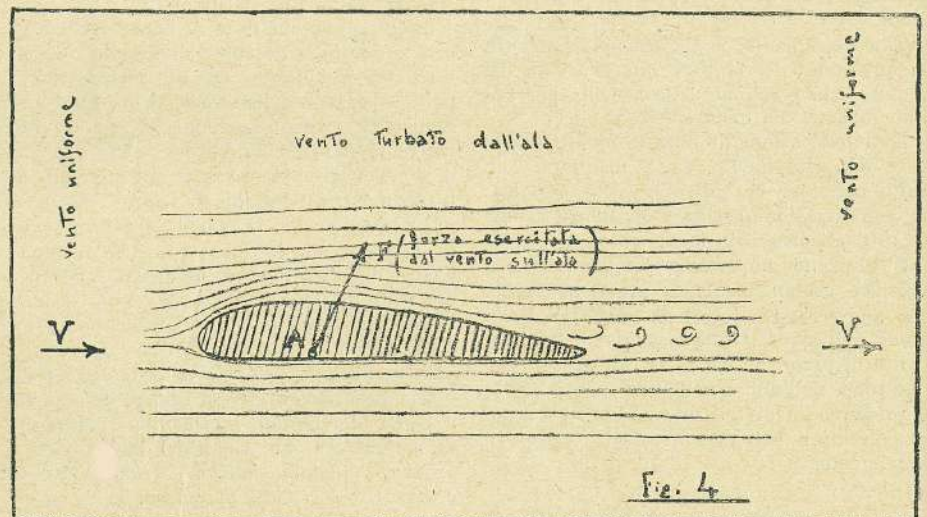


Fig. 4

golo che abbia i lati paralleli alle tre forze, che rappresenta con la lunghezza dei suoi lati la grandezza delle forze stesse.

Proseguiamo: L'uomo ha costruito dei corpi di speciale forma che ha chiamato *ali* senza pensare che pur servendo al volo il loro funzionamento è completamente diverso da quello delle ali degli uccelli.

Le ali, avanzando a grande velocità (trascinate dall'elica), incontrano l'aria e ricevono da essa una spinta che per la loro speciale forma assume caratteri assai particolari. Se voi prendete un'ala e la tagliate a fette sottili come se fosse uno squisito salame, otterrete quello che in tecnica aeronautica si chiamano: profili dell'ala.

Essi possono essere tutti eguali se l'ala è uguale in tutta la sua lunghezza, oppure potranno essere differenti se l'ala è a spessore od a profondità variabili.

Ebbene, le forme del *profilo* (o dei profili) di un'ala sono di capitale importanza per il funzionamento dell'ala stessa, ed anzi le varie ali si differenziano per le diverse forme dei loro profili assai meglio che non per le loro differenti lunghezze o profondità.

Aprò ora una breve parentesi per ricordarvi

che invece di parlare di ala in moto nell'aria ferma io posso parlare di ala ferma in un vento, che torna più comodo per la mia spiegazione, e continuo.

Abbiamo detto che il vento che colpisce l'aria esercita su di essa una forza, come su ogni altro corpo; però a causa della forma del profilo dell'ala la forza che il vento esercita su di essa ha una direzione assai diversa da quella del vento.

Per esempio osservate nella figura 4, la freccia F., essa rappresenta la forza che il vento V esercita sull'ala di cui si vede tracciato il profilo.

Se io ora disegno un triangolo che abbia un lato *f* nella stessa direzione di F e lungo come F, un lato *t* nella stessa direzione del vento V, ed un terzo lato per verticale, avrò un triangolo che mi dirà che se io voglio che il punto A sia in equilibrio dovrò applicarvi per contrastare la forza F esercitata dal vento due forze: una diretta secondo la direzione del vento e grande quanto è lungo *t* e l'altra verticale verso il basso e grande quanto è lungo *p*.

Orbene la forza T rappresenta la forza trattiva dell'elica necessaria a mantenere la velocità V; la forza P rappresenta il peso dell'aeroplano con il suo carico.

Riassumendo:

l'aeroplano di peso complessivo P è capace di sostenersi in volo alla velocità V con una

forza T di trazione d'elica, perchè la forma del profilo della sua ala è tale che il vento a velocità V dà su di essa una forza F.

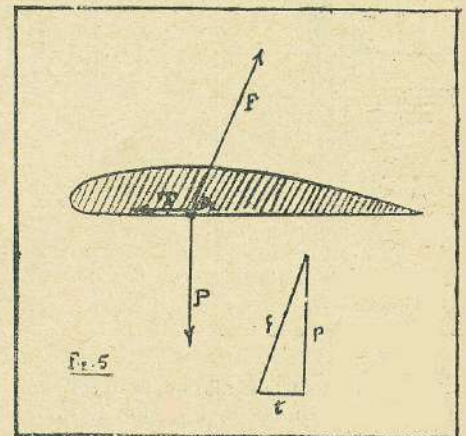


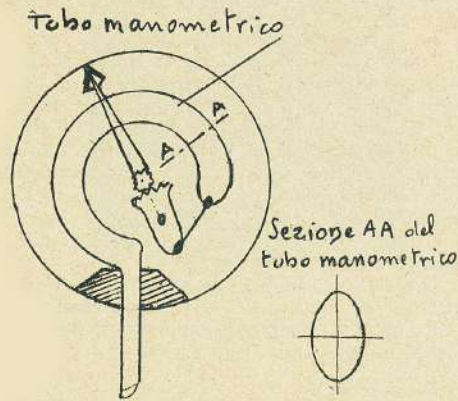
Fig. 5

Carissimi amici, ora scappo perchè la chiacchierata di oggi è difficile davvero, e preparo lo spazio sul mio scrittoio per ricevere il pacco di lettere che chiederanno spiegazioni.

Ing. Castellinaria

MANOMETRO

Il manometro è costituito da un tubo a sezione ovale o curvato a semicerchio; una estremità è libera mentre l'altra fa capo a mezzo di un tubetto col recipiente del quale si vuol conoscerne la pressione. All'estremità libera del tubo ovale curvato a semicerchio è fissato un congegno che ingrandisce i movimenti.

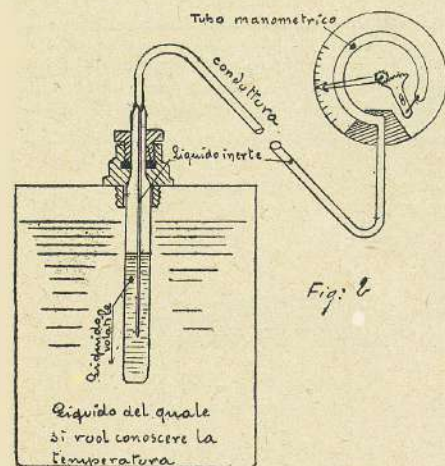


Lo spostamento all'estremità libera, è tanto maggiore quanto più grande è la pressione.

Tale strumento, sugli aeroplani, misura la pressione dell'olio di lubrificazione del motore e la pressione della benzina per l'alimentazione del motore stesso.

La lubrificazione di tutte le parti del motore dell'aeroplano è fatta mediante olio sotto pressione che attraverso ben sistematiche canalizzazioni assicura la lubrificazione di tutti gli organi in movimento.

E' di grande importanza per il pilota, sorvegliare costantemente la pressione dell'olio, una eccessiva pressione indica la ostruzione dei condotti di passaggio, e la mancanza di pressione indica la rottura di qualche tubo, nell'uno e nell'altro caso il pilota è preavvertito di tali anomalie che generano sempre grippamento degli organi in movimento.



