

L'Aquilone

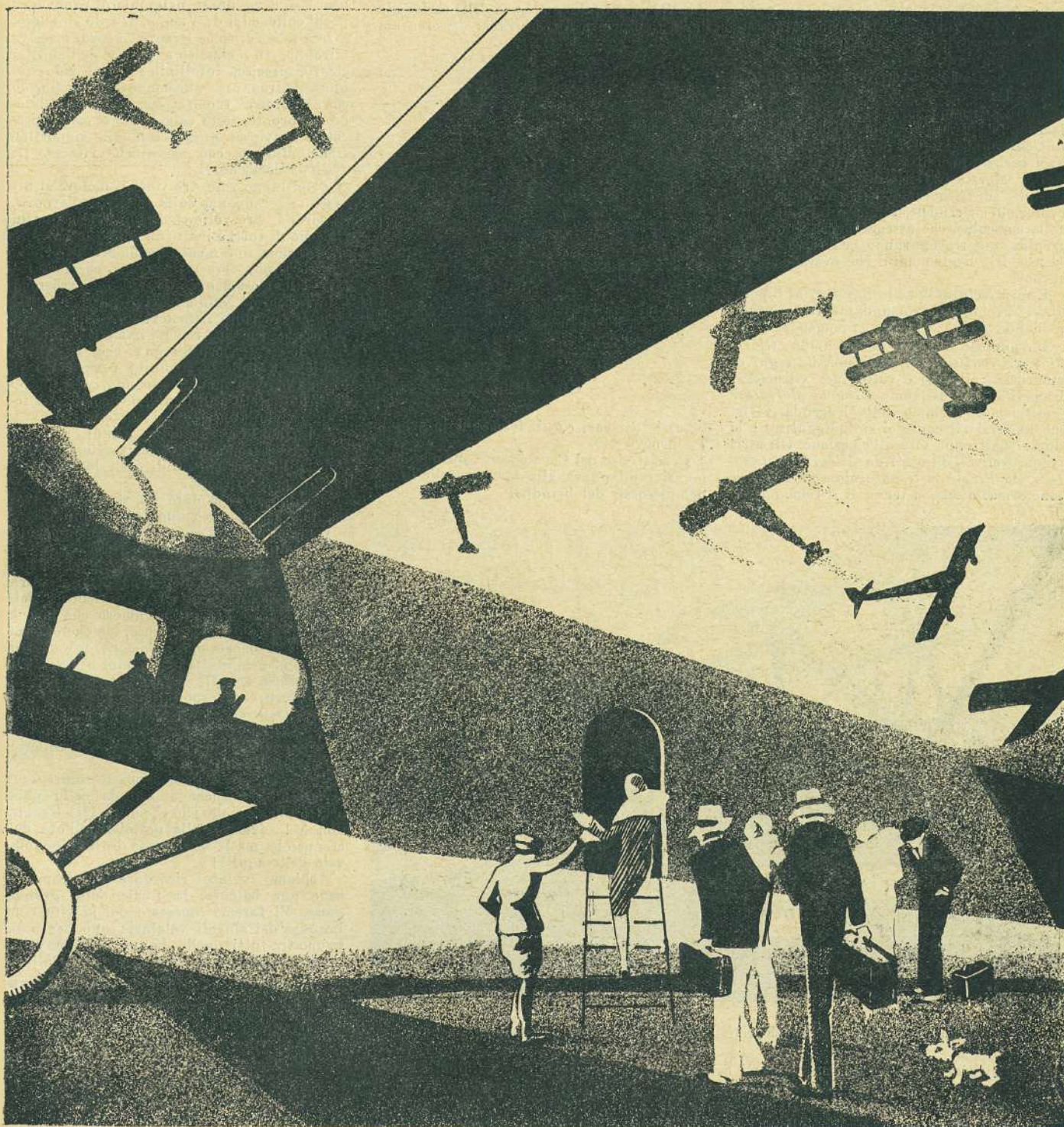
Maga

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



Pochi minuti... e via per l'azzurro del cielo!

cielo di Vienna * 9 agosto 1918

Non possiamo ricordare il volo su Vienna senza ricordare Gabriele d'Annunzio, e non possiamo ricordare D'Annunzio in questa impresa senza ricordare Natal Palli. E ricordiamo, e la data, e lui.

Tomaso Cartosio scriveva, ricordando il 9 agosto:

« Non si commemora, si vive il prodigio, lacrimando di stupefazione. Vedo il velivolo di *Censi* affacciarsi sul cielo del Campo dopo aver turbato i sonni della Corte di Sua Apostolica Maestà Carletto Primo nell'infuato Castello di Schoenbrunn; lo vedo eseguire evoluzioni di crudele, raffinato indugio sulla folla meschina che attendeva con indicibile trepidazione trasfigurando la luce, il tempo, la memoria degli uomini che avevano da ritornare.

