

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



PRIMAVERA D'ALI

NELLE NUVOLE.....

Vi siete mai messi a fantasticare, a passeggiare per le nuvole, lasciando il pensiero correre per il regno dei sogni, non preoccupandovi se quelli potevano realizzarsi più o meno?

Eppure se si sogna, diciamo, scientificamente: alle volte si diventa dei poderosi chiaroveggenti o dei precursori tali da sbalordire.



Wells e Verne, due grandi sognatori scientificamente profondi, hanno precorso i tempi: oggi sono realtà molte cose che allora parevano addirittura degli assurdi.

Non avete mai cercato d'avvicinare i tempi? Chissà cosa direbbe Casanova se tornasse a rivivere oggi? Con quanto stupore e quanta ammirazione punterebbe, attraversando il *lorngnon*, lo sguardo al cielo per seguire il volo di un aeroplano?!

Io penso ad esempio alla faccia stupita e mortificata che farebbe una tronfia gallina nel vedersi battuta in pieno da una creatrice meccanico-automatica di giovani pulcini.

Eppure si sta lavorando attorno all'uomo meccanico.

Pensando alla rapidità con la quale si sono sviluppati i mezzi meccanici, i sogni si accentrano sull'aviazione, e si pensa, e si sogna, e si sale e si sale, sin che si arriva veramente nelle nuvole.

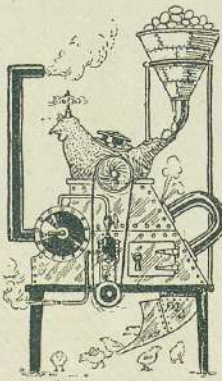


Fig. 3

Oggi poi il mio sogno è anche più facile, perchè è... illustrato, ed allora v'invito a volare, con il pensiero, con me.

Niente casco, niente paracadute; la bussole bisogna lasciarla nel cassetto, e fermare il pendolo. Si sa quando si parte, in questi viaggi, non si sa quando si arriva, tanto più quando si ha a disposizione una ricca poltrona ed un piovooso pomeriggio domenicale.

Primi voli, primi grandi entusiasmi, primi grandi disillusioni.

Se aveste visto i saltarelli dei primi apparecchi, se aveste visti gli aeroplani d'allora!

Oggi li chiamereste trespoli o gabbie per grilli.

Il Farman 1912, che vi presento in figura 3, sul quale si sono fatti i primi tempi della nostra guerra; vi sarebbe una teoria enorme d'aeroplani da presentarvi, ma dato che siamo sdraiati su di una ricca poltrona ed abbiamo tutto un lungo pomeriggio di tempo, sarà meglio sognare, e pensare al domani.



Si è propensi a pensare agli aeroplani per scopo bellico, forse perchè abbiamo l'impressione ancora viva di ciò che fu la nostra gloriosa aviazione di guerra.

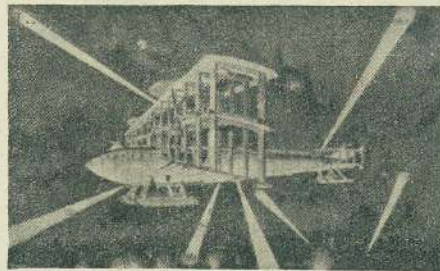


Fig. 5

E non ci affatichiamo neppure a disegnare o ad ideare, guardiamo qua e là ciò che in proposito si è pubblicato; vi sono dei tipi meravigliosi disegnati da sognatori come lo siamo noi in questo momento.

Ecco in nella figura 6 una torpediniere anfibia, cielo e mare sono i suoi due elementi:

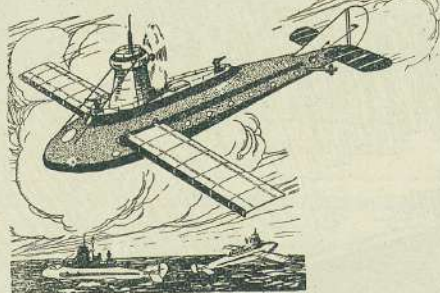


Fig. 6

dovrebbe essere un ordigno bellico di primo ordine.

La figura 5 ci fa sognare un terribile gigante, seminatore di morte, munito di galleggianti per le grandi transvolate, fornito di fari poderosissimi, e di eliche verticali, si da potere sollevare perpendicolarmente l'apparecchio come un elicottero.

Il grande drago alato maciulante gli aeroplani ordinari come se fossero gamberetti ci viene raffigurato nella figura 7.

Figurazione terribile di un ordigno spaventoso. Il drago però è gentile perchè non lascia cadere i rottami degli apparecchi di-

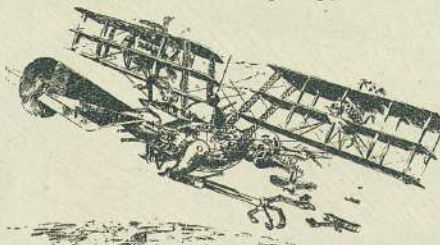


Fig. 7

strutti, ma (come è dimostrato dal gesto che fa con la zampa sinistra) se li butta nel ventre.

In ogni modo questa pare una brutta allucinazione di una persona che non abbia ben digerito.

E come guerra basta. Eccoci agli apparecchi ed ai sistemi ultra moderni.

Adattare tre ali ad una « limousine » ordinaria e così navigare nell'aria e percorrere le strade ordinarie (fig. 8).

Più elegante e più pratico, anche perchè le ali sono ripiegabili, è l'apparecchio della figura 9, dove trionfa un po' lo stile liberty.



E sogniamo, sogniamo tanto, immaginandoci chissà che cosa.

Per gli atterraggi in zone montane vi è chi ha ideata la piattaforma che vedete nella fi-



Fig. 8

gura 10, piattaforma che gira orientandosi a seconda del vento.

Ma però, chi si arrischia a dire che sono sogni di pazzi? Dal fragile Blériot, dove siamo già arrivati oggi? Siamo alla vigilia di vedere (come nella figura 11), attaccare alle

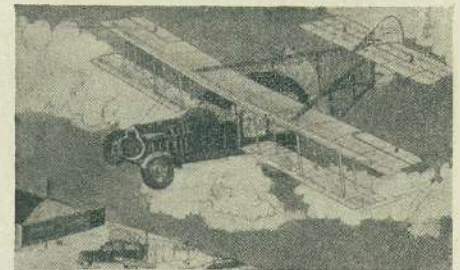


Fig. 9

banchine dei porti, o alle banchine delle isole galleggianti sull'Oceano, dei transatlantici poderosi, i quali trasporteranno tanti passeggeri quanti ne porta una nave.

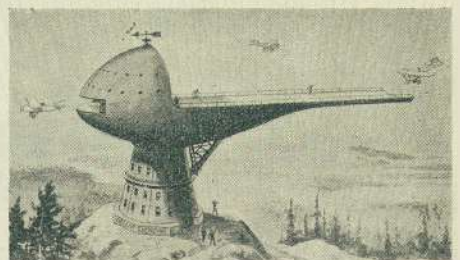


Fig. 10

Ed allora avremo forse anche dei grandi castelli in aria nei quali andranno a fare la cura climatica coloro che hanno bisogno dell'aria che si respira oltre i 2000 metri.



Fig. 11

Per intanto i castelli in aria li costruiamo noi, sognando quanto più sopra abbiamo sognato.

P. I. P.



IL PICCOLO INGEGNERE

Piccole questioni tecniche

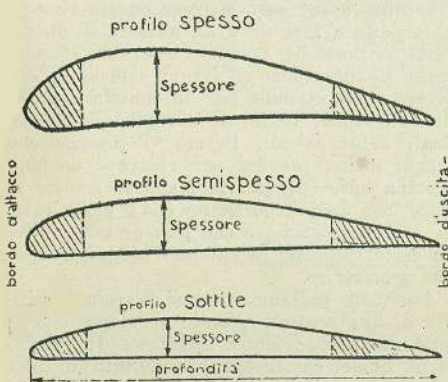
Carissimi amici,

Rispondo alla lettera di Giorgio B. di Bologna — Città Giardino — che mi chiede di spiegare nuovamente la questione forma delle ali, più precisamente *forma del profilo delle ali*.

Come già vi ho detto se si taglia un'ala a fette si ottengono i profili dell'ala.

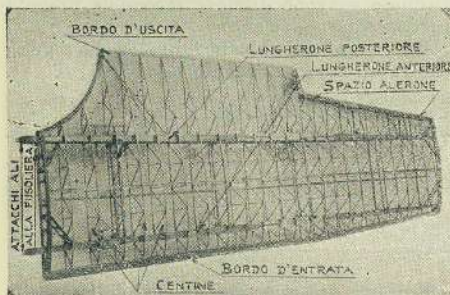
Tali profili si chiamano spessi, semispessi, o sottili a seconda del loro spessore a parità di profondità (fig. 1).

~ PROFILI DI ALI ~ Fig. 1



Si chiama *bordo d'attacco* la parte anteriore del profilo, quello cioè con cui l'ala attacca l'aria ferma. Si chiama *bordo d'uscita* invece la parte posteriore, quella cioè ove l'aria lascia l'ala dopo di averla lambita.

Nella costruzione poi, siccome l'ala è costituita da due longeroni (montati nel senso della lunghezza) e da molte centine che riproducono il profilo dell'ala ed obbligano così il rivestimento a mantenere la forma esterna dell'ala, si possono definire come *bordo d'attacco* la parte d'ala davanti al lungherone anteriore e come *bordo d'uscita* la parte d'ala dietro al lungherone posteriore.



E così credo d'aver accontentato l'amico Giorgio B. che ringrazio della promessa propaganda che spero vorrà dare un aumento di abbonati tra gli studenti di Bologna.

E permettetemi qui di ricordarvi che è nostro desiderio avere molti amici fedeli e che quindi preferiamo che vi abboniate al giornale invece di comprarlo volta per volta.