La miglior soluzione alla quale in tal caso deve ricorrere il pilota, è quella di ridurre il regime del motore e cercare un campo d'atterraggio.

Il manometro per la benzina serve a misurare la pressione con la quale tale liquido viene immesso nei carburatori; anche tale pressione deve rimanere pressochè costante,

durante il volo. Una eccessiva pressione indica ostruzione dei condotti, una mancanza di pressione indica rottura di qualche condotto o mancanza di benzina.

Tale anomalia viene anche segnalata da «ratés» del motore e anche, per tali motivi il pilota è costretto a cercare un campo d'atterraggio.

AEROTERMOMETRO

L'aerothermometro non è altro che un termometro a distanza e negli aeroplani misura la temperatura dell'olio di lubrificazione del motore e la temperatura dell'acqua che serve a raffreddare i cilindri del motore.

L'istrumento si trova sempre nel cruscotto dell'apparecchio a vista del pilota mentre le temperature da misurare sono sempre alquanto lontane.

L'aerothermometro non differisce come costruzione dal manometro, però il congegno completo di recipiente e manometro formano l'aerothermometro. Esso segna le temperature, in relazione delle pressioni, che si generano nel recipiente aerothermometrico il quale a sua volta è introdotto nella massa di liquido del quale si vuol conoscere la temperatura.

Descriviamo tale istrumento:

Un tubo manometrico fa capo a mezzo di una condotta flessibile di lunghezza e di diametro qualunque ad un recipiente. Il liquido contenuto nell'insieme del tubo manometrico e canalizzazione, è un liquido inerte (generalmente glicerina che praticamente non risente le variazioni di temperatura), mentre il liquido contenuto nella parte tratteggiata del recipiente è gas liquefatto, liquido, volatile (etere o cloruro di metile a seconda che l'aerothermometro serve per misurare la temperatura dell'acqua o dell'olio) tenuto nello stato liquido per pressione preventiva.

Sotto l'azione del calore, il liquido volatile si vaporizza e genera una pressione che a mezzo del liquido inerte viene trasmessa al manometro. La scala del manometro è graduata in temperature corrispondenti ai differenti valori della pressione.

Vi sono accorgimenti tali, nella costruzione degli aerothermometri che ogni casa costruttrice, secondo il proprio punto di vista, adopera liquidi inerti e volatili in qualità e misure differenti.

T. R. T.



Diamo fuori testo la fotografia del manometro costruito dalla Ditta

Alemanno Felice - Torino
ottimo sotto ogni punto di vista: adottato dalla R. Aeronautica Italiana.

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

angolo maggiore dalla parte in cui tende a sollevarsi. Se il difetto non è molto accentuato si può correggere spostando un poco l'ala rispetto alla fusoliera nella direzione della semi ala, che tende ad abbassarsi, cosa permessa dalla natura della legatura che unisce l'ala alla fusoliera; in caso diverso occorre smontare l'ala dalla fusoliera, inumidirla leggermente e uniformemente la carta, prima da una semiala e poi dall'altra, lasciandola poi seccare dopo di averla fissata, mediante spilli, con la faccia inferiore (piana) sopra una tavoletta di legno ben liscia, ad es. una tavoletta da disegno o il piano di un tavolino non verniciato. La carta, inumidita, si dilata e quando secca viene assestandosi nella posizione voluta, dalla quale poi non si sposta più, mantenendo l'ala piana.

Se il modellino, pure decollando in posizione corretta, ha tendenza, posandosi a terra, di toccare prima con la coda che con le ruote cioè di atterrare « seduto » come si dice, questo è pure pericoloso, perchè, aumentando la durata e l'altezza del volo, potrebbe manifestarsi un impennamento (cabrata) dell'apparecchio con conseguente perdita di velocità e caduta di coda, o in vite, o d'ala, a seconda dei casi; una tragedia sempre. Tale difetto è opportuno correggerlo in questo modo: inclinando verso l'alto il blocchetto di legno che regge l'albero dell'elica stessa (per es. con spessorini a cu-

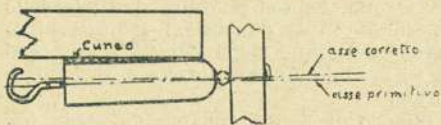


Fig. 3

neo alti posteriormente) e spostando indietro l'ala fino a che il decollo avvenga regolarmente. Nella figura 3 è rappresentato il modo di regolaggio del blocchetto porta elica:

Un'eventuale tendenza a girare in piano orizzontale sarebbe dovuta, come è stato detto, ad un eccessivo o mancato spostamento del piano di deriva, durante le prime operazioni, imputabile a cattiva disposizione delle ruote. Allora conviene correggere la direzione in volo e poi, senza toccare più il piano di deriva, correggere la rotta in rullata registrando il carrello. Per fare ciò occorre inclinare l'asse delle ruote da parte opposta a quella verso cui tende a girare l'apparecchio rullando. (fig. 4).

Questi che abbiamo imparato insieme a guarire sono i più probabili difetti che può presentare il vostro apparecchio. Ma tanti

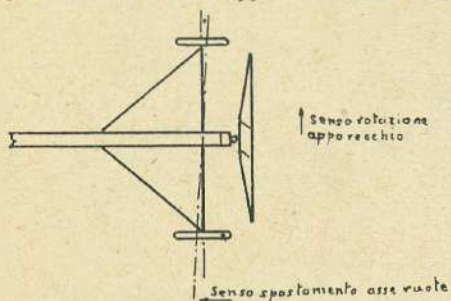


Fig. 4

altri, come accennavo, potrebbero insorgere, complicazioni o somma di questi, che non si possono tutti elencare qui, come comprenderete, senza dilungarsi esageratamente; ma voi stessi potrete con la riflessione e l'intuizione e una certa pratica che vi andrete formando, scoprirne le cause ed eliminarle facilmente. Sempre occorre però usare pazienza e gradualità: seguen-

do il motto del grande Galilei « provando e riprovando ».

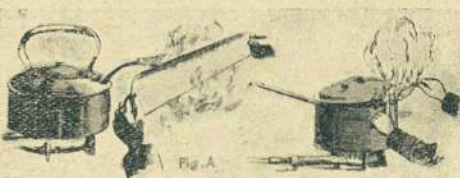
Quando il vostro piccolo apparecchio vi sembrerà sicuro, e potrete da voi stessi vederlo, col vostro occhio ormai esercitato, e guidato dall'amore... paterno per la vostra opera) allora potrete lanciarlo sulla via degli esperimenti in grande stile: voli di durata e magari di velocità, in gara con i vostri amici; poichè certo voi tutti, affezionati lettori dell'Aquilone, non avrete resistito all'attrattiva di cimentarvi nella costruzione degli... aeroplani e vorrete ben dimostrare che avete ciascuno superato gli altri in abilità e risultati.

COSTRUZIONE

A tutte le domande giunte all'« Aquilone » per chiedere indirizzi, spiegazioni, consigli sui vari sistemi di costruzione e sui materiali da impiegare, rispondo iniziando la pre-

sente rubrica dove i miei piccoli amici di volta in volta troveranno una spiegazione nuova per poter costruire i propri modelli.

Incomincerò a parlarvi della costruzione



più semplice che è quella fatta di solo giunco (o bastoncino). In tal modo quelli che non sono riusciti a trovare il compensato da 1 mm. potranno costruirsi le centine per il

modello descritto sul n. 2 dell'« Aquilone ».