E mi precipito anch'io incontro al biposto *Palli* che porta il comandante D'Annunzio, gridando alalà!, ridendo, piangendo.

D'Annunzio si leva il casco e grida: *Gloria alla «Serenissima»!* Egli non ha segni di stanchezza; il viso è tutto luce vittoriosa; bacia *Palli* ed esclama: *Bisogna glorificare quest'uomo!* Viviamo nella leggenda, viviamo in versi; il cuore ci si ingigantisce e ci duole: dà troppa vita all'emozione. Gli altri cinque velivoli pilotati da *Allegri*, da *Locatelli*, da *Finzi*, da *Granzarolo* e da *Massone* sono ormai discesi a terra. E il Comandante

Cominciano le banalissime congratulazioni, il solito gergo falso e sciocco delle cerimonie, l'aria comincia a corrompersi: discorsi, am-



Natale Palli

bascerie dei vari corpi, fotografie in gruppo e... firme.

Io so il viso del Comandante, quando, buono, si condannava alla tortura delle firme, dei discorsi, dei brindisi.



Il Comandante Gabriele d'Annunzio e Natale Palli a bordo del glorioso apparecchio.

li vuol rivedere tutti e sette per baciarli e accarezzarli. E vedo un'infinità d'altra gente estranea che si fa sotto per la voglia di vedere e di godere quasi un'ugual trattamento.

E' un ricordo fatto in me anima e carne, è vita, è storia sacra, è leggenda, è favola: è poesia, è arte alata, originale, potente. Questo volo è una tale sintesi di bellezza, di

forza, di ansie, di prove eroiche che pare vi abbiano concorso i più felici elementi della Patria e della razza; questo volo è l'Italia di Dante, di Leonardo da Vinci, di Garibaldi, è la potentissima tradizione italiana. C'è in esso l'eroe italico, l'eroe aristocratico: fantasia e freschezza di riso giovanile: l'eroico e il leggendario fusi insieme, armoniosamente.

Il motto auspicante la spedizione era: *Donec ad metam*. Il Poeta l'aveva impresso nel cuore dei suoi compagni, come una promessa certa, di essenza puramente latina, ricordando di essere l'italiano venturiero di stampo antico e novo e dimostrando che, se, in ogni attimo, la vita non fosse pericolo e incertezza, dovremmo rinunciare alla vita senza volgere il capo neppure verso l'orsa o verso l'aurora.

Gli otto compagni osano e sette giungono alla mèta: Sarti è tradito dal dio delle tenebre e deve darsi prigioniero proprio a pochi chilometri da Vienna. Il volo ci è noto.

Locatelli fu, come sempre, il gran maestro mirabile, il «classico» pilota dell'abilità, sicuro, preciso, infallibile: *Censi* volò con una padronanza affascinante; *Granzarolo* con sicurezza trionfatrice, nervi d'acciaio, occhio pronto, testa calma; *Finzi* con impeccabile bravura; *Allegri* con stile signorilissimo; *Massone* con magnifiche risorse. Di *Palli* il Poeta narra:

« Nel lungo volo, tre volte il motore si arrestò: su Lubiana, sulla selva di Tarnova, su Grado. Tre volte ebbi nella mano questo rimedio di tutti i mali (un anello la cui pietra preziosa non è che una fialetta di veleno potentissimo). Tre volte a me, che lo salutava silenziosamente attraverso lo schermo, i puri occhi di Natale *Palli* dissero: «Aspetta». E tre volte il motore riprese.

Bisogna che io renda immortale quello sguardo fraterno. Bisogna che io ridica quella sua bellezza, infinita come tutto il cielo. Che cosa mai, nel mondo, vela quello sguardo pacato e forte fra due compagni fedeli, a tremila metri sopra la terra? ».

Nel silenzio vasto delle grandi, terribili ore, attraversarono l'intera battaglia profondi come il brivido, splendidi come la folgore a raggiungere lo scopo.

Il colpo morale dato dal Poeta alla tremante Austria, creò una fede di più.

Il minacciare ed ammonire eloquentemente e non colpire, è la più coraggiosa conquista ideale che abbiano compiuto i popoli dopo Cristo. E' la potenza dell'ardimento sopra la viltà; della purezza sulla corruzione; dell'amore sopra l'odio, dell'amore che non è illusione o colpa od equivoco, ma che è forza e verità immortale, dell'amore che dà un senso alla vita e alla morte una bellezza, all'amore che annulla la morte.

E' l'amore che consigliò al Poeta la più santa e dantesca risposta al barbaro che colpiva le chiese di Venezia: questa risposta: « La necessità del sacrificio sta nella bellezza del sacrificio! ».