Alla lunga e ben scritta lettera di Virgilio G. — dintorni di Gorizia, risponderò così:

Benchè i dirigibili rappresentino ormai una tappa superata dell'epopea del volo io esaminerò la questione proposta. Mi necessitano però i seguenti dati: peso del motorino e della pila, peso delle ossature metal-

liche e, possibilmente, un disegno che mi indichi come sono costruite.

Dico però fin d'ora, che il problema di far volare un modellino di dirigibile è assai duro da risolvere per la difficoltà di costruire un involucro che non lasci sfuggire il gas e che non sia troppo pesante.

Rammento a questo proposito che per contenere un metro cubo in un involucro sferico ci vogliono mq. 5, per contenere mezzo metro cubo ce ne vogliono mq. 3.1 e cioè parecchio più della metà.

Ed ora andiamo innanzi con la nostra chiaccherata tecnica. Avevo concluso la volta scorsa con una frase che vi ripeto perchè fondamentale.

L'aeroplano di peso complessivo P è capace di sostenersi in volo alla velocità V con una forza T di trazione dell'elica, perchè la forma del profilo della sua ala è tale che il vento a velocità V da su di esso una forza F .

Si possono ora fare due osservazioni:

- 1) la forza di trazione fornita dall'elica diventa più grande di T ;
- 2) la forza di trazione fornita dall'elica diventa più piccola di T .

Si verifica il primo caso quando il pilota dà pieno motore, si verifica il secondo caso quando il pilota riduce la potenza del motore al disotto di quella necessaria per il volo orizzontale od addirittura lo spegne.

Nel primo caso allora (trazione più grande di T) la velocità invece di restare costante aumenta la forza F che il vento esercita sull'ala cresce anch'essa con la velocità. (vedi N. 2 del giornale).

Poichè il peso P invece sarà rimasto uguale le tre forze T , F , P , non saranno più in equilibrio e l'aeroplano non volerà più orizzontalmente ma salirà.

Il contrario succede nel secondo caso, che venendo a mancare, od essendo molto diminuita la forza di trazione la velocità andrà diminuendo, e con essa la forza F esercitata dal vento sull'ala; il peso P restando costante si avrà ancora una mancanza di equilibrio, ed allora l'aeroplano invece di volare orizzontalmente scenderà.

Tutto quanto abbiamo detto sino ad ora vale naturalmente per una sola posizione dell'aeroplano rispetto alla sua marcia, perchè il pilota, con il comando del timone di profondità può intervenire a cambiare almeno in parte secondo la volontà questo succedersi di fenomeni.

Resta pertanto stabilito che per una data posizione del timone di profondità esiste una sola potenza di motore alla quale l'aeroplano può volare orizzontalmente e ad una sola velocità; se la potenza cresce l'aeroplano aumenta di velocità e sale, se la potenza cala l'aeroplano diminuisce di velocità e scende.

Dovete quindi abituarvi a considerare che l'aumentare la potenza di un aeroplano vuol dire sì aumentare la velocità ma vuol dire anche *dover* salire (se non si interviene col timone di profondità) e che diminuire la potenza vuol dire non solo diminuire le velocità ma *dover* scendere.

Cercherò di spiegarvi la prossima volta come funziona il timone di profondità ed in quale modo l'aeroplano cambia il suo comportamento quando si cambia la sua inclinazione rispetto al senso di marcia.

Vostro affezionatissimo Castellinaria
INGEGNERE AERONAUTICO

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

I MODELLI VOLANTI

Alcune nozioni di disegno

Ora che il vostro primo apparecchietto è stato costruito e messo a punto nei suoi semplici organi essenziali, e forse già si è coperto di gloria nei cimenti combattuti in gara con i proprii confratelli, ecco che voi cominciate a non esserne più paghi: lo trovate troppo semplice, scheletrico addirittura; i suoi voli vi paiono troppo brevi (se pensiamo a. records delle gare annuali Bonmartini e Littorio!) o troppo lenti (ah! possedere un modellino tipo Schneider!...).

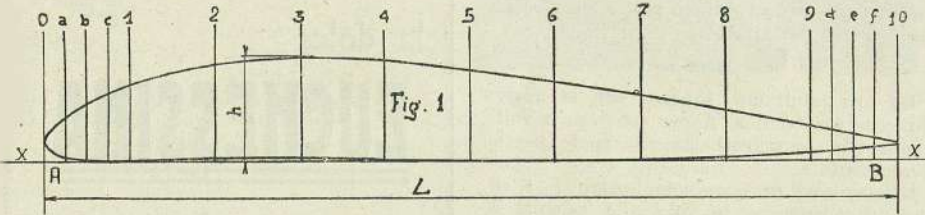
un lungo tempo di volo, ha invece il pregio di presentare un aspetto, alquanto più che il precedente, simile agli apparecchi veri, e di mostrarvi una struttura, cioè un modo di costruzione, più complicata e difficile, ma assai interessante, e che può raggiungere un alto grado di leggerezza rispetto alla robustezza ottenibile. Siccome la prima parte dell'apparecchio che viene disegnata è in generale la « cellula », ossia l'insieme delle ali e degli organi che le sorreggono e le colle-

via; alle estremità anteriore e posteriore dato la forma del profilo ha più importanza e si presenta (anteriormente) più inclinata sull'ordinata e, per questo, ne è più incerta l'intersezione con la stessa, si sogliono interporre ordinate più numerose, come a, b..., in generale a distanza di 2,5:100 di L. Anche le quote del profilo con le ordinate, misurate a partire da xx, vengono date in percentuale della L. Questo modo che vi sembrerà un po' strano e assai complicato di dare delle misure, è invece utilissimo e naturale, e si risolve in una semplificazione quando si pensi che serve a definire tutti i profili simili a uno determinato qualunque sia la lunghezza L. perchè tutte le misure dipendono solo dalla lunghezza e si ottengono molto facilmente moltiplicando per L: 100 i numeri che rappresentano le quote.

Ora nel nostro caso trattandosi di un'ala le cui centine sono tutte simili ma di lunghezza differente sarebbe facile ottenere il profilo di ciascuna in base alla lunghezza, nel modo che si è detto, una volta conosciuto il profilo base; però siccome questo sistema porterebbe a fare un gran numero di operazioni aritmetiche, potrebbe essere facilmente causa di inesattezze ed errori, nonchè di secature, non essendo per la massima parte di voi, credo, piacevole occupazione quella degli aridi calcoli. Perciò vi insegneremo alcuni metodi grafici per ricavare da una centina base (per es. la maggiore) tutte le altre, con un procedimento che è molto esatto, se ben eseguito, e che può destare anche un certo interesse in chi non sdegni il disegno geometrico.

Anzitutto vediamo come si traccia il profilo di una centina quando ne siano date le quote nel modo sopra spiegato. Il profilo viene numericamente rappresentato in una tabella in cui, in una fila di caselle, sono indicate le distanze delle ordinate dall'estremo anteriore della centina e in altre due file di caselle le quote delle due parti, superiore e inferiore, del profilo. Per le ordinate di estremità le due quote possono coincidere e questo avviene in generale sempre per la estremità anteriore. Siccome poi la retta di base non sempre è esterna o tangente al profilo, come in fig. 1 ma può anche essere interna (Fig. 2) avviene talvolta, che tutte o in parte, le quote del contorno inferiore del profilo sono negative, perchè rappresentano dei punti situati da banda opposta rispetto alla base dei punti del contorno superiore, cioè al disotto invece che al disopra; tali quote vengono distinte facendole precedere da segno - (meno).

Un esempio di tabella è quello che segue e che rappresenta il profilo di fig. 1:

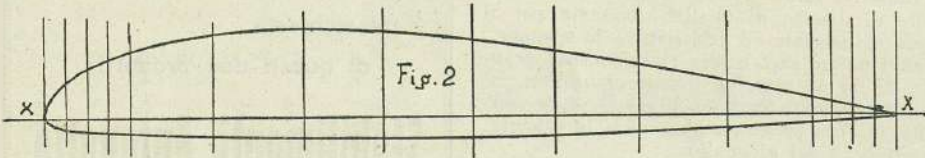


Ebbene noi plaudiamo a questo vostro bisogno di progredire, di migliorare, di cercare nuove e più ardite caratteristiche per le vostre piccole macchine, e vogliamo aiutarvi affinché possiate riuscire, se avrete pazienza e buona volontà, ed ottenere di farvi da voi stessi il modello che possiede le qualità desiderate.

Perciò vi mostreremo come si possono costruire diversi modellini volanti di diverse caratteristiche, conferenti a ciascuno deter-

gano all'apparecchio, così noi cominceremo a insegnarvi come si disegnano l'ala e le sue parti.

Voi sapete che l'ala è composta principalmente da un certo numero di « longheroni », elementi a funzione resistente, (il cui compito è di sopportare gli sforzi che nell'ala si generano per sostenere l'apparecchio) disposti nel senso della larghezza o apertura dell'ala, e da « centine » elementi a funzione resistente e di forma insieme (infatti ol-



minate qualità speciali descrivendovene successivamente vari tipi; infine vi insegneremo a compilare da voi stessi il progetto di un modellino che abbia le qualità volute, tale e quale, nelle debite proporzioni, come fanno i progettisti di apparecchi veri.

Siccome poi in tutte le branche dell'aviazione e quindi anche in quella dei modelli volanti, che ha pure il suo interesse e le sue difficoltà, nulla può esser lasciato al caso, nè fatto ad occhio o improvvisato, nè sapere di pressapoco, ma tutto deve essere invece previsto, calcolato o per lo meno predisposto con criterio, ben ponderato e precisato nell'insieme e nei particolari, non possiamo pensare di accingerci alla costruzione di un modellino un poco importante, sia per mole, che per qualità, senza studiarne prima e fermarne sulla carta, le caratteristiche e la forma; per quelle sopperisce il calcolo, che potrebbe anche ridursi ad una semplice copiatura o imitazione, a questa il disegno. Quest'ultimo comprende l'insieme e le varie parti isolate del modello e serve perchè queste siano tutte ben conformate e disposte in modo da assolvere le loro funzioni col miglior rendimento possibile. Nel caso nostro speciale, poichè per ragioni di spazio, dei modelli noi vi daremo solo complessivi quasi schematici e delle misure essenziali, voi dovrete imparare a trarne particolari; e questo lavoro dovrete fare con la massima cura, perchè non si potranno poi eseguire bene i pezzi se non se ne sarà già precisata bene la forma.