Il giunco che si impiega nella costruzione dei modelli volanti si acquista presso fabbricanti di mobili da giardino, ma ricordate di chiedere giunco trafilato o midollo

di giunco che è la stessa cosa. Il diametro più usato è di circa 3 mm. però nella costruzione delle centine e dei piani di coda è consigliabile spaccato a metà. Questo facilita enormemente la lavorazione e riduce a metà circa il peso di dette parti.

Centine. — Per costruire una centina con giunco, occorre innanzi tutto prepararsi una piccola maschera che riproduca, in misura ridotta, la forma della centina da costruire (fig. 1) sulla quale va ripiegato il giunco esponendolo prima e durante l'operazione all'evaporazione di una pentola o di una teiera (vedi fig. A). Fissatelo poi con spilli o puntine di ferro e lasciatelo asciu-

gare prima di toglierlo dalla maschera, così la forma data resterà in modo permanente. Sulla stessa maschera si possono contemporaneamente applicare diversi giunchi se userete legno da 15 o 20 mm. di spessore per costruirla: in tal modo otterrete tutti i contorni uguali.

Fatta questa prima operazione che è chiaramente rappresentata dalla fig. 2 ove la riga continua interna rappresenta la maschera, ed il punteggiato esterno il giunco ripiegato, occorre preparare un'altra piccola maschera facilmente attuabile e che serve per ripiegare il giunco che va applicato nell'interno della centina onde renderla rigida ed indeformabile (fig. 4 centina ultimata).

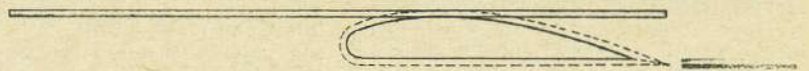
Per ripiegare facilmente il giunco occorre disegnare su una tavoletta di legno la M che potrete rilevare dal diseg. n. 3. Su questo fisserete il giunco fermandolo con 6 spilli nei punti indicati dalla stessa figura. Ricordate di inumidire il giunco prima e

durante la piegatura, lasciandolo poi asciugare prima di toglierlo dalla maschera.

Dopo aver preparati i vari pezzi che compongono la centina non vi riuscirà difficile riunirli: basta disporli negli stessi punti indicati dalle figure 3 e 4. I puntoncini B e D vanno fissati con un piccolo spillo, ma se ciò non vi riesce, fissateli con una legatura provvisoria; li fisserete in modo definitivo quando monterete le centine ai longheroni.

I punti E, F vanno fissati con una semplice legatura di refe. Il puntone verticale contrassegnato con la lettera A sul disegno n. 3, va fissato per ultimo con una doppia legatura di refe fatta nel modo seguente: infilate il puntoncino al suo posto, prendete una gugliata di refe che girerete tre o quattro volte attorno alla centina in corri-

Fig. 2



spondenza del puntoncino e nel senso verticale prima, poi fatelo girare attorno al puntoncino prendendo anche la legatura verticale.

Tutte le legature vanno rafforzate con col-

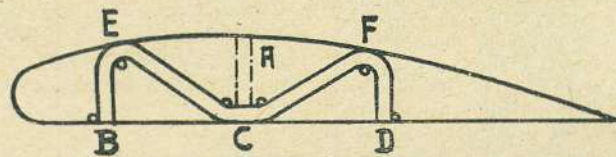


Fig. 3

la da falegname. Ad operazione ultimata è consigliabile di pennellare con gomma lacca diluita in alcool tutte le centine onde formare alla superficie uno strato impermeabile che le preservi dalle eventuali deformazioni, dovute all'umidità ed al caldo.

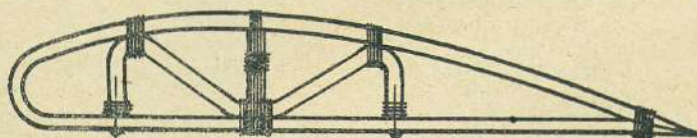


Fig. 4

Se le varie parti sono state preparate con cura, a montaggio effettuato avrete delle piccole centine che per la loro forma e per la loro speciale struttura riproducono, in piccolo beninteso, le comuni centine poste nell'interno delle ali degli aeroplani veri, di quegli aeroplani che tanto vi interessano e che seguite con lo sguardo, volare veloci e sicuri nell'azzurro.

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.

La Linea Aerea ROMA-BERLINO

Il 1° aprile è stata inaugurata la nuova linea aerea Roma-Berlino gestita in reciprocità tra le « Avio Linee Italiane » e la « Luft-Hansa ».

Per l'inaugurazione della linea giunse a Roma in volo il Ministro delle comunicazioni del Reich Von Guerard, accompagnato dal capo dell'aviazione civile tedesca Brandenburg, dal direttore della « Luft-Hansa » Wronsky e dall'assessore del traffico aereo della città di Berlino, ing. Adler.

Per ricevere le autorità erano convenuti sul campo il Ministro dell'aeronautica generale Balbo, il sottosegretario alle comunicazioni on. Pennavaria, l'Ambasciatore di Germania von Schubert, il comandante della terza Zona Aerea Territoriale generale Lombard, il Ministro Taliani del Ministero degli Esteri, il colonnello Tedeschi, capo di gabinetto del Ministro dell'Aeronautica col capo della segreteria militare col. Lodi e con l'aiutante di volo del generale Balbo magg. Cagna, il dottor Cacopardo dell'Ufficio Aviazione Civile, il commendator Marini, il Principe di Castelbarco ed il conte Mattioli delle « Avio Linee Italiane », Nino Carlassare, segretario dell'Aero Club d'Italia e numerosi aviatori militari e civili.

Alla inaugurazione della linea aerea tra l'Italia e la Germania partecipò S. E. l'on. Riccardi, Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica che si recò in volo a Berlino, accompagnato dal capo dell'aviazione civile italiana comm. Manlio Molfese, con un trimotore dell'Aviolinee Italiane pilotato da Arturo Ferrarin e da Resch.

A Berlino, sul campo di Tempelhof, a ricevere l'apparecchio a bordo del quale si trovava S. E. Riccardi, si sono recati il nostro regio Ambasciatore presso il Reich, Orsini Barone, accompagnato dal personale dell'Ambasciata, dall'addetto aeronautico, colonnello Senzadenari e dal Fascio di Berlino.

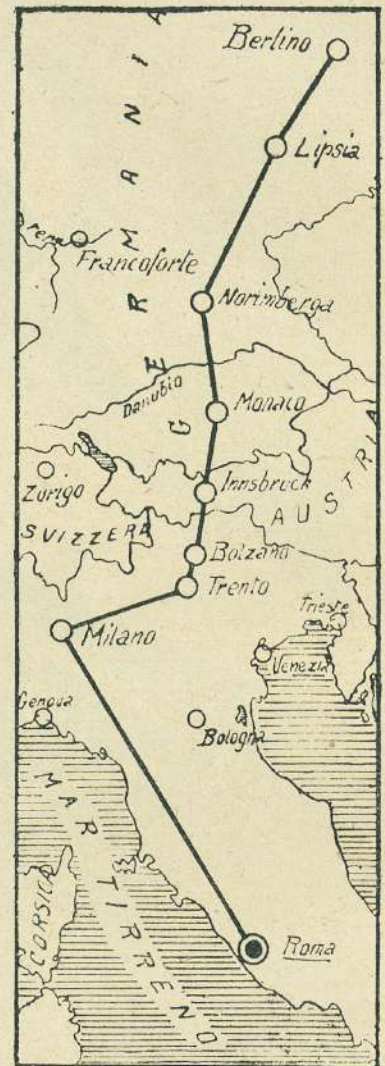
La colonia italiana era pure largamente rappresentata. Una grande folla ha salutato l'arrivo dell'apparecchio. Tra le autorità tedesche esano presenti il sottosegretario di Stato Gotbrodt, i consiglieri Fisch e Koch del Ministero delle comunicazioni del Reich, il dottor Melch della Lufthansa, il consigliere Forster, del Ministero degli esteri; inoltre i rappresentanti del Presidio di polizia e del Municipio di Berlino.