Bisogna amare l'amore, amare sempre, credere sempre benchè il mondo bello paia brutto alle nottate. Ciò che nella vita è santo non è la ironia delle nottate, nell'ora del crepuscolo, ma la fede, canto degli usignuoli, volo delle aquile! ».

Abbiamo voluto ricordare poeticamente bene una battuta, la finale, della grande gesta. Vi faremo conoscere poi la vita e le imprese dei singoli volatori: uno per uno, primo fra tutti, quello che oggi abbiamo maggiormente voluto ricordare: Natale Palli.

L'amministrazione avverte i nuovi abbonati che non può aderire alle richieste d'invio del n. 1 perchè detto numero è esaurito. Però fa presente che gli articoli riguardanti la costruzione dei modelli volanti — i soli che siano a seguito — cominciano dal n. 2 di cui ne rimangono ancora parecchie copie.



IL PICCOLO INGEGNERE

Piccole questioni tecniche.

Carissimi amici,
Mi spiace di dover aprire la mia corrispondenza con una piccola delusione per il mio Goriziano.

perfettamente con le ali in piano senza aver tendenza a cadere nè a sinistra nè a destra (in gergo di volo si dice **pendere** a sinistra o a destra). Vorrà dire che anche visto

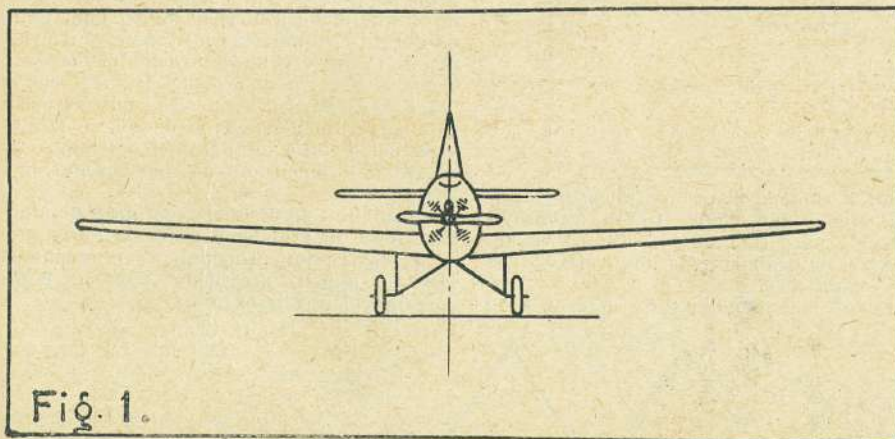


Fig. 1.

Ho esaminato accuratamente i pesi e le dimensioni dell'ossatura del dirigibile costruito, ed ahimè ho dovuto concludere che il terminarlo importerebbe una spesa non indifferente e... non servirebbe allo scopo di farlo volare.

Per conseguenza, anche nel regno dei modelli, bando al dirigibile e viva l'aeroplano, più economico, più semplice, e più sicuro.

Voglio però inviare un elogio alla pazienza ed alla ingegnosità del costruttore che non deve perdersi d'animo per questo mancato successo ma anzi valersi della pratica acquistata per dedicarsi ad altre costruzioni che non mancheranno di riuscire.

Continuiamo ora la nostra chiaccherata tecnica, non senza aver notato che anche nel numero scorso il proto mi ha giuocato uno scherzetto scrivendomi (nella parentesi in fondo alla seconda colonna) angolo di gravità in luogo di centro di gravità.

Se noi ora esaminiamo l'aeroplano di fronte possiamo esaminare la questione dell'**equilibrio trasversale**: e cioè in parole più semplici possiamo pensare che l'aeroplano sia così ben calcolato e costruito da volare