Cominceremo con un modello il quale, se pure non ha caratteristiche da record, cioè si potrebbe dire, esagerate tutte in un senso, al fine di raggiungere un certo scopo particolare come sarebbe una forte velocità o

tre a sopportare sforzi servono a dare all'ala una determinata configurazione sia in pianta che in sezione: « profilo »).

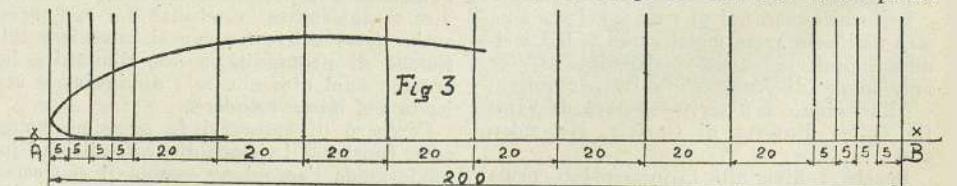
Gli elementi principali del disegno di una centina sono perciò appunto il profilo e la lunghezza. Il profilo è la forma della linea che definisce il contorno esterno della centina e si suole definire con le « quote » dei punti che esso taglia su un certo numero di « ordinate », cioè di rette perpendicolari a una retta fissa di riferimento, distribuite regolarmente sulla lunghezza della centina stessa (Fig. 1).

X	0	2,5	5	7,5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	92,5	95	97,5	100	Posizione
Y ₁	2,41	5,44	6,89	8,04	8,97	11,28	12,17	12,03	11,20	9,86	8,16	6,29	4,33	3,84	3,35	2,87	2,39	Quote super.
Y ₂	2,41	0,42	0,13	0,02	0	0,09	0,17	0,11	0,03	0	0,14	0,41	1,02	1,23	1,44	1,69	1,94	infer.

La retta xx è la retta di riferimento o base, le ordinate sono le rette o, a, b... 1, 2... 10 perpendicolari alla xx, la distanza A. B. dei piedi delle 2 ordinate estreme è la lunghezza del profilo e quindi della centina, h è l'altezza del profilo. Le distanze delle ordi-

Vediamo ora come dai numeri della tabella possiate ricavare e disegnare il profilo della centina, supponendo che questa debba esser lunga, ad es. 200 mm.

Si prende (Fig. 3) su una retta xx un tratto AB lungo 200 mm. e si divide prima



nate si danno dal punto A e sono valutate in centesime parti della lunghezza L, così la 1^a dista 1:10 di L, la 2^a: 2:10 e così

in 10 parti uguali, che risulteranno perciò di 20 mm. ciascuna; poi le due parti estreme si dividono ancora in 4 parti uguali di 5 mm.

di lunghezza ciascuna; si tirano le perpendicolari alla retta x x per tutti i punti di divisione così segnati e si ottengono tutte le ordinate necessarie. Su queste si portano successivamente, a partire da quella per il punto A, che corrisponde a quella segnata O nella tabella, le varie quote segnate nella tabella stessa moltiplicate per 200 e divise per 100, come è stato detto sopra, cioè semplicemente, nel nostro caso moltiplicate per 2. Questi valori sono sempre espressi in mm. Per esempio sulla prima ordinata (per A) si porta, a partire dalla retta x x un tratto lungo $2 \times 2,41$ mm. cioè 4,82; sulla seconda, corrispondente alla posizione 2,5, si devono portare $2 \times 5,44 = 10,88$ mm. per il profilo superiore, e $2 \times 0,42 = 0,84$ mm. per il profilo inferiore. Non vi spaventate dei numeri frazionari in millimetri, nè d'altra parte, cercate di arrotondarli perchè, se no, falsereste il profilo; bisogna sforzarsi di stimare ad occhio le parti di millimetro e segnare i pun-

ti molto esattamente; presto vi abituerete a questa operazione e la farete facilmente. Segnati tutti i punti sulle ordinate, si devono unire insieme con una linea curva continua e ben avviata, raccordando alla parte anteriore, il contorno superiore con l'inferiore mediante una curva molto stretta che può esser anche un arco di cerchio. Nella fig. 3 questa operazione è stata eseguita per circa tutta la metà anteriore della centina.

La curva deve essere però da voi fatta a tratti il più possibile lunghi scegliendo adattati curvilinei che si adagino bene sul maggior numero possibile di punti del profilo.

Disegnata così la centina principale della vostra ala, vi sarà facile coi metodi che apprenderete nel prossimo numero ricavarne tutte le altre, senza rifare tutto il lungo procedimento ora esposto, solo valendovi di alcuni punti principali del profilo sufficienti a definire bene il profilo e utili agli scopi della costruzione, come vedremo.

poche legature di refe e qualche spillo.

Per meglio spiegarvi il lavoro di collegamento delle parti nella fig. C troverete disegnati i vari particolari ed il modo di riunirli.

Per il montaggio delle ali occorrerebbe uno scalo formato da due tavolette di legno piazzate in modo da riprodurre la forma della faccia inferiore dell'ala e cioè piane al centro e rialzate alle estremità di quel tanto di V che avete deciso di dare alle vostre ali (fig. D), però se i longheroni sono precisi si può ugualmente costruire l'ala prima da una parte poi dall'altra utilizzando un comune tavolo (fig. E).

Le centine devono essere inflatate nei longheroni e piazzate nei punti stabiliti in corrispondenza dei puntoncini verticali degli stessi longheroni.

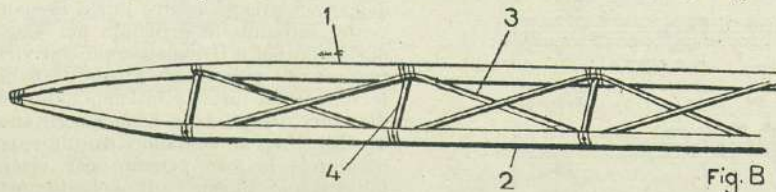
Prima li fisserete con semplici legature, poi quando vi sarete assicurati che sono perfettamente parallele rinforzate le legature con colla da falegname.

Vi parlerò nel prossimo numero del contorno dell'ala e del rivestimento.

COSTRUZIONE

Nel numero precedente vi ho indicato come si costruisce una centina con giunco o bastoncino, questa volta invece vi parlerò della costruzione dei longheroni.

della fig. B), con il giunco le diagonali interne fra i correnti (par. 3 fig. B) mentre invece i puntoncini verticali si possono costruire indifferentemente con giunco o con



Come sapete nelle ali degli aeroplani oltre alle centine vi sono pure i longheroni sui quali vanno montate le centine e che del-

ritagli di legno (particolare 4 della fig. B). Nella costruzione dei longheroni per ali sino a 1 metro di apertura si impiegano li-



Fig. C



l'ala sono la parte vitale perchè è su di essi che si concentrano tutti gli sforzi; ciò pre-

stelli di mm. 2x3 ed il giunco di mm. 3 spaccato serve ottimamente per la struttura interna, questa dà al longherone la rigidità e la solidità necessaria.



Fig. D

messo si possono costruire i longheroni per un modello volante.

Se fate i listelli con pioppo o con altro legno flessibile vi riuscirà facile di piegarli nel punto centrale onde dare all'ala il V necessario, l'applicazione della struttura in-

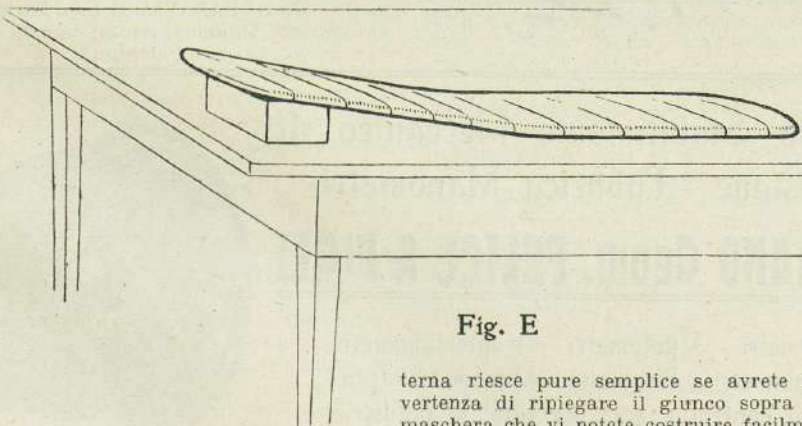


Fig. E

Fra i diversi sistemi in uso uno dei più semplici e di facile attuazione è quello fatto con giunco e listelli di legno flessibile.

Con i listelli si costruiscono le strutture continue, e cioè i correnti (particolare 1 e 2

terna riesce pure semplice se avrete l'avvertenza di ripiegare il giunco sopra una maschera che vi potete costruire facilmente seguendo le indicazioni date nella descrizione per la costruzione della M delle centine. (Vedi L'Aquilone n. 4).

Dopo avere preparate le varie parti le riunirle è cosa molto semplice perchè bastano

Una biblioteca d'aviazione.

A Torino si sta inaugurando, in Piazza Carlo Felice 4 (Porta Nuova) una nuova libreria « Dante Alighieri ». Fogola e Figli, i fortunati proprietari, hanno aderito all'invito da noi fatto loro, ed oltre a tutti i libri italiani e stranieri, di pura letteratura, ai romanzi, ai libri d'avventure, alle collane allegre, terranno un **reparto speciale** dove verrà riunito tutto quanto tratta la letteratura aviatoria.

Questa biblioteca d'aviazione, oltre a servire a fare conoscere quanto si pubblica in materia, servirà di sprone alla gioventù a trattare letterariamente questo modernissimo tema.