Nel volo di ritorno da Monaco a Roma l'apparecchio sul quale si trovava S. E. Riccardi ha realizzato una media sui 200 km. orari.

Con il 1° aprile ha avuto inizio anche un servizio trisettimanale turistico Monaco, Innsbruck, Bolzano, Trento, Milano, gestito dalla « Luft-Hansa ».

Il nuovo servizio fra Roma e Berlino ha una grande importanza, perchè dà inizio a quegli allacciamenti aerei internazionali che sono nel fini dell'Aviazione. Il sistema delle linee aeree italiane ogni anno si va sempre più perfezionando con una grande organicità.

La nuova aviolinea comprende 1450 chilometri che vengono percorsi complessivamente in 10 ore.



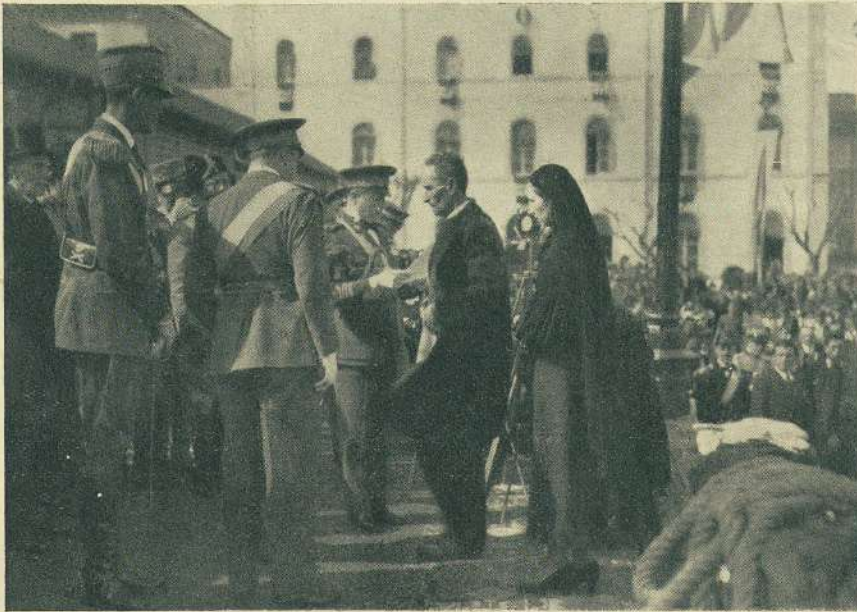
Il tracciato della nuova linea.

S. Ecc. il Generale Italo Balbo e l'Ambasciatore di Germania Von Schubert — L'apparecchio della "Luft-Hansa",



Nell'VIII Annuale della fondazione della Regia Aeronautica

Il Duce appunta al petto di S. Ecc. il Generale Balbo la medaglia d'oro al valore aeronautico



Il padre e la vedova dell'eroico Comandante Maddalena ricevono le decorazioni del grande scomparso

Il Duce accompagnato da S. Ecc. il Generale Balbo e dal Generale Lombardi, lascia la caserma dopo la cerimonia



L'OMBRA DEL FALCO

NOVELLA

Un subbuglio in quella casa quel giorno. Pareva impossibile. Era stato a tavola come gli altri giorni, taciturno come sempre, è vero; ma tranquillo, sereno. Come mai? Aveva letto i suoi giornalini prediletti come al solito (spedizioni lontane, pellirosse, indiani, terre d'Africa, il polo, banchise gelate...) e poi era uscito senza più rientrare in casa. Ricerche fatte in ogni parte furon vane. La Questura non seppe più che fare. Nemmeno l'avviso fatto mettere sui giornali era giovato. Era sparito senza lasciare alcuna traccia. Dove poteva essere andato? Cosa gli era accaduto? Tutti i più tristi pensieri balenavano nella mente dei poveri genitori.



Un giorno, finalmente — dopo tanto tempo — entrò un raggio di sole in quella casa (era il tempo delle viole) e portò un bigliettino di Giacomo. Era vivo, era sano, era salvo. Fu un raggio di sole caduto dal cielo per consolare quei genitori in tanta pena. Che sollievo, che ristoro! Scriveva da Marsiglia. L'incubo straziante finalmente cessava. Almeno ora sapevano dov'era. Tutte le speranze ch'erano a una a una cadute nella lunga e vana attesa si ridestavano e sfavillavano col giungere della letterina. Subito corse il babbo dalle autorità per far rintracciare il figliolo nel lontano suolo di Marsiglia. Furono ordinate ricerche al consolato italiano di Marsiglia. Ma a Marsiglia Giacomo non fu trovato per quanto avessero cercato e ricercato, fuori e dentro l'abitato.

Aveva tredici anni, Giacomo, quand'era fuggito; l'età in cui più si fantastica e più si sogna. E la fantasia ha le briglie sciolte. Si sognano cose lontane, cose grandiose. E si arriva perfino a fuggire di casa senza neppure capire che si fa male, che è una cosa terribile che può far morire i genitori: altroché! Un colpo tremendo per il babbo e la mamma. E mai bisogna azzardarsi a queste fughe gravi di conseguenze.

Ma Giacomo aveva quella passione che ardeva dentro di lui come una fiamma: motori, ali, eliche, apparecchi. Se parlava ai compagni sapeva incantarli a spiegare tante cose che sapeva lui solo. I suoi quaderni, i suoi libri, eran tutti cosparsi di disegni, da

per tutto. Sapeva esser bravo solo in quei disegni: dirigibili, idrovolanti, aeroplani. E i romanzi di Salgari erano il suo pane.

Intelligente era, riflessivo, un po' taciturno; pareva che avesse sempre qualche cosa da pensare: un pensiero solo aveva invece come un chiodo conficcato nel cervello. A casa era sempre con del cartoncino a ritagliare, a ingommare, per lunghe ore, nelle mattinate di vacanza. S'era fatto un piccolo cantiere... di cartone. E sui giornalini andava a cercare i racconti di quegli uomini coraggiosi che andavano lontano, per mari ch'egli non conosceva, in terre inesplorate, rischiando la vita. E restava a rimirare le illustrazioni con gli occhi abbacinati mentre il suo pensiero si sperdeva in fantasticherie luminose di audaci propositi.

La conclusione — per far breve la storia — è che i genitori non seppero più nulla, dopo quella lettera giunta da Marsiglia. Continuarono a far cercare scrivendo in tanti posti. Non sapevano più che fare, a chi scrivere, qual santo implorare.

Dopo quattro anni da un paesino della Francia arrivò un altro bigliettino: — Cari genitori, sto bene, non ho bisogno di nulla. Lontano da voi vi adoro e vi bacio assieme coi fratelli ».

Poi di nuovo il silenzio più fitto, più tremendo. Passarono tre anni, senza una notizia. Quali pensieri tumultuavano nei genitori, ve l'immaginate?

Ma Giacomo non s'era dimenticato dei genitori. I genitori non si dimenticano. Chissà per quali timori si tratteneva da scrivere.