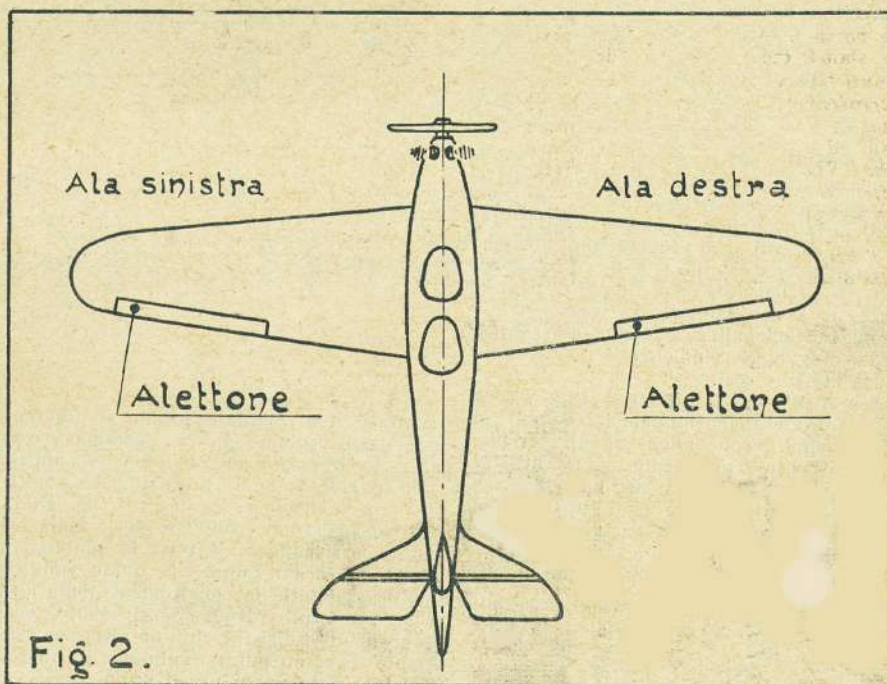


Fig. 2.

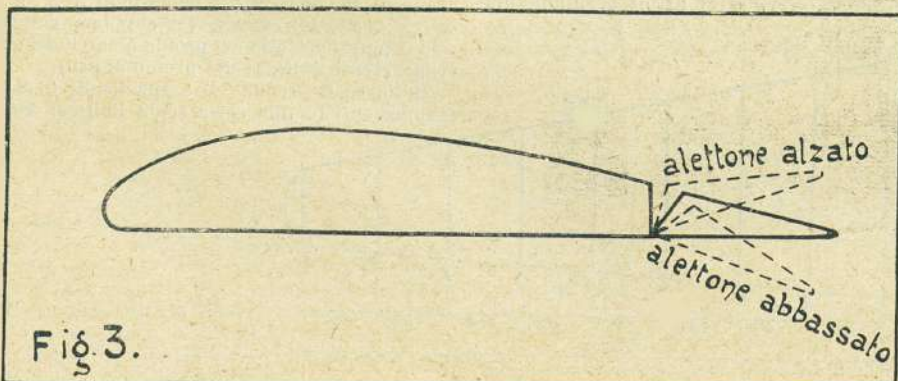


Fig. 3.

di fronte il centro di pressione concorda con il baricentro.

Può però succedere che per una causa qualsiasi (un passeggero che si sposti, od anche più semplicemente un vuoto d'aria sotto una delle ali) l'apparecchio tenda a spostarsi da questa sua posizione di equilibrio trasversale.

Occorrerà allora disporre di un mezzo capace di riportare l'apparecchio all'orizzontale.

A tale scopo servono gli aleroni.

Sono essi due porzioni del bordo d'uscita dell'ala capaci di muoversi rotando su cerniere in modo da deformare il profilo dell'ala come si vede nella figura n. 3.

Essi sono collegati con il bastone di comando in modo che se il pilota inclina il bastone di comando (cloche) a sinistra si alza l'alerone sinistro e si abbassa il destro ed il contrario succede se il pilota inclina il bastone di comando a destra.

Ora dalla parte dell'alerone alzato la **portanza** dell'ala diminuisce, e dalla parte dell'alerone abbassato la **portanza** dell'ala cresce.

Se quindi io ho l'aeroplano che **pende** a sinistra bisogna che pieghi la cloche verso destra in modo da abbassare l'alerone sinistro e rendere più portante l'ala sinistra.

Un'altra importante funzione degli aleroni è quella di permettere d'inclinare l'apparecchio quando si deve girare, ma di questo parleremo più diffusamente la prossima volta.

Vostro aff.mo CASTELLINARIA
(Ingegnere Aeronautico)

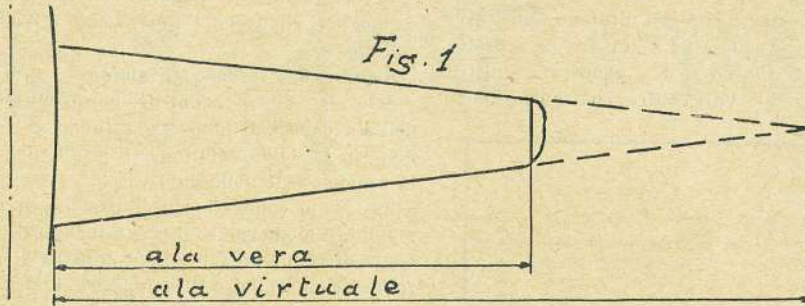
Preghiamo tutti i nostri collaboratori, lettori ed amici, che ci scrivono, di indirizzare impersonalmente la corrispondenza a « L'Aquilone », per evitare eventuali ritardi nel disbrigo della corrispondenza stessa.