ALESSANDRO CHERUBINI

TORINO - Via Bogino, N. 12

UNICO OPIFICIO SPECIALIZZATO
FORNITURE COMPLETE PER

Istituzioni Giovanili Fasciste

PREZZI IMBATTIBILI - MATERIALI GARANTITI



LAVORAZIONE INAPPUNTABILE

CHIEDERE LISTINI

Presentiamo la prima pagina dell'Inno «Ala d'Italia» musicato da Giffredo Cattolica, il valente compositore ferrarese. Tale inno dedicato a S. E. Balbo ed ai suoi avieri leggendari è stato eseguito dagli alunni delle Scuole elementari di Ferrara durante i festeggiamenti ai Transatlantici in quella città, riscotendo il più vivo plauso dell'onorevole Ministro dell'Aeronautica e di quanti hanno assistito all'imponente manifestazione.

Eroi del mare

Taciturni, asciutti, col viso arso dalla vampa del sole e arrossato dalla salsedine, gli «uomini del mare», esperti di tutte le insidie e di tutte le bellezze del mobile elemento, compongono una classe d'audaci che bisognerebbe meglio conoscere per più profondamente ammirare.

Le lunghe navigazioni fra mare e cielo in mezzo a sconfinati silenzi, fanno d'ogni marinaio un riflessivo e meditativo individuo cui soccorre, sempre, una vena di rozza ma sincera poesia.

Vivere alla mercè dei venti e delle tempeste, nutrirsi come si può e non di rado anche di niente, dormire a sbalzi, fra una «guardia» e l'altra; vestire alla diavola, poichè gli stipetti di bordo, veri serbatoi di calore fan subito breccia nei più robusti corredi; esser piegati sotto una bronzea disciplina che convien accettare senza muovere verbo: ecco la giornata del marinaio.

Ma in compenso di tali durezze quanta, e come completa, libertà!

Padroni assoluti di farsi flagellare dalla bufera per quattro o cinque notti di fila per poi dormire, condensate insieme, tutte le ore perdute; padroni di spender parche parole, chè hanno assai presto imparata l'inutilità della voce umana contro l'urlo immenso del vento: rattenuti in principio per disciplina, fioriscono poi e irrobustiscono con virile potenza negli animi chiusi, questi uomini di ferro, rotti a tutte le fatiche, indifferenti ai più duri disagi, sono bene quegli stessi individui che, al comando di un capo, annientando la loro persona per vivere soltanto d'uno spasimo di volontà ostinata, hanno saputo compiere, in silenzio, gli atti del più fulgido valore marinaro.

I nomi? Tutti e nessuno: dall'umile mozzo al comandante, in mare, sulla tolda fremente della nave in corsa son tutti eguali: anche se uno comanda e gli altri ubbidiscono.

Non è forse l'ubbidienza, la forma più umile ma essenziale d'ogni virile eroismo?

Si consigliano ai giovinetti i «Libri di Viaggi» di Jack la Bolina:

Al servizio del mare italiano. Vol. in-8°, di pag. XXXII-525, con illustrazioni L. 37 —
Storia del mare. Volume in-8° di pagg. XXIV-308, con illustrazioni L. 25 —

Esempi di virtù navale italiana. Volume in-8° di pagine 152, con illustrazioni L. 13 —

Al lago degli elefanti. Volume in-8° di pagine 141, con illustrazioni L. 10 —

Caccie su terra e su mare. Volume in-8° di pagine 112, con illustrazioni L. 9 —

Sotto il mare della patria. Volume di pagine VIII-262, con illustrazioni L. 11 —

Il romanzo di un negriero. Volume di pagine 237, con illustrazioni L. 9,50

G. B. PARAVIA E C. - Editore
Torino, Milano, Firenze, Roma, Napoli
Palermo

A "L'Aquilone" con viva simpatia
Ferrara - 14 Aprile 1931 (12)
Giffredo Cattolica

Ad ITALO BALBO ed ai Suoi Avieri leggendari

"Ala d'Italia", INNO

Parole di LUIGI GRECI

di GILFREDO CATTOLICA

Canto (estensione)
(Contraltini)

Tempo di Marcia Eroica (♩ = 100)

Pianoforte

con slancio

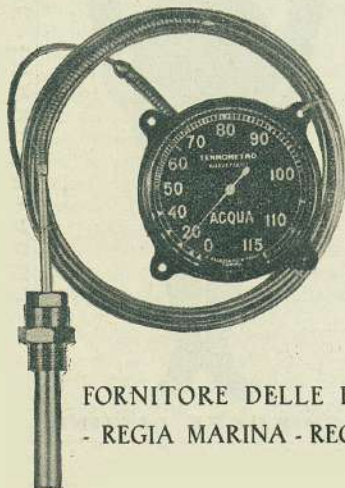
I. E. ter - na Ro - - - ma, Ro - ma, il
II. Mi - li - zia d'ar - - di - men - to, o - gni
III. Fu - ci - na al - - ma d'e - ro - i che han - no

fa - to che l'im - po - se la lu - ce pe - ren - ne in - o - gni e - tà, per vo - le - re del
spa - zio hai sol - ca - - to, a l'ur - lo de - i mo - tor Po - ce - à - no ha via -
tut - ti un cuor so - lo vi - bran - te, eb - bro d'ar - dor, al - lap - pel - lo del

Du - ce in te - s'è rin - no - va - - to e più ful - gi - do splen - de. Già
- la - to e l'au - da - - ce ci - men - to che taf - fi - da - al - la sto - ria per il
vo - lo pre - sen - ti i Mor - ti tuo - - i, che non piegò il de - sti - no, son di

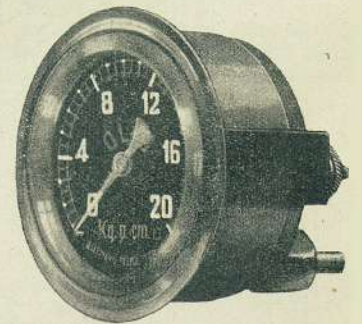
crese.

(*) Per adulti, da trasportarsi un tono sopra.
Prop. riservata dell'AUTORE. Deposito a norma di legge. MCMXXXI.



Premiato Stabilimento Meccanico di Precisione - Fabbrica Manometri ALLEMANO Geom. FELICE & FIGLI

Manometri - Vuotometri - Vuotomanometri
- Termometri - Pirometri - Manometri idraulici,
di controllo, ecc. per tutte le industrie ed applicazioni.



FORNITORE DELLE FERROVIE DELLO STATO
- REGIA MARINA - REGIA AERONAUTICA

TERMOMETRI A DISTANZA E MANOMETRI PER
AVIAZIONE CON QUADRANTI LUMINOSI

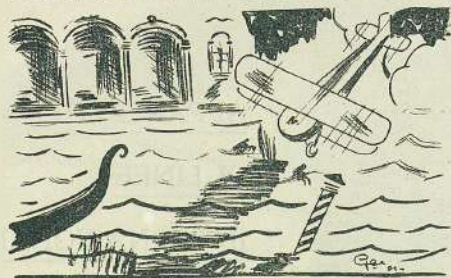
AVIAZIONE MINUSCOLA

Dopo la mezzanotte, quando il campanone ha mandato a dormire i soliti nottambuli e la luce dei lampioni è passata in tono minore, in Piazza S. Marco, se l'aria è calma... si vola.

Sissignori. Si vola.

Ma non allarmatevi. Rombi di motore, nessuno. Niente motori. Niente cavalli. All'infuori, beninteso, dei quattro della Basilica muti nella loro eterna contemplazione.

La quiete notturna è salva. E certo non la turbano il sommesso parlottare che accom-



pagna le varie fasi dei voli e le sonore risate che sottolineano qualche sciagurato atterraggio.

Dunque, si vola. Piazza S. Marco è un campo d'aviazione veramente ideale per questo genere di voli. La linea di partenza è preferibilmente quella segnata dagli stendardi. (Ma che aspetta il Municipio, per farvi issare, di notte, al posto delle bandiere, delle «maniche a vento»?).

Guardate. Un apparecchio è già in linea. Libellula gigante... (Come? Ma sì, ma sì: si tratta di piccoli aeroplani, di modelli volanti... E che? Pensavate forse a dei «Caproni»? Però fate attenzione lo stesso perché la cosa non è meno interessante)... Simile, dicevo, ad una gigante libellula, l'aeroplano stende le sue ali bianche, lucidissime, trasparenti. Sul candido timone di direzione spicca un rosso punto interrogativo. E' un distintivo che si usa largamente perché dice poco e non compromette. Intorno alla «macchina» sono i...tecnici, gli appassionati, i curiosi.

I tecnici, che sono poi gli ideatori e costruttori dell'arnese, hanno un gran da fare. Qui non c'è da consultare bollettini; nè da studiare rotte; nè da pensare a rifornimenti. Ma c'è dell'altro: vedere che tutto sia in ordine, scovare qualche mancanza o deficienza che potrebbero riuscire... fatali; controllare questo o quel congegno; revisionare l'insieme.

E la faccia dei due costruttori (sono proprio due) va progressivamente atteggiandosi all'espressione di quel rosso dubitativo emblema del timore.

— Ti pare che possa andare? La posizione dell'ala non mi va. Per me è troppo avanti, il «centro di pressione» non coincide con quello di gravità. Vedrai che «cabra» forte e poi vien giù di coda. Se riscontrassimo ancora l'equilibrio?

Gli spettatori assumono un contegno grave. Quel parlar sibillino di «centri» e di equilibri comincia a mettere una certa distanza fra chi lo usa con tanta sicurezza e disinvolture e quelli che lo ascoltano senza capirne un'acca.

Ma solo distanza ideale. Occorre invece della distanza materiale. Ma è miope lei che ha bisogno di mettere il naso sulle ali, per vedere? E lei quelle mani non potrebbe tenerle in tasca?

Vedere da vicino; toccare. Malattia, istinto di tutti, anche di quelli che frequentano i... campi di aviazione. Per fortuna qui non ci son motori a scoppio e l'insidia più pericolosa può esser quella di un improvviso nocchino d'elica che, ad ogni modo, è meglio evitare nell'interesse della vittima e... nell'interesse dell'elica.