Un giorno un'altra lettera arrivò! Da dove arrivava? Arrivava dal Marocco spagnuolo. Giacomo, ormai giovane di vent'anni, scriveva dal Marocco una lunga lettera per narrare la sua vita. Si era arruolato volontario nella legione straniera nella guerra contro i ribelli di Abd-el-Krim. Era diventato pilota com'era il suo sogno. Decorato era stato della medaglia militare per un volo pericolosissimo da lui compiuto sul campo nemico, abbassandosi a tiro di fucile per poter meglio espletare la ricognizione che gli era stata affidata. Una pallottola lo aveva colpito. Sanguinava. Soffriva atrocemente. Ma aveva saputo risalire nel cielo e tornare al suo campo con l'apparecchio salvo.

Il suo eroismo era stato premiato colla medaglia militare al valore. Nella legione veniva chiamato l'Eroe.

Giacomo aveva un dovere da compiere verso la Patria. Non c'era bisogno nemmeno che il babbo glielo rammentasse. Solo a dire! Gli obblighi militari non si sfuggono. *Disertare*, mai! Ora poteva tornare in patria e compiere il suo dovere di soldato.

E in famiglia, quando tornò, chi sa dire le feste, gli abbracci, i baci, le lagrime? Tutti in casa trabalzavano dalla felicità.

— Oh sei tornato, ti sei ricordato!
— Come sei cresciuto, sei trasformato!
— Ma perchè non scrivevi? non tornavi?
— Racconta, racconta. Cosa pensavi?

Giacomo era ora aviatore italiano, con la sua azzurra divisa di soldato dell'aria. S'era subito fatto notare ed amare per il suo coraggio e la sua padronanza nel volo: cuore saldo temprato alle altezze. Dai camerati era

guardato con ammirazione affettuosa. Nelle imprese difficili Giacomo era sempre presente, con la sua ardente giovinezza e il suo coraggio indomito. La sua vita vibrava nel volo come il motore del suo apparecchio. Innalzarsi nel cielo con la sua macchina alata era per lui come l'uscire della rondine dal nido trillando nell'azzurro spazio inebriata dalla primavera. Esistevano ore più belle di quelle trascorse volando, con nelle orecchie la bella musica del rombante motore? E' bello andare liberi per le vie del cielo.

Ma al comando giunse un telegramma e Giacomo ebbe ordine di raggiunger subito il nucleo coloniale in Tripolitania.

Erano i giorni in cui si preparava la conquista dell'oasi di Cufra. I nostri nemici si erano asserragliati in quell'oasi e combattevano tutti i giorni ritenendosi invincibili. Si ritenevano in un'oasi imprendibile. Ma i nostri soldati si preparavano a raggiungerli presto e a scacciarli. Impadronirci di quell'oasi voleva dire per noi assicurarci il possesso definitivo del territorio, distruggendo l'ultima, la più forte, la più accanita resistenza dei fanatici e temibili capi.

L'aviazione italiana, pronta ad ogni impresa in terra e in mare, in Patria e oltre i confini della Patria, partecipò preziosamente alla spedizione, rendendo grandi servizi.

Giacomo era lì, innanzi a tutti, armato del suo adimento, esempio e incitamento per gli altri, col suo apparecchio sul quale era disegnato un leone alato. Compì azioni per più giorni da sbalordire gli stessi compagni aviatori come lui. Sgomino dall'alto i ribelli, terrorizzandoli e gettando lo scompiglio, attaccando gli accampamenti, bombardando l'alloggio dei capi delle *cabile*, colpendo armamenti e mitragliando fuggiaschi, mentre le truppe si appressavano sulle lunghissime carovane dei lenti cammelli del deserto.

Ebbe dal generale una promozione sul campo e una proposta di medaglia d'argento. Diventò popolare fra le truppe. Era chiamato *Pombra del falco*. Quando tornò a casa sul suo petto il nastrino dell'eroismo riluceva come il suo sorriso di giovinetto eroe.

Slanciarsi bisogna per le vie del cielo, giovinetti d'Italia. La Patria vuole giovani aqui-



lotti da levarsi a stormi nell'immensità del cielo per fulminare, con le ali infrante, chiunque azzardasse violare i nostri confini.

ARTURO MAZZEO

Abbonatevi a

L'ECO DELLA STAMPA
(Via Giov. Jaurès, 60 - Milano 133)

E' l'Ufficio che ricerca attentamente ed ininterrottamente sulle pubblicazioni periodiche, tutto ciò che si riferisce alla vostra persona, alla vostra industria, al vostro commercio.

Chiedete condizioni di abbonamento con semplice biglietto da visita.

Gli Aero Clubs d'Italia

GIANNINO ANCILLOTTO

L'Aero Club di Venezia è battezzato con il gloriosissimo nome del puro eroe dell'aria

Giannino Ancillotto

la sua vita in aviazione ha pagine di gloria fulgidissima, nè a raccogliere tanto eroico materiale basterebbe un volume. Ci ac-

Nel giugno 1916, questo meraviglioso giovanetto parte per il fronte coi più elevati sentimenti di patriottismo. Al suo arrivo in squadriglia venne salutato da superiori e compagni con emozionanti dimostrazioni di affetto perchè già dai campi scuola era arrivata al fronte la voce del suo ardimento e delle sue brillanti qualità di pilota.



contentiamo di pubblicare le motivazioni delle onorificenze ottenute al valore militare facendole precedere da poche notizie sul periodo anteriore alla sua entrata in campagna.

Non ancora scoppiata la nostra guerra presenta domanda di arruolamento volontario nel battaglione Aviatori. Data la sua giovane età deve corredare la domanda del consenso dei genitori. Il 4 novembre 1915 a Torino indossa la divisa di soldato volontario allievo pilota. Dal 4 novembre al 4 dicembre 1915 segue un corso d'istruzione militare al Campo di Mirafiori. Il 5 dicembre passa alla Scuola d'Aviazione di Cameri per cominciare il corso di pilotaggio. Per la sua rara capacità si distingue fra tutti e da un gruppo di 80 allievi balza tra i primissimi ottenendone il primo brevetto nel mese di marzo 1915. In brevissimo tempo sempre per la sua grande passione ed abilità si trova in condizioni di sostenere la prova di secondo brevetto. Vuol correre al fronte a combattere. Chiede di fare il raid. Il Capo pilota si rifiuta di farlo partire, c'è un unico apparecchio, un Caudron, in cattivissime condizioni di motore, col quale affrontare il volo di brevetto rappresenta una temerità ed un serio pericolo. Ancillotto tanto fa e tanto prega che riesce a convincere il capo pilota a lasciarlo partire. Il 30 aprile 1916 affronta la difficile prova Cameri-Torino-Cameri dimostrando la più esperta capacità impressionando tutti per il suo sereno coraggio, tanto da meritarsi onorevole citazione dai superiori ed i più vivi ed entusiastici rallegramenti dei compagni.

Nel maggio 1916 sostiene le prove di « passaggio » su altri apparecchi presso i Campi di Bustarsizio e Malpensa sollevando anche in questi Campi grande ammirazione per le sue perfette qualità di pilota.

ONORIFICENZE AL VALORE MILITARE

Medaglia d'Oro con la seguente motivazione: « Pilota da caccia di ammirevole slancio, dal 30 novembre al 5 dicembre 1917, in una serie di attacchi audacissimi incendiava tre palloni nemici e ne costringeva altri a cessare dalle loro osservazioni. In una speciale circostanza assaliva l'avversario con tale impeto da attraversare l'aerostato in fiamme riportando sul proprio velivolo gravemente danneggiato lembi dell'involucro lacerato. Cielo del Piave, 30 novembre - 5 dicembre 1917 ».