I MODELLI VOLANTI

Alcune nozioni di disegno

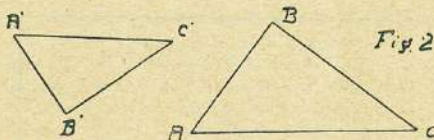
Il secondo sistema di riduzione delle dimensioni di un profilo alare si basa sulla proprietà semplicissima dei triangoli simili, di avere i lati corrispondenti proporzionati,

per esse valgono le proprietà dei triangoli simili, come quella, quantitativa, della proporzionalità tra le lunghezze, e quella, qualitativa, della sovrapponibilità delle 2 coppie



e torna molto utile, come si diceva, quando si tratti di trovare i contorni di tutte le centine di un'ala che, in pianta, presenti una forma triangolare o trapezoidale, la quale ultima si può sempre trasformare in una triangolare, che chiameremo « virtuale », prolungandone i bordi di attacco e di uscita fino ad incontrarsi, tenendo poi conto solo della parte che interessa e che costituisce l'ala in questione (fig. 1).

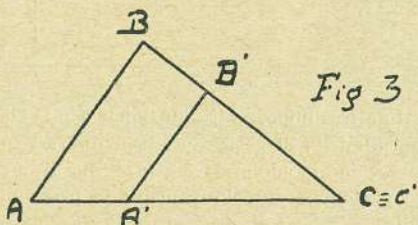
Richiamiamo brevemente la sopra ricordata proprietà dei triangoli simili (fig. 2).



Se ABC e $A'B'C'$ sono due triangoli aventi gli angoli uguali (rispettivamente indicati con le stesse lettere; cioè $A = A'$, ecc.) i lati corrispondenti (cioè quelli segnati dalle stesse lettere) sono proporzionali; ovvero: se tra una coppia di essi, ad es. AB e $A'B'$, si verifica un certo rapporto di grandezza, lo stesso rapporto si verifica tra le grandezze delle altre 2 coppie; ciò che nel rapido linguaggio simbolico dei matematici si usa indicare così.

$$AB : A'B' = BC : B'C' = CA : C'A'$$

Questo vale anche quando i triangoli, oltre che simili, sono anche uguali perchè i rapporti sopra segnati sono uguali tutti all'unità; ma a noi questo caso non interessa: interessa invece vedere che due triangoli simili si possono far combaciare sovrapponendo due coppie di lati corrispondenti, e allora i lati dell'altra coppia risultano tra loro paralleli (fig. 3).

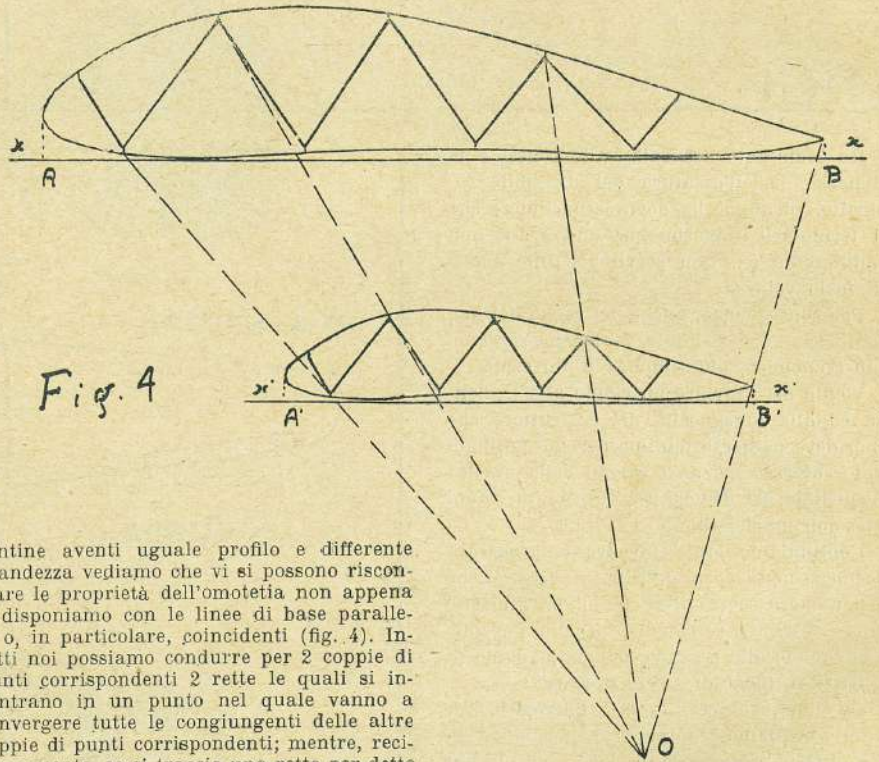


Questa proprietà, come capita per tutte quelle che fanno oggetto dei così detti « teoremi » è già compresa, sebbene non enunciata, tra quelle che definiscono il parallelismo delle rette e la somiglianza dei triangoli: perciò se volete cercarne o ricordarne la dimostrazione sarà per voi un buon esercizio di ragionamento logico; ma a noi per ora basta la constatazione.