Andiamo avanti. Quello che non era contento della posizione dell'ala, ha sollevato delicatamente da terra il modello e con altrettanta delicatezza l'ha posto in bilico sull'estremità di un dito, scegliendo in quest'operazione un punto determinato: corrispondente a quel famoso «centro di pressione». L'equilibrio effettivamente non c'è. L'apparecchio pende di coda. Questa constatazione viene eloquentemente riassunta in uno sguardo severo che l'aeromodellista (brutta parola: ma si usa) gira sull'amico.

— Sì, avevi ragione. Ma sbrigati, che qui comincia a far freddo.

Veramente a mezzogiorno e con un po' di sole in Piazza si deve star meglio.

Con un breve spostamento dell'ala l'equilibrio è ottimamente ristabilito. Una riguardata ai timoni: perfetti. Pochi giri dell'elica mostrano che l'albero è centratissimo e il cuscinetto è ben lubrificato. Gli attacchi tengono a meraviglia. E con due gocce d'olio le ruote del carrello girano ch'è un piacere.

Siamo, come si dice, «a punto». E: allora, dai con la carica. Uno... due... tre...

Quattrocento giri. Non son molti. Facciamo cinquecento? Vada per i cinquecento... Speriamo bene... Quattrocento e uno, quattrocento e due... e tre...

Ci siamo. Un po' di largo, per piacere...

L'apparecchio viene posto a terra. Due mani lo tengono: una per la fusoliera, l'altra per l'elica.

Mollo? Molla. L'elica, lasciata libera, turbinata velocissimamente. Il modello, come per effetto di una molla, scatta dalla sua posizione di inerzia, parte come una freccia, corre rapidissimo, alza la coda, poi, come venisse sollevato per un invisibile filo, stacca deciso le ruote da terra, s'innalza, prende quota, si impenna, si mette in linea di volo, vola diritto. Brevi attimi. Ecco che ha già messo la testa in giù e plana; scende dolcemente e quando è a pochi centimetri dal suolo, quasi un ben calcolato congegno fosse intervenuto ad agire tempestivamente sui timoni, si raddrizza, si abbassa ancora, a terra e dopo una breve ultima corsa sulle ruote si ferma: l'elica è «in croce».

Magnifico. Perfetto.

Quanto ha volato? Un centinaio di metri o poco più; impiegando una ventina di secondi. Non è molto. Ma questa è una prova. In gara, con un'elica di maggior rendimento, dopo aver corretto qualche lieve difetto, raddoppiando la carica, sostituendo alla partenza da terra il lancio dalla mano, e con un buon pizzico di fortuna, i risultati potranno divenir tali da sortire con onore e — perchè no? — con un ricco premio.

**

Vero che è stato interessante?

Non si deve credere però che le cose vadano sempre tanto lise. Si può anzi dire che i disastri sono all'ordine... della notte. Ottenere — come quei due hanno ottenuto — un volo regolare, è difficile. Occorre, certo, della competenza, una preparazione diligentissima, una cura paziente, minuziosa di

ogni più piccolo particolare. Eppure ciò non basta sempre ad assicurare una buona prova.

La lotta contro le leggi della natura riser-va anche in questo minuscolo campo — che discende per via diretta da quello assai più grande in cui le conquiste e le vittorie ormai non si contano e il prodigio è diventato regola — sorprese e sorprese.

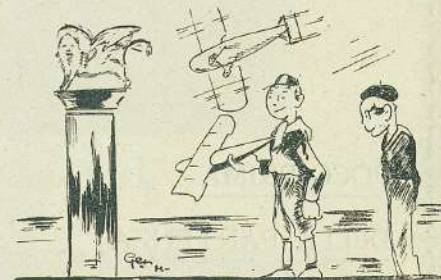
Quel modello vi pare perfetto. Guardate quell'ala come è ben fatta; e quelle strutture come son ben rifinite; ogni dettaglio denota tecnica, precisione. Dunque deve volare e volare a modo.

Infatti l'apparecchio... non riesce neppure a staccarsi da terra. Oppure si stacca fin troppo, va su per l'aria come un proietto e finisce per combinarsi una disastrosa acrobazia fuori programma: una scivolata d'ala, una caduta a foglia o addirittura un bel *looping centrale*. Può anche iniziare il volo regolarmente; ma d'improvviso lo vedete o arrestarsi e cadere come una pietra o mutar rotta con stretta virata e finire, magari, per prender terra al punto di partenza. C'è da ringraziare i numi tutelari della piccola aviazione se questi scherzi imprevisi finiscono alla meno peggio. Ma spesso tutto si conclude con uno schianto e in cento pezzi.

E allora addio lunghe serate di lavoro passate nella piccola officina di casa o dell'amico fra attrezzi, colle e compassi, a traforar compensati e a modellar metalli, e a compulsare libri dove si parla con linguaggio breve e cifrato di ciò che l'uomo è riuscito a strappare ai misteri dell'imponderabile. Un attimo ha distrutto, annientato la fatica di molte settimane, reso vano il sacrificio di tante ore di sonno.

Ma non esageriamo. Qualcosa pur resta. Ed è la conoscenza di cose prima totalmente ignorate; ed è un bagaglio di nozioni che se pur ridotte alla semplicità necessaria e alle proporzioni sufficienti a tal genere di applicazioni, hanno tuttavia l'efficacia di sfrondare fatti e possibilità determinate, da quel carattere di sovranaturalità di cui paiono circondate le mirabili conquiste del progresso.

E conoscere, sia pure attraverso lo studio e la costruzione di un modello, i principi e le regole che l'uomo ha determinate nella



sua dura e sanguinosa lotta per la signoria degli spazi, vuol dire, oltre che accontentare un senso di lodevole curiosità, mettersi su una strada in fondo della quale si può arrivare con un'aquila d'oro sul petto.

Può anche voler dire e promettere di più di meglio. A meno che non si voglia stabilire che una buona idea debba uscire solo dai santuari della scienza.

Vittore Ruffini

L'ECO DELLA STAMPA

il ben noto Ufficio di ritagli da giornali e riviste, fondato nel 1901, non ha in Italia né corrispondenti né succursali, ed ha Sede esclusivamente in Milano (133) Via Giovanni Jaurès, 60. — Chiedete condizioni di abbonamento con semplice biglietto da visita.



AERO



APPARECCHI
DI LINEE
INTERNAZIONALI

IL GRANDE
"CABINA,, DELLA
"MILANO-BERLINO,,

POCO PRIMA
DELLA PARTENZA

IL CARICO
DEI
BAGAGLI



TURISMO



IL MONTE BIANCO



CASTELLO DI MONTALDO DORA



CASTELLO DI IVREA

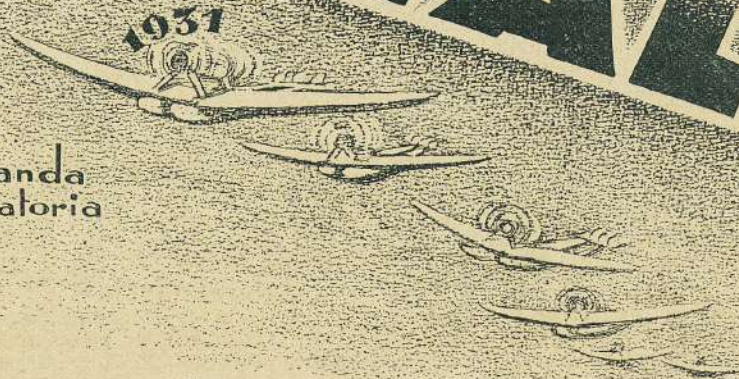


LAVENO (Lago Maggiore)

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 mamma di:

Lugo, Aprile 1931.

"FRANCESCO BARACCA,"

ai fanciulli d'Italia che entusiasti delle fulgide vittorie delle nostre Ali d'Italia sentono ogni dì più infiammarli in essi il desiderio del volo, e che ad ogni rombo di motore



affrettano il giorno che essi pure potranno librarsi nello spazio azzurro, questa immagine doni a loro coraggio, rinsaldi i loro propositi e aderendo alla volontà del Duce l'Italia avrà: Ali, Ali di onore e di gloria.

Gli Aero Clubs d'Italia - Ravenna

Ai nostri nepoti pellegrini d'amore che un giorno lontano sosteranno, devotamente, alle tappe del lungo cammino del nostro sacrificio e della nostra gloria verrà narrata, alle pendici del monte da cui spiccò il volo la Vittoria, verso il fiume sacro che s'arrossò del sangue dei nostri Eroi, là dove sale dritta al cielo la pietra del ricordo perenne una leggenda: la leggenda del cavaliere azzurro.

E poichè la leggenda è la poesia della storia e il poeta non può attendarsi nel canto, la canzone che il troviero avrà rimato — perchè ritorneranno i trovieri e scompariranno i critici — per le generazioni che si succederanno a quelle dei nostri figli e dei

figli dei nostri figli canterà le gesta di tutti gli eroi dell'aria, si avviluppate si intrecciate, si sovrapposte le une alle altre da formarne una sola in cui spiccherà dominante una sola grande figura: quella che racchiude in sé tutte le virtù, tutti gli eroismi, tutte le glorie dell'ala d'Italia.

La leggenda a un dipresso suonerà così: Pellegrini d'amore, chiniamo il capo qui dove cadde ferito a morte il cavallo rampante.

Il cavallo che un giorno lontano, un giorno in cui era in giuoco la nostra gloria si spiccò dalla terra solatia dove il Po si getta nel mare di Adria « per aver pace dei nemici sui », e venne dallo spazio azzurro che vide precipitare Fetonte e in cui si ripercosse il lamento delle Eliadi, venne a noi in

questo nostro cielo fatto oscuro di uccelli rapaci forieri di orde che la sete di sangue e la brama di rapina avevano spinto da lontani lidi là dove il sole è sempre pallido e la volta eterea eternamente grigia.