Medaglia d'Argento: « Arditissimo pilota d'aeroplano dette numerose prove di intelligente audacia, compiendo sul nemico bombardamenti e ricognizioni aeree del più alto interesse, noncurante sempre dell'aggiustato tiro degli antiaerei. Avuto varie volte colpito in pieno il suo velivolo, con grande perizia, con elevato sentimento del dovere e con rischio della vita, lo ricondusse dentro le nostre linee, atterrando fuori campo. Sostenne in condizioni di grande inferiorità combattimenti aerei con velivoli da caccia nemici, attaccando egli stesso con freddezza e mirabile audacia. Trentino 23 giugno - 21 luglio; Medio Isonzo 24 luglio 1926 - 28 marzo 1927.

Medaglia d'Argento: « Arditissimo pilota da caccia abbatté, il 26 ottobre 1917, due apparecchi nemici dei quali uno cadeva dentro le nostre linee sul Lago di Doberdò e l'altro nel vallone di Erstevica. Il giorno dopo ne abbatté un altro pure sul lago di Doberdò e il 3 novembre dopo lungo e ardito combattimento faceva precipitare un apparecchio nemico nei pressi di Rovarè (Treviso). Cielo Carsico e Cielo di Treviso, 26-27 ottobre e 3 novembre 1917 ».

Medaglia d'Argento: « Pilota d'ardire e valore impareggiabili, esempio mirabile di elet-

te virtù militari, primo d'Italia si accinse a dar la caccia di notte ad apparecchi avversari superando con audacia ed ardimento difficoltà e dando valore di possibilità nell'arduo problema. E di notte alzatosi a volo al primo segnale d'allarme dell'avvicinarsi di velivoli nemici — bombardieri d'inermi città — in pochi minuti riusciva con audace manovra ed esito felice, a colpire e ad abbattere l'uno dopo l'altro due apparecchi nemici. Cielo del Piave, la notte del 2 luglio 1918 ».

Encomio solenne: « In una ricognizione aerea eseguita a bassissima quota per avverse condizioni di visibilità continuava ad assolvere il suo compito contribuendo alla riuscita dell'operazione malgrado il vivo fuoco dei controaerei che colpivano in pieno parti vitali dell'apparecchio. Valle del Vipacco 20 maggio 1916 ».

Questo eroico pilota, nel dopo guerra compì miracoli d'audacia per affermare il nome dell'aviazione all'estero. Specialmente ebbe a raccogliere gloria nell'America del Sud, dove era stato inviato in missione. Fu il primo aviatore ad attraversare le Ande Peruviane.

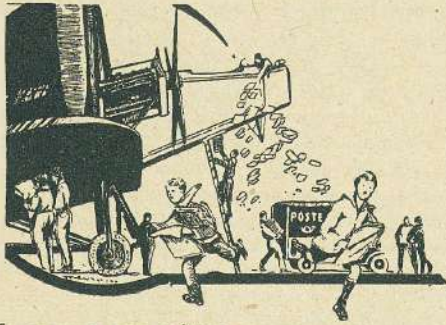
Il 18 ottobre 1924, mentre ritornava presso la sua Mamma per recarsi con le Medaglie d'Oro a pregare sui cimiteri del Carso e di Redipuglia, colui che sopravvisse ad ogni morte, ed ancor oggi ad ogni morte sopravvive, miseramente periva in un incidente automobilistico.

Il padre dell'Ancillotto, su proposta di S. E. il Duce, con sovrano motu proprio fu nominato Conte, con titolo trasmissibile.

Chiediamo venia ai nostri gentili piccoli collaboratori se per questa volta non pubblichiamo alcune pagine di diario. Siamo occupatissimi nella cernita delle migliori e ne ripareremo al numero prossimo. Così anche i ritardatari, per una volta tanto, non si sono preclusi la via alla migliore classifica.



Abbonatevi all'AQUILONE
ve lo dice il nostro... "scugnizzo",



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 riescire 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 Livio, 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 Ottavio, 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
Provvidenza: 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 - Provvidenza: 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
Fleto 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, Andriana 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 Amando, 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 Pareggiati

Moncalieri: Tamagno Marc'Aurelio, Bombieri Federico, Reynaud Renzo
Torino « Valsalice »: Reggiano Enrico, Burone 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*. — Poichè 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.

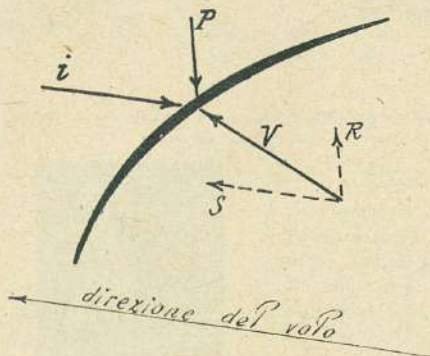
IL VOLO A VELA

In questi giorni ho ricevuto numerose lettere da parte dei miei lettori, che trovano interessante ciò che ho scritto nel numero precedente (meno male!) ma che mi invitano a esprimermi in termini meno difficili. Vedo che avete ragione, perchè nel calore della discussione ho tirato fuori certi paroloni, come « risultante » e « componente verticale », che avranno per molti un significato misterioso, fino a quando il mio amico Castellinaria non vi avrà resi maestri in materia. Vuol dire che per oggi ci intratteremo ancora sullo stesso argomento, spiegandoci in modo più accessibile.

Nella figura fate conto di vedere il profilo di un'ala curvata dal soffio del vento, che la investe in pieno. La freccia **V** (non spaventatevi, ch  non   quella di Guglielmo Tell) saprete tutti che vuole indicare una forza; in questo caso essa   la risultante, ossia la somma, delle pressioni del vento su tutta la superficie alare. La freccia **P** sar  invece il peso dell'ala e quello delle altre parti del velivolo che sono trasportate insieme con l'ala.

  noto che il peso   dato dall'attrazione terrestre ed   rivolto sempre verso il centro della terra, ossia   verticale; la forza **P** sar  dunque verticale, mentre la forza **V** pu  avere qualunque direzione. Ho promesso di spiegarmi in modo molto elementare, ma non posso fare a meno di nominare una terza forza, e cio  quella d'inerzia, altrimenti temerei di far sorgere idee sbagliate. I lettori che conoscono un po' di fisica sapranno infatti che due forze in direzioni differenti non possono equilibrarsi se non ne interviene una terza, che in questo caso   la

forza d'inerzia. Si vede infatti che la **V** pu  considerarsi come scomposta in altre due forze con direzioni diverse, indicate rispettivamente con **R** e con **S**. La **R**, verticale, si bilancia col peso, mentre la **S** farebbe avanzare l'ala « con direzione differente da



quella del vento» e con moto « uniformemente accelerato », se per effetto del movimento non nascesse la forza d'inerzia **i**, nella direzione del moto e in senso contrario, che equilibra il sistema.

Ho voluto insistere sull'argomento, anche se esso pu  sembrare arido e pedantesco, perch    bene che vi diventi di uso familiare l'osservare i fenomeni nella realt  del loro aspetto fisico. Il dilettante di cose scientifiche deve aver sempre la giusta cognizione del gioco delle forze.