Voi sapete che tutte le figure piane si possono considerare formate da un numero più o meno grande di triangoli e perciò anche

di lati e contemporaneo parallelismo degli altri. Due o più figure in tali condizioni si dicono pure (non rabbrivite!) « omotetiche » e, naturalmente, la loro condizione si dice « omotetia ».

Ora se noi prendiamo i contorni di 2

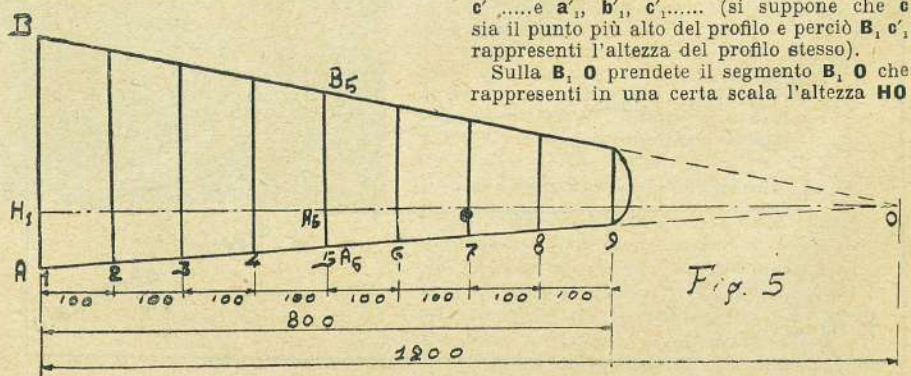


centine aventi uguale profilo e differente grandezza vediamo che vi si possono riscontrare le proprietà dell'omotetia non appena li disponiamo con le linee di base parallele o, in particolare, coincidenti (fig. 4). Infatti noi possiamo condurre per 2 coppie di punti corrispondenti 2 rette le quali si incontrano in un punto nel quale vanno a convergere tutte le congiungenti delle altre coppie di punti corrispondenti; mentre, reciprocamente, se si traccia una retta per detto punto e per un punto qualunque di un profilo tale retta passa per il punto corrispondente di questo sull'altro profilo. Questo continua a verificarsi anche se allontaniamo

Queste due rette, per intenderci, le chiameremo gli « assi ».

Proiettate perpendicolarmente sugli assi i punti principali a, b, c del profilo in a', b', c', \dots e a'', b'', c'', \dots (si suppone che c sia il punto più alto del profilo e perciò $B_1 c'$, rappresenti l'altezza del profilo stesso).

Sulla $B_1 O$ prendete il segmento $B_1 O$ che rappresenti in una certa scala l'altezza HO