E gli uomini nostri che si erano intanto rintanati nella terra, in attesa di balzare alla luce del sole, occhi negli occhi, petto contro petto, cuore contro cuore, su le orde che cautamente, prudentemente avanzavano facendosi precedere dalle stragi degli infermi, delle donne, dei vecchi, dei bimbi, per fiaccare la nostra forza e il nostro coraggio videro i cento, i mille combattimenti del cavallo rampante.

Ed ad uno ad uno videro gli uccelli rapaci che pur dianzi scorazzavano vittoriosi abbattersi pesantemente al suolo mentre l'indomito destriero di ferro e d'acciaio s'ergeva sempre più su sempre più in alto. Indietro nelle libere terre, le donne in ginocchio, pregavano la Gran Madre perchè sul cavaliere indomito tenesse fisso lo sguardo e al Divino Figlio ne impetrasse la salvezza.

Le madri benedicevano alla madre che aveva procreato l'invitto, l'invincibile centauro che irrorava le terre del sangue nemico, mentre il cavallo rampante scalpitava fra le stelle, sfidando il destino.

Ma la vittoria volle il sacrificio. Mentre il peana sgorgante da cento e da mille petti saliva al cielo, da lassù fra gli uomini impetrati cadde irradiato di luce, cadde come una stella, stridendo, il dominatore degli spazi.

Piansero le donne in ginocchio e madri compiansero la Madre. Ma perchè?

Il cavaliere d'Italia non è morto: gli eroi sono immortali. Qui cadde, ma novello Anteo si risolleò al cielo, al suo cielo che ne sa l'ardire e che ne consacra ancor oggi la Gloria.

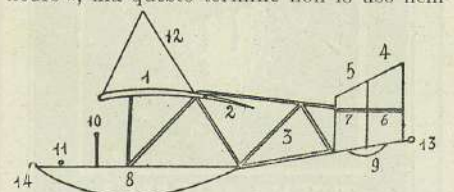
Egli è con noi; fra di noi. Nella notte aceanica lo vide un altro Figlio della sua terra che guidava uno stormo azzurro da un continente all'altro sull'infinita distesa del mare.

Egli è il fratello maggiore di tutti i fratelli che muovono a nuove audacie e che raccolgono sempre più verdi allori e sarà davanti a tutti, e tutti lo vedranno in un coruscio d'acciaio, fra un baleno di lampi, in un nimbo di fuoco, il giorno in cui il nemico osasse calpestare il sacro suolo della Patria.

IL VOLO A VELA

Nel numero precedente abbiamo visto un poco di teoria sul modo con cui l'aeroplano senza motore può reggersi in aria per effetto della forza del vento sulle ali.

Dopo un simile inizio, noioso eppur necessario, oggi entriamo nel vivo dell'argomento, trattando la parte veramente interessante, ossia la descrizione degli apparecchi. Le figure qui unite fanno vedere la pianta e la vista di fianco di un apparecchio tipico uso scuola, di quelli detti « pianeggiatori » (veramente di solito si chiamano « planeurs », ma questo termine non lo uso nemmeno se mi scorticano: siamo o non siamo nella terra di Dante?).



Chi è un po' pratico dell'argomento — e sono ormai sicuro che lo sarete tutti — osserverà subito che l'aspetto è quello di uno dei soliti aeroplani, ridotto in questo caso alla massima semplicità. L'apparecchio è del

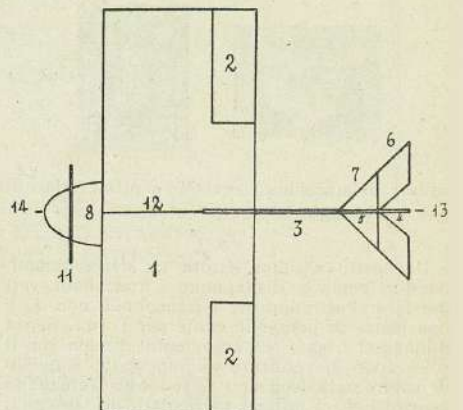
tipo monoplano, avendo un'ala 1, formata con centine di legno rivestite dalla solita tela gommata e munite di due alettoni, come d'uso. L'ala è sorretta dal telaio 3, fatto di aste di legno unite fra loro nei nodi con attacchi, anch'essi di legno compensato; il telaio è fissato inoltre alla fusoliera e ai piani di coda. I piani di coda nulla hanno di diverso dal solito sistema: il timone di direzione 4, preceduto dal piano fisso stabilizzatore 5, il timone di profondità 6, col suo piano stabilizzatore 7. La fusoliera 8 contenente i comandi e il seggiolino del pilota, ha una forma simile a quella dei pattini degli idroplani, servendo così anche come organo di atterraggio, aiutato dal piccolo pattino posteriore 9. I comandi sono assai semplici, comprendendo la leva 10, che spostata avanti e indietro aziona il timone di profondità e spostata lateralmente aziona gli alettoni, e la pedaliera 11, azionante il timone di direzione. Infine la parte superiore 12 serve di sostegno ai fili che reggono l'ala.

Come vediamo, l'apparecchio ha un complesso piuttosto semplice.

Vediamo adesso come fa a sollevarsi.

Le condizioni migliori di innalzamento si hanno, come dissi, partendo da un'altura, ma sempre in un tratto pianeggiante. Ivi si

dispone l'aereo, fissato al suolo mediante un paletto che si aggancia all'occhiello 13, mentre al gancio 14 si attacca un certo numero di cavi elastici, che vengono tesi a braccia da alcuni uomini che stanno qualche metro più avanti. Quando i cavi sono tesi, l'attacco



in 13 è fatto sganciare automaticamente; allora l'effetto della trazione degli elastici fa sbalzare in avanti il velivolo, che parte come fosse lanciato da una fionda, facendo sfilare il gancio 14 e restando così sollevato e libero in balla del vento, che lo porta con sé.

Ing. Ochiaolini

Filatelia

Negli ultimi giorni dello scorso mese si tennero in Livorno due congressi filatelici: uno internazionale dei negozianti ed il XVIII dei collezionisti italiani.

Generale consenso ottenne la proposta di una azione da svolgersi presso i vari Stati e presso l'Unione Postale Universale allo scopo di frenare le nuove emissioni di francobolli non rispondenti a necessità di servizio. Siamo informati che, prima di ciò il Ministero delle Colonie, aveva disposto per la limitazione dell'emissione di francobolli coloniali italiani.

Jugoslavia. — Riproduciamo tre francobolli emessi il 1° corr. e venduti con un sovra-



prezzo destinato all'erezione di un monumento ai caduti serbi in guerra, da erigersi nel cimitero di Parigi.

Bulgaria. — Tre nuovi valori, da 6 ro e



20 leva, con l'effigie di Re Boris sono venuti a completare la serie.

Spagna. — Mentre si prepara una nuova serie repubblicana sei francobolli con l'effigie di Alfonso XIII, da 2, 5, 10, 15, 20 e 25 centavos, sono stati sovrastampati « Repubblica ».



Rodesia del Sud. — Al momento di



andare in macchina riceviamo i primi valori di una nuova serie di questa colonia.

Un nostro assiduo lettore ci scrive domandandoci come si distinguono i francobolli veri dai falsi. Purtroppo per i francobolli non vi è una pietra di paragone come per l'oro... Senza dilungarci troppo sull'argomento diremo che il solo modo di verificare un francobollo è quello di confrontarlo con uno di indubbia autenticità controllando i minimi particolari del disegno, della carta, del colore, del timbro. Ma occorre un occhio esercitato ed una pratica che solo con lungo tempo si possono acquistare.

I francobolli riprodotti nel presente articolo furono forniti dalla ditta A. Bolaffi, Galleria Nazionale, Torino.

ELENCO

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

PROVINCIA DI ALESSANDRIA

Scuole Secondarie Avviamento al Lavoro
Acqui - Benzi Angela Maria, Viotti Guido
Alessandria - (comunale): Formento Emma, Quartarara Vincenza, Ippocisto Agostino
Asti - Morando Giovanni, Zanardi Teresa, Balliano Giuseppe
Casale - Patono Teofilo
Nizza Monf. - Desana Pierino
Ovada - Zambelloni Olga
Valenza - Milanese Luigina
Corsi Avviamento al Lavoro
Castagnole Lanze - Visconti Maggiorina
Castellazzo Bormida - Scarabello Adriano
Pontecurone - Rosa Giuseppe
Spinetta Marengo - Bianchi Paolo
Viguzzolo - Santamaria Assunta
Scuole di metodo
Casale M. - Lusona Maria

V. Classi elem.

Alessandria - Cremoli Floretta, Milano Caterina
Gamalero - Abate Olga
Predosa - Laguzzi Biagio
Pietramarazzi - Mensi Ernesto
Acqui - Berta Giovanni
Nizza M. - Balestrino Armando
Molare - Ighina Angelo
Costiglione - Incaminato Maddalena
Asti - Orecchia Fulvio
Montechiaro - Gherlone Flavio
Costigliole - Boris Spartaco
Montegrosso - Mondo Francesco
Casale - Saldo Giuseppe
Cerrina - Mussano Stellina
Ottiglio M. - Groppo Luciano
Montiglio - Genovese Gildina
Tortona - Ghilini Angela, Pozzi Carlo
Volpedo - Leoncini Giannino
Viguzzolo - Assanelli Giuseppina

Licei-Ginnasi Regi

Alessandria - Verdesi Mario, Ricardi Pia, Pichio Luciana, Lenti G. Franco
Asti - Tosetto Romolo, Passignana Giuseppe, Bovo George Thomas
Casale M. - Pavia Giuseppe, Ortona Silvio, Ortona Carlo.
Novi L. - Ratti Natale, Bellomo Italia, Colombo Maria.
Tortona - De Matteis Nicola, Rocca Pietro

Istituti Tecnici Regi

Alessandria - Bocalatte Alfredo, Zuccotti Alfredo, Astori Arnaldo, Boldi Giovanni, Sterpone Amalia, Maggi Giorgio, Mensi Carlo
Asti - Falletti Giovanni, Belli Bianca