Qualcuno a questo punto potrebbe osservare: si   parlato di spinta del vento sulle

ali e di peso da trasportare. Perch  non si considera anche la pressione del vento sulle altre parti dell'apparecchio? L'osservazione   giustissima e merita una risposta. Il vento esercita una spinta anche sulla fusoliera, anche sul carrello di atterraggio, ma questa spinta non pu  certo avere un valore apprezzabile, per la forma inadatta allo scopo che, necessariamente, hanno detti organi. In pratica si prescinde dunque completamente da simile azione del vento e si fa affidamento soltanto su quella esercitata sulle ali.

Il peso, invece, sar  massimo per le altre parti: ecco dunque spiegato perch  la superficie alare riceve una spinta che deve trasportare il proprio peso e quello di tutto l'apparecchio.

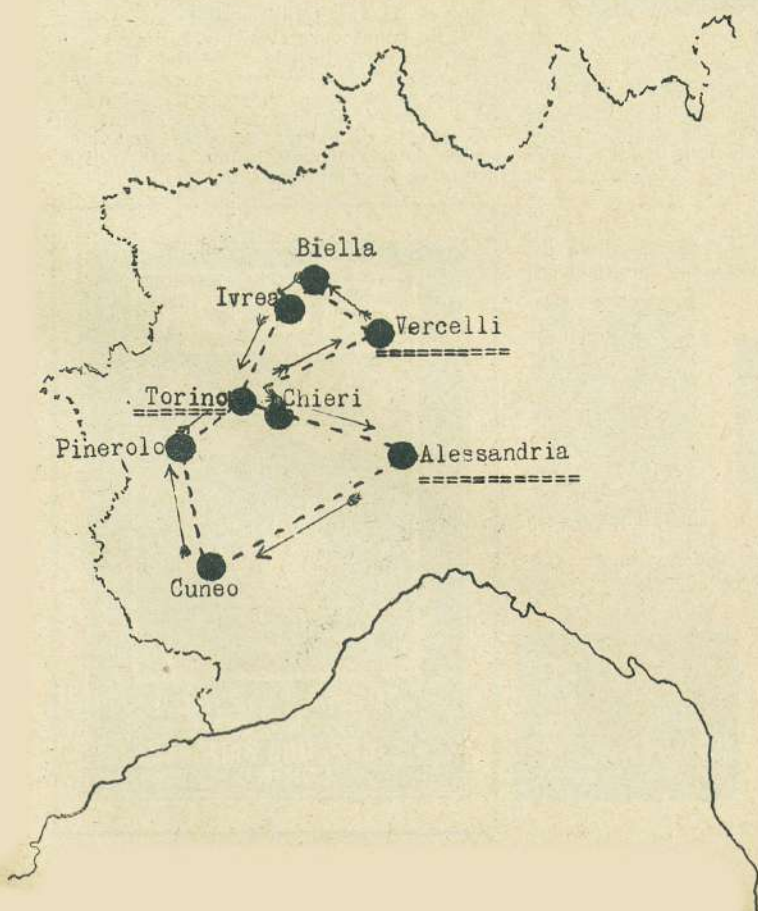
Quando saremo pi  avanti con l'argomento, vedremo la maniera con cui volano gli apparecchi a vela. Per non far sorgere idee sbagliate   perch  opportuno dire sin d'ora che il grado attuale della tecnica non ha ancora permesso di far sollevare verticalmente l'aeroplano senza motore, n  di farlo partire da un terreno pianeggiante. L'apparecchio a vela deve partire dal vertice di un'altura, da cui il vento lo spinge, facendolo scivolare lungo il pendio fino a quando l'azione sulle ali raggiungere il suo massimo effetto e la forza **V** ha una grandezza e una direzione tali (rispetto all'inclinazione del terreno) che la sua componente verticale **R** pu  superare il peso **P**. Allora l'apparecchio si stacca dal suolo, iniziando il volo. Sta all'abilit  del pilota lo sfruttare le correnti aeree per restare in aria il pi  possibile.

Auguriamogli di non fare un ruzzolone e lasciamolo volare fino a quest'altro mese.
ing. OCCHIALINI

Il 1° Giro Aereo del Piemonte

Km. 450 10 Maggio 1931 - IX

L'ITINERARIO. — Gli atterraggi avverranno nelle citt  sottolineate: nelle altre vi sar  il controllo in volo.



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

Filatelia

CRONACA DELLE NOVITÀ

Africa Sud Ovest Inglese (ex colonia tedesca). - A complemento della nuova serie ultimamente emessa, sono ora usciti due francobolli per la posta aerea:



3 d. bleu e bruno (monoplano in volo sulla capitale).
10 d. Lilla-Bruno e nero (biplano in volo).



Caratteristica curiosa di questi francobolli è che sono stampati in fogli di 120 esemplari: venti l'iscrizione in inglese ed in olandese alternativamente.

**

India Inglese. - Per commemorare l'inaugurazione di Nuova Delhi, da poco capitale dell'impero, è stata messa in corso per la durata di un mese una bella serie di sei francobolli:



1/4 anna, bruno e grigio-oliva (castello di Purana Gila)



1/2 anna, verde-grigio e viola (arco commemorativo della guerra)
1 anna bruno e lilla (palazzo del Consiglio)

2 annas, bleu e verde-grigio (palazzo del Viceré)



3 annas, carminio e bruno (palazzo del Segretariato)



1 Rupia, viola e verde (effigie di R. Giorgio in un medaglione).

**

Terra Nuova. - Sono ora usciti tre bei francobolli per la posta aerea:

15 c. bruno (destinato all'affrancatura delle lettere per l'interno) rappresenta una slitta sorvolata da un areoplano.



50 c. verde (valevole per le corrispondenze dirette al Canada ed agli Stati Uniti) ci mostra S. Giovanni di Terranova sorvolato da un apparecchio postale aereo.



1 Doll. bleu (questo francobollo è impiegato per le corrispondenze dirette in Inghilterra ed altri paesi stranieri) raffigura un disegno schematico col tragitto seguito nei principali voli transatlantici aventi Terranuova per punto di partenza o di arrivo.

**

Spagna. - Mentre siamo in attesa dei nuovi francobolli repubblicani, mostriamo ai



nostri lettori la famiglia Reale spagnola riprodotta nei francobolli emessi a favore della Croce



Rossa nel 1926. La serie completa è composta di 13 francobolli per la corrispondenza ordinaria ed uno per gli espressi.

1, 15 e 30 cent.: Principessa Maria Cristina e Beatrice
2, 50 cent.: la regina Vittoria Eugenia in veste di Dama infermiera



5, 40 cent. e 4 P.: Regina Vittoria Eugenia
10 cent. e 1 P.: Principe delle Asturie
25 cent. e 10 P.: Re Alfonso XIII
20 cent. espresso: famiglia reale spagnuola.

NELLE SCUOLE D'ITALIA

La gara di aquiloni artistici alla scuola Angelo Mazza di Parma.

Una bella iniziativa ha attuato il prof. Antonio Banzi della scuola Angelo Mazza di Parma, colla gara di aquiloni, con cui si riprometteva di innestare la scuola al sano e bel divertimento primaverile dei fanciulli invogliandoli a dare un aspetto artistico ai loro giocattoli, e in pari tempo a rendersi



conto — al fine di propaganda aeronautica — delle conoscenze elementari di aerodinamica. Il nostro giornale è ben lieto di segnalare questa lodevolissima gara che ha avuto l'onore di ottenere il plauso del colonnello A. A. Palma di Cesnola, comandante dell'Aeroporto di Parma, il quale ha voluto anche dotarla di ambittissimi premi e di riprodurre il gruppo dei vincitori.