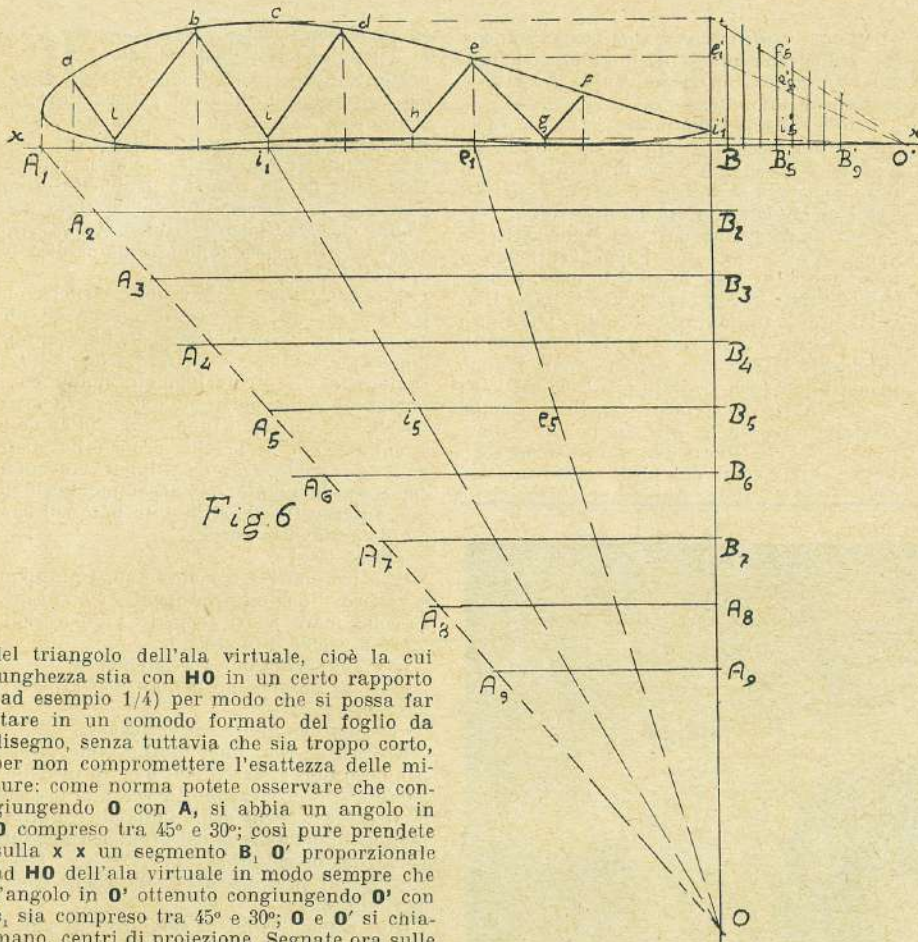


mo o avviciniamo i 2 profili o se li spostiamo avanti e indietro, purchè si mantengano sempre parallele le 2 linee di base; ciò permette di ridurre assai le dimensioni del disegno che ci servirà a dedurre tutte le centine della nostra ala da una qualunque di esse presa come base.

Supponiamo infatti di avere un'ala di cui la vista in pianta si presenti come in fig. 5 cioè come un trapezio $ABCD$ raccordato all'estremità con una linea curva qualunque, avente la base maggiore lunga 200 mm.

e la minore $\frac{200}{3}$ mm., per cui essendo l'altezza di 800 mm. i due lati che rappresentano i bordi di attacco e di uscita si incontrano nel punto O a 1200 mm. dalla base AB ; le centine siano 9 disposte a 100 mm. una dall'altra, e supponiamo di conoscere il profilo in forma e grandezza della prima che è quella che sta a base del trapezio ed è lunga 200 mm. Senza calcolare tutte le proporzioni aritmetiche che ci darebbero le dimensioni di tutte le altre, noi possiamo ricavare tali dimensioni nel modo seguente (Fig. 6).

Disegnato il profilo della centina AB sulla base $A'B'$ in grandezza naturale e segnati su di essa i punti principali, come abbiamo visto nel numero precedente, tirate la BO perpendicolare alla base $x x$.



del triangolo dell'ala virtuale, cioè la cui lunghezza stia con HO in un certo rapporto (ad esempio $1/4$) per modo che si possa far stare in un comodo formato del foglio da disegno, senza tuttavia che sia troppo corto, per non compromettere l'esattezza delle misure: come norma potete osservare che congiungendo O con A_1 si abbia un angolo in O compreso tra 45° e 30° ; così pure prendete sulla xx un segmento $B_1 O'$ proporzionale ad HO dell'ala virtuale in modo sempre che l'angolo in O' ottenuto congiungendo O' con c_1 sia compreso tra 45° e 30° ; O e O' si chiamano, centri di proiezione. Segnate ora sulle $B_1 O$ e $B_1 O'$ tanti punti B_2, B_3, B_4, \dots e B'_2, B'_3, B'_4, \dots distanti tra loro come le centine sull'ala, nella stessa scala in cui $B_1 O$ e $B_1 O'$ rappresentano la lunghezza dell'ala virtuale, e per tali punti conducete le perpendicolari agli assi. Queste perpendicolari saranno tagliate dalla OA_1 e $O'A_1$, rispettivamente in segmenti $A_2 B_2, A_2 B'_2, A_3 B_3, A_3 B'_3, \dots$ uguali alle lunghezze e alle altezze delle centine dell'ala corrispondenti. Infatti, considerando per es. la lunghezza della centina 5 (sulla fig. 5), si ha, per le proprietà sopraindicate dei triangoli simili che:

$$A_5 B_5 : AB = O H_5 : OH$$

da cui si ricava che il valore di $A_5 B_5$ è uguale a quello di AB moltiplicato per il rapporto delle rispettive distanze da O ; così pure, sulla figura 6, si deduce analogamente che il valore di $A_5 B'_5$ è uguale a quello di $A_1 B_1$ moltiplicato per il rapporto delle distanze da O ; ora siccome queste distanze non sono altro che le precedenti riportate nella stessa scala, il loro rapporto è lo stesso, perchè, come sappiamo, il valore di un rapporto non cambia moltiplicando e dividendo i suoi due termini per lo stesso numero, e siccome pure $A_1 B_1$ della figura 6 è stato preso uguale ad AB della figura 5, ne risulta che $A_5 B_5$ della fig. 6 è proprio uguale alla lunghezza della centina 5. Così dicasi per le altezze.