Istituti Magistrali Regi

Alessandria - Lingua Osvaldo, Giacobbe Nicola, Geremia Primo, Selanca Carla, Lautier Agostino

PROVINCIA DI AOSTA

Scuole Secondarie di Avviamento al Lavoro
Aosta - Otton Beatrice, Fusinaz Regina
Ivrea - Gillono Gelsomina, Maneglia Enzo
Corsi Avviamento al Lavoro
Cuorgnè - Vota Modesta

Convitti Nazionali

Aosta - Bassi Aldo

Scuole Professionali

Castellamonte - Marchiaro Carlo
Caluso - Porro Vittorio

Quinte classi elementari

Gressoney - Dellapierre Luigino
Aosta - Bal Mariuccia, Henry Candida
Châtillon - Moris Sofia
Villanova Baltea - Chiabod Giulia
Borgofranco - Peretto Giorgio
Strambino - Clarino Lorenzo
Caluso - Salvetti Anna
Azeaglio - Laratti Virgilio
Ivrea - Debernardi Piera

Licei-Ginnasi Regi

Aosta - Milnar Min Guido, Lia Pietro, Federici Artemio
Ivrea - Menicatti Aldo, Gotta Massimo, Tinivella Margherita

Istituti Magistrali Regi

Aosta - Broggi Armando, Canton Marcello

PROVINCIA DI CUNEO

Scuole di Avviamento al Lavoro
Alba - Ansaldo Piera
Bra - Schelotto Antonlo
Cuneo (Com.le) - Terzolo Gemma, Balacava Pasquale — (Regia) Arbellino Licia
Fossano - Mellano Lucia
Mondovì - Noero Carlo, Vecchietti Maddalena
Saluzzo - Oddoero Costantina, Alberto Ferdinando
Savigliano - Maero Bartolomeo
Corsi Avviamento al Lavoro
Dogliani - Einandi Pierina
Gareggio - Merlini Isolina
Scuole Professionali
Bra - Piodi Armando
Alba - Graziola Dante
Mondovì - Berra Francesco
Savigliano - Andreotti Angelo

Quinte classi elementari

Borgo S. Dalmazzo - Schivano Giovanna
Caraglio - Rovere Aldo
Stroppa - Isoard Costanza
Cuneo - Landini Giovanni
Fossano - Riora Giuseppe
Mondovì - Stefanelli Maria
Ceva - Cerrato Lorenzo
Cherasco - Bonfante Francesco
Bastia - Marchisio Giuseppe
Saluzzo - Diaferia Francesco
Monchiero Novello - Piero Settimo
Bra - Scala Maria Cristina
Sommariva Perno - Muò Maddalena

Licei Ginnasi Regi

Alba - De Giacomini Giulia, Filiberto Elvira, Lana Paolo
Cuneo - Bori Lazzaro, Buna Aurelia, Degiorgis Maria
Mondovì - Cerrini Luigi, Bonetto Paolo, Isala Annibale

Ginnasi Regi

Acqui - Scarsi Stefano, Vivaldi Alda
Bra - Olivero Giorgio
Fossano - Accasto Mario, Giani Alessandra
Saluzzo - Lombardo Luisa Angela, Calleri Maria
Savigliano - Ferrari Attilio, Gasparini Giovanni

Istituti Tecnici Regi

Cuneo - Borgogno Eugenia, Cigliuti Giacomo, Profeti Margherita
Mondovì - Bruno Enrico, Castagneri Giovanni, Lingua Pietro, Amerio Aldo

Istituti Magistrali Regi

Cuneo - Barbero Lucia, Revelli Teresa, Bellino Pietro, Donadoni Elsa
Mondovì - Canale Scolastica, Rondone Melania, Pelissero Romualdo

Ginnasi Pareggiati

Cherasco - Bonelli Luigi, Segre Giorgio

BALLOR



CREMA MARSALA
Ricoostituente

★ S.A. FREUND BALLOR & C.
TORINO

La Mostra dei Modelli Volanti alla Prima Mostra Sportiva Turistica di Torino

Forse quando si sono visti i primi giocattoli tipo aeroplano, nessuno, o ben pochi, avranno immaginato che quella famosa farfalla che svolazzava, segnava il principio di quelli che sono oggi i modelli volanti. Certo allora non si poteva neppure immaginare che i ragazzi potessero venire presi in tanta considerazione, da prendere sul serio quel modello volante che il ragazzo con tenacia, studio, pazienza ed... impazienza costruisce.

Tanta importanza diamo giustamente a questi studi dei ragazzi, da formare delle sezioni di mostra dei modelli volanti, nelle esposizioni dove vengono esposte le stesse macchine volanti. Ma perchè? Cosa v'è di tanto bello, di tanto utile in quelle libellule che si librano nell'aria, senza pilota, con un motore ad elastico, e che il più delle volte si infrangono atterrando?

E' una palestra d'orientamento allo studio dei problemi dell'aviazione. E' come una prova per vedere se e come vibra il diapason dell'aviazione nel cuore dei ragazzi.

E' un seme non buttato al vento, ma acudito in modo che se il terreno è per questo seme adatto, il germoglio ed il tronco di domani abbiano quelle profonde radici atte a sostenerlo nell'imperversare di qualunque bufera.

Ecco a cosa servono i concorsi dei modelli volanti e le esposizioni dei modelli volanti.

A Torino, in questi giorni vi è una Mostra Sportiva e Turistica, dove largamente è rappresentata l'aviazione, ed i dirigenti di questa Mostra hanno aderito alla proposta del nostro giornale, di organizzare, sotto l'egida nostra, una **esposizione di modelli volanti** avente come **clou finale** una gara di modelli volanti riservata alle scuole di Torino.

Sul nostro giornale abbiamo già pubblicato le norme per le iscrizioni ed il regolamento. Il concorso dei partecipanti è stato veramente incoraggiante. Nel prossimo numero ne daremo un ampio resoconto e pubblicheremo le fotografie dei più meritevoli d'encanto.

Qualcuno ci ha fatta questa domanda:

— A quando un «salon» internazionale del modello volante?

Noi raccogliamo l'idea, e sin d'ora, con gli appassionati, sognamo l'avverarsi di questo progetto.

La mostra da noi organizzata ha superato, per riuscita, la nostra stessa attesa. Il concorso di costruttori di modelli volanti è stato numerosamente entusiastico.

Fra i molti modellini, ve ne sono di originali, di stile un po' antico; altri non volanti ma costruiti con una pazienza da certosino.

Largamente hanno esposto gli allievi della Scuola Arti e Mestieri dei Fratelli delle Scuole Cristiane.

Abbiamo avuto l'onore altissimo d'aver visitata ed elogiata la nostra mostra da S.A.R. il Principe di Piemonte.

Nel prossimo numero daremo l'elenco dei premiati ed un largo resoconto su ciò che è stato esposto.



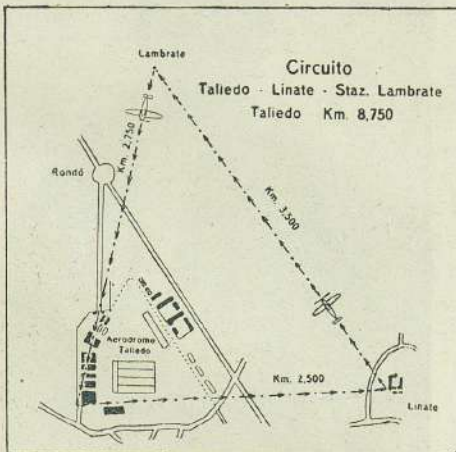
Aldo Salivetti col suo aeroplano premiato nelle gare dell'autunno scorso

Meeting Aereo Internazionale di Milano

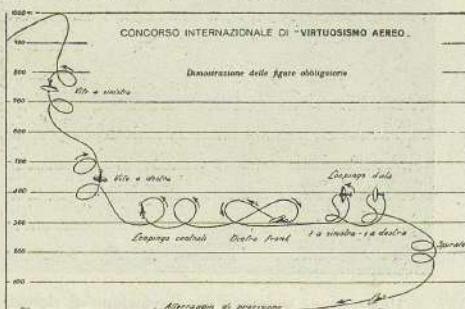
Organizzato dall'Aero Club "Camillo Pensati", e dalla "Gazzetta dello Sport",

Aeroporto di Taliedo - 28 Giugno 1931 - IX

GARA DI VELOCITÀ



Concorso di «Virtuosismo Aereo»



DITTA

FERRARIS & CABIATI

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

Le sorprese de "l'Aquilone,,

Anche il nostro giornale per seguire le orme dei grandi confratelli politici e per intensificare quella propaganda aeronautica che è l'unico scopo della sua vita, ha predisposto per l'ottobre prossimo una sorpresa ai suoi giovani amici e lettori.

Veramente non ha predisposto niente ma ha avuto l'idea: il che, non è vero? è già qualche cosa. E quest'idea siamo andati a confidare alle orecchie e al cuore, al cuore soprattutto, di grandi amici degli alunni d'Italia, di ferventi apostoli dell'idea aviatoria, di due italianissimi industrialisti sempre all'avanguardia, sempre pronti ad assumere responsabilità e rischi quando si tratti di dare un'ulteriore prova, se pur ancora ce ne fosse il bisogno, della loro fede nei più grandi destini della Patria.

Al comm. Bosso e al cav. Valentino di lui figlio, delle Cartiere Giacomo Bosso che tanta fama hanno in Italia e all'estero e che onorano l'industria cartaria, noi abbiamo detto semplicemente e senza fronzoli: «Desideriamo per integrare la nostra propaganda — nella nostra pubblicazione mensile non possiamo evidentemente trattare tutti gli argomenti che vorremmo, attinenti all'aviazione — che sia lanciato un ingente numero di quaderni nel grande esercito degli scolari d'Italia e che le copertine ci siano riservate non per una nostra particolare réclame ma per avere altro campo in cui svolgere l'opera che abbiamo intrapreso con tanta fiducia».