BALLOR

MARSALA ALL'UOVO

CREMA MARSALA Ricostituente

* S.A. FREUND, BALLOR & C. TORINO

È l'aquila che ride

Alle volte volando ci si annoia, specialmente nei lunghi percorsi su mare o su pianura — Ecco un piccolo scaccia-pensieri, che non ha niente di cinese, ma che permetterà di fare passare il tempo.

Il signor Alesi sposò una vedova che aveva già una figlia da marito. Il padre del signor Alesi sposò la figlia di quella vedova, diventando genero di suo figlio.

La figlia della vedova, moglie del signor Alesi, avendo sposato il padre del signor Alesi, diventò madre del proprio padre.

La moglie del signor Alesi ebbe un figlio che fu nello stesso tempo cognato del padre del signor Alesi, e zio di quest'ultimo (essendo il fratello della suocera).

A sua volta la moglie del padre del signor Alesi ebbe un figlio, che fu nel contempo fratello del signor Alesi e suo nipote (essendo figlio di sua figlia).

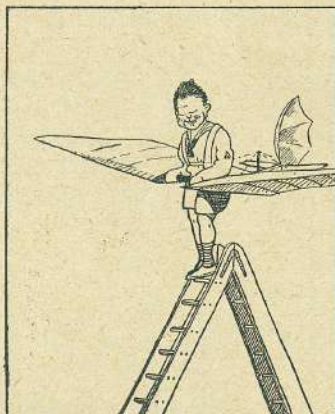
Così la moglie del sig. Alesi diventò sua nonna (essendo la madre di sua madre). Il signor Alesi fu nel contempo il marito ed il nipote di sua moglie; e poiché il marito della nonna di qualcuno è il nonno di quel qualcuno, il signor Alesi diventò *nonno di se stesso*.

Aquilino sale per la prima volta in aeroplano.

A 1000 sopra la città il pilota picchia velocemente verso il suolo.

« Ah! Ah! - ride il pilota - Scommetto che il cinquanta per cento della gente che ci vede crede che noi stiamo precipitando.

— « Oh! sicuramente - balbetta Aquilino - e scommetto che anche il cinquanta per cento delle persone che sono qui a bordo pensano la stessa cosa.



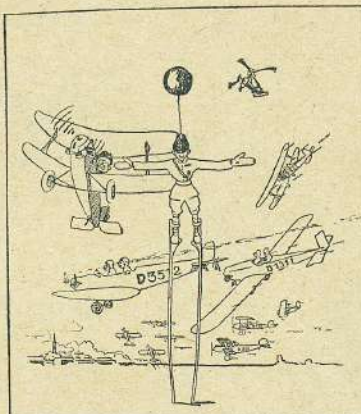
Primi esperimenti



Il... vispo Tereso



— Contatto...
— Tolto...
— Con...tatto...



Polizia per il traffico aereo

(Disegni di Udet - Berlino)

— Vi siete ferito gravemente in quell'incidente aviatorio?

— Veramente credevo d'essermi fatto nulla prima di leggere il resoconto sui giornali.

In un interessante articolo d'un giornale inglese si legge la descrizione in succinto delle varie traversate dell'Atlantico. A proposito di Alcock, il primo che attraversò l'Atlantico, l'articolista fa questa domanda:

— Sapreste voi indovinare quale fu il bagaglio di Alcock quando attraversò l'Atlantico?

E dà questa risposta:

— Il brillante pilota inglese portò con sé solo e soltanto... uno spazzolino da denti.

Non voleva certamente avere ingombri a bordo.

Un giovane padre, pieno di passione aviatoria, ma certamente non molto dotto in aviazione, volendo iniziare la sua piccola bimba all'aeronautica la portò a visitare il salone d'aviazione.

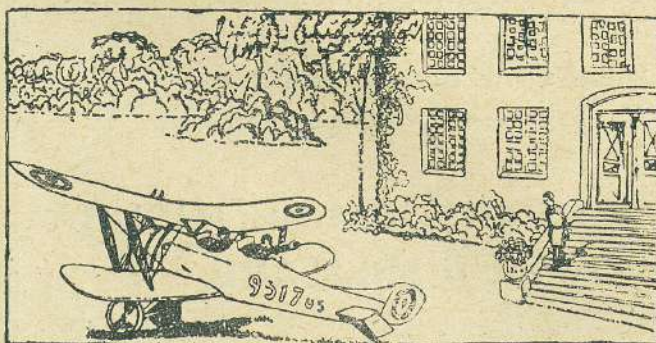
Era la domenica di chiusura, ed i due, papà e la piccola Lulù (sei anni) sospinti dalla folla, procedevano lentamente.

— Papà che cosa è un monopiano?

— E' un aeroplano che ha solo un'ala - rispose il padre.

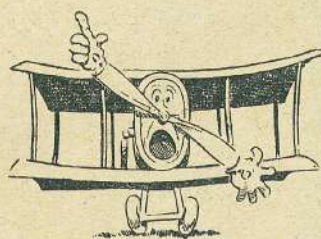
La piccola Lulù rifletté un pochino e poi domandò:

— Dimmi, papà, da che parte è quell'ala?



Nei 1950

— Giovanni portateci un momento il mappamondo. Non sappiamo dove andare oggi!



Con il quinto numero l' "Aquilone", **DEVE**

triplicare la sua tiratura. Non imprestate il nostro giornale, fate acquistare uno;

meglio ancora: abbonatevi e fate abbonare i vostri compagni!



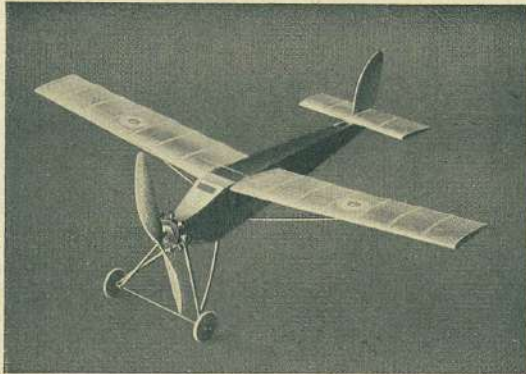
**FABBRICA GIOCATTOLI
SCIENTIFICI ISTRUTTIVI**

Aeroplani, Dirigibili,
Paracadute, Motori ad aria
compressa. - Scatole complete
per costruirsi modelli volanti.
Eliche, Elastico, ecc. — Pezzi
separati per dilettanti.

**AEROPLANI con garanzia di volo
da Lire 15 in più**

Chiedere il catalogo modelli volanti
che sarà inviato gratis.

ONORATO ISACCO - TORINO
15 - Via Verres - 15



Il Catalogo generale - con 200 illustrazioni - si spedisce contro invio di
Lire TRE in francobolli

Eliche

per Aeroplani ed Idrovolanti

Fornitrice del Ministero del-
l'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 Corso, N. 18 TORINO

Telefono N. 31-576

Telegr: Aviomartinengo

M · A · R · U · S

Manifattura Abiti Ragazzo Uomo Signora

Il più vasto e moderno laboratorio Confezioni

SPECIALITA' CONFEZIONE DIVISE

per Collegi, Alberghi, Corpi
Musicali, Pompieri, Fattorini,
Chauffeurs, Domestici, ecc.

❖

Vastissimo assortimento
stoffe nazionali ed estere.

**PRIMARIA SARTORIA SU MISURA
CIVILE E MILITARE**

TORINO
Corso Ponte Mosca, 37
Telefono N. 21-151

MILANO
Viale Vittorio Veneto, 12
Telefono N. 21-868