Nello stesso modo la posizione o la quota di un punto qualsiasi della centina 5 (ad es.) si trovano subito sulla $A_5 B_5$ o sulla $O C'_5 B'_5$ congiungendo con O o con O' la proiezione di tale punto sulla xx o sulla $B_1 O'$. Questo è stato fatto in figura per 2 soli punti per non complicare troppo il disegno; ma è ovvio che in pratica voi potrete facilmente eseguire l'operazione per tutti i punti, e trovare così sulle rette perpendicolari a $B_1 O$ e $B_1 O'$, condotte per i punti rappresentanti la disposizione delle varie centine sull'ala, le lunghezze e le altezze di tutte le centine, nonchè le posizioni e le quote di tutti i punti

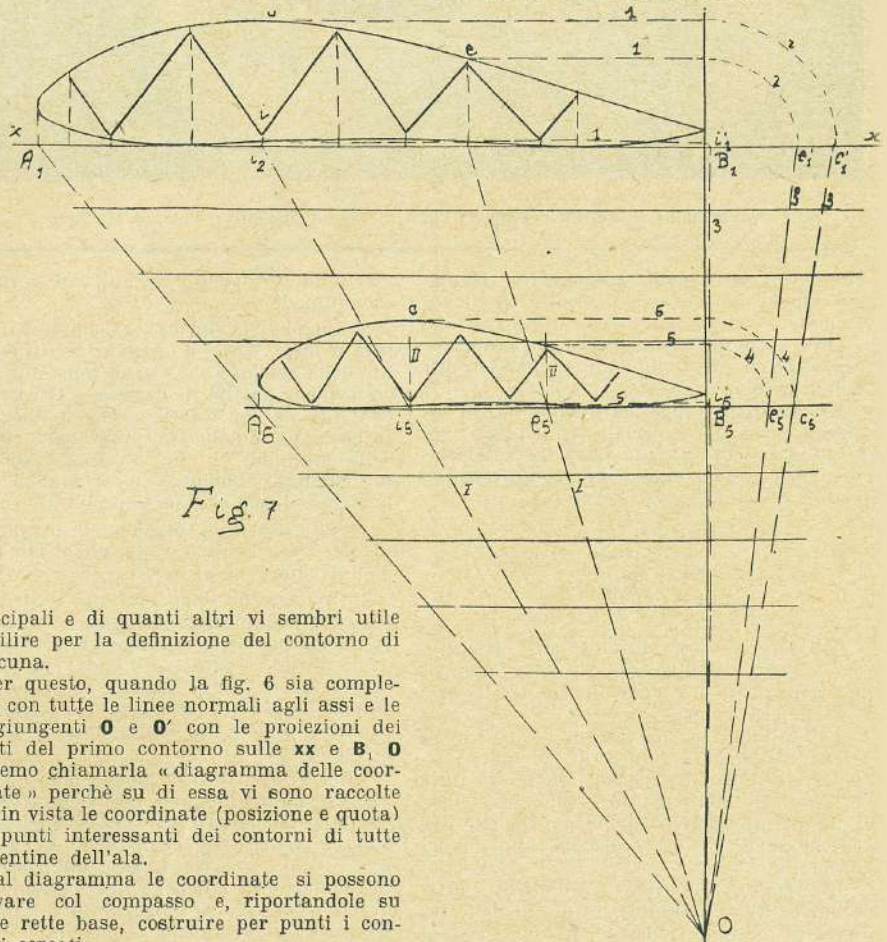
Questo stesso diagramma si potrebbe costruire facilmente anche per un'ala a contorno curvilineo in pianta, purchè le distanze da O e O' dei punti B e B' si scegliessero proporzionali alle lunghezze delle centine corrispondenti; ma per trovare tali distanze occorrerebbe risolvere tante proporzioni quante sono le centine di lunghezza differente e il metodo risulterebbe subito misto tra grafico e aritmetico; perciò non entrerebbe più tanto bene tra questi appunti che vogliono essere di disegno.

Se voi volete potete anche disegnare tutte le centine sullo stesso diagramma delle coordinate, naturalmente a scapito un po' della semplicità del disegno, ma certamente con vantaggio nella rapidità. Così nella fig. 7 si sono a questo scopo riuniti i due centri di proiezione in un solo: O ; mentre le proiezioni dei punti del contorno principale sono state con archi di cerchio di centro B , ribaltate sulla xx . Così resta sufficiente segnare su $B_1 O$ i punti B delle rette basi delle centine e tirare per essi le basi stesse. Il procedimento per trovare una centina (per es. la 5^a) è il seguente:

Proiettati e ribaltati come