Parole chiare, gli occhi negli occhi, cuore contro cuore. Diciamolo francamente. Altri industriali ci avrebbero tenuto una conferenza sull'attuale situazione economica, sulla debolezza



ITALE ALI!

Rombo - Delirio d'eliche rotanti
in vorticoso cerchio - Sussultare
di ferree membra - Tremiti - Scrosciare
d'acque percosse in onde schiumeggianti.

Ecco - D'un balzo i begli idrovolanti
attingono l'azzurro, e via sul mare
drizzano l'audaci prore a conquistare
nuovi fasti di gloria sfolgoranti.

E par che il rombo immenso dei motori
canti l'ardir, la gloria, la fierezza
dell'italica gente al mondo intero.

Ala d'Italia, vola! Nel pensiero
dei suoi fieri piloti è la certezza
e di vittoria fremono già i cori.

Il tricolor dell'italo stendardo
brilla sull'ali volte a tutto osare;
sembra presente e vigile aleggiare
lo spirito precursore di Leonardo.

Guida lo stormo impavido e gagliardo
per la distesa dell'immenso mare
come sicuro nume tutelare
del Genovese lo spaziente sguardo.

Pare d'orgoglio fremere l'austera
immagine di Dante - All'alma Roma
scioglie un novello cantico di gloria,

e addita al mondo l'imperial bandiera
o Italia, non più serva e non più doma
dal tuo Duce guidata alla vittoria.

Gennaio 1931.

O straniero, l'italica possanza
risorta freme di novello ardore.
Ricomparvero i segni del valore
nella Fascista giovanil baldanza.

All'ombra del Littorio che s'avanza
ad onta del barbarico livore,
marcia, unita in un vincolo d'amore
la giovinetta, fulgida speranza,

verso lontane mete luminose
dove già un tempo d'un fulgor di gloria
le romane legioni ivan coperte.

Ecco che l'ali candide ha già aperte
e sorride la dea della vittoria
dalle azzurre pupille radose.

T'arride il sole, quando al suo levare
di luce fulgidissima t'inonda,
e ti carezza mormorando il mare
con l'infinito palpito dell'onda . . .

La nivea cerchia dei tuoi monti, pare
che allo stranier gelosa ti nasconda
ergendosi nel ciel a tutelare
la tua bellezza severa e gioconda.

Salve, alma Italia! Del tuo ciel radioso
il divino splendor solcan rombando
ali ed ali dal sole illuminate.

Ed è del tuo avvenir simbol glorioso
una, che già si libera, spaziando
verso mete di gloria aureolate.

GUGLIELMO FALCONE
Istituto « C. Cavour ». Vercelli

dell'industria in genere e di quella cartaria in ispecie — ogni ramo di industria ha la civetteria oggigiorno di voler star peggio delle altre! — sulla crisi ecc. ecc.

I Signori Bosso invece non ci hanno spifferato nessuna lezione d'economia politica. Ci hanno semplicemente detto offrendoci la loro onesta mano di lavoratori indefessi e di nuovi italiani: « Siamo con voi per coadiuvarvi in questa vostra nuova fatica, e, secondo le vostre direttive, pubblicheremo per i giovani italiani i nuovi quaderni da voi ideati.

E così in ottobre, divisi in otto serie, saranno lanciati i quaderni de «l'Aquilone». Senza fronzoli e senza lussi speciali — comuni — accessibili a tutte le borse così come abbiamo voluto questo nostro giornale.

Saremo geniali solo nella copertina e nei testi interni. Di questo siamo sicuri come lo siete anche voi, insegnanti e scolari che attendete il nostro periodico alla fine del mese con l'ansia di *quello che ci sarà dentro*. Ed un'altra fiducia ci sorregge lanciando i nostri quaderni. Di poter alleviare il dolore e la tristezza nostalgica di un'ora negra che anche noi abbiamo vissuto e

che però vorremmo vivere ancora: quella della riapertura delle scuole.



Una giovane speranza per l'aviazione di domani.
Il figlio del motorista S. T. Gino Capannini - Transatlantico.

REMINGTON PORTATILE

la macchina per scrivere di
proporzioni ridotte che ha della
sorella maggiore, la classica

REMINGTON
tutti i pregi

Esaminare il nuovo modello 1931

CESARE VERONA
TORINO

20 - Via Carlo Alberto - 20
E PRINCIPALI CITTÀ

L'aquila che ride



— Di! Hai persa una ruota...
(Udet - Berlino)

Costanza di lavoro.
Su un campo di aviazione in giornata di gare aeree.

Il piccolo strillone, ad un signore serio, serio:

— Programma...a...a...! Vuole il programma?

— No, non seccare!

Dopo due minuti il ragazzino ritorna:

— Programma, signore?

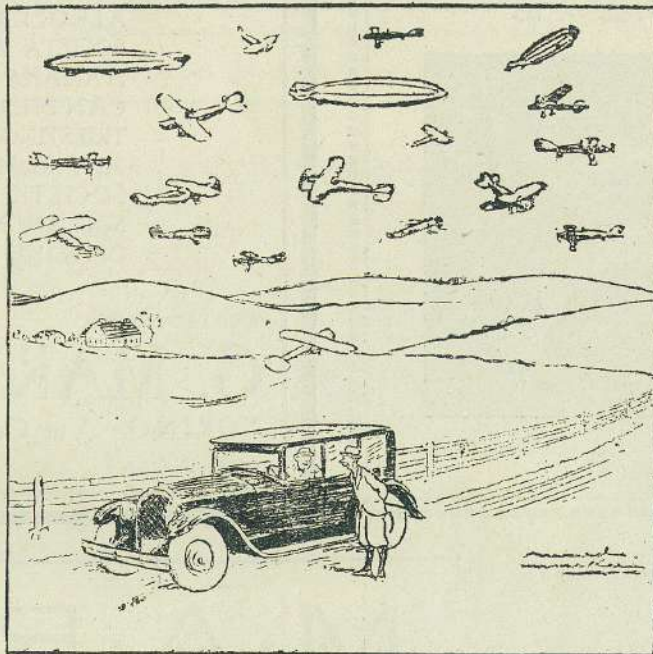
— Ho già detto di no, e basta! — dice il signore serio, serio.

— Però, aggiunge il ragazzino, il programma potrebbe proprio comperarlo.

— Ti ho detto di no, seccante, prendi — e dà al ragazzo una pedata che lo fa ruzzolare.

Il ragazzo si alza, si pulisce la parte colpita, si avvicina al signore e dice:

— Senta, senza scherzi, vuole comperare un programma?



Nel 1950

— Tò! Un automobilista!
— Tò! Un pedone!...

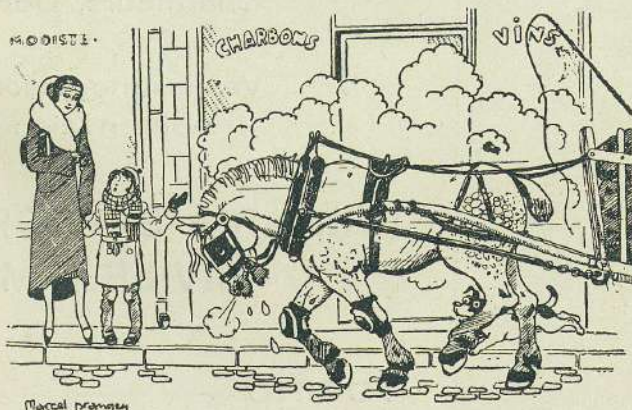
Un mendicante del 2000.

Un mendicante si presenta davanti alla porta di una palazzina in campagna, chiedendo l'elemosina. Avuto un pezzo di pa-

ne ringrazia dicendo:

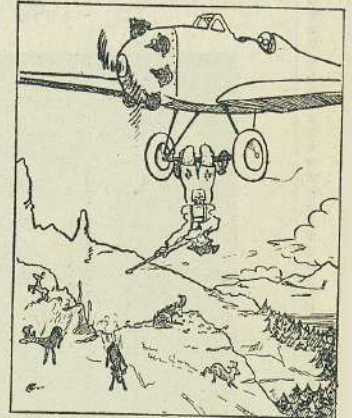
— Grazie tante... e, per favore, non avreste «anche» un po' di benzina per il mio piccolo aeroplano?

Benedetta ignoranza!



Marcel prangny

— Perché, mamma, fuma così quel cavallo?...
— Sarà un cavallo-vapore...



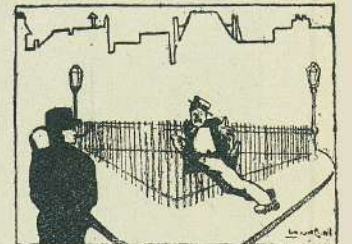
Caccia al camoscio
(Udet - Berlino)

Discorsi.

— Con che «mezzo» viaggi? In auto, in motocicletta, in treno o in aeroplano?

— Io? Oh! io, l'unico mezzo che ho a disposizione è... un mezzo toscano.

Sempre records!



La guardia. — Ne avete ancora per molto tempo da girare attorno a quell'aiuola?

L'ubriaco. - Credo di sì. Sto tentando di battere il record di durata in circuito chiuso. (Aerault - Paris).



Dalla padella nella brace
(Udet - Berlino)



Sistema di caccia moderno
(Udet - Berlino)



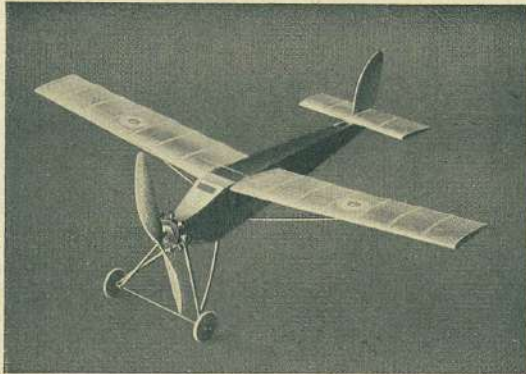
**FABBRICA GIOCATTOLI
SCIENTIFICI ISTRUTTIVI**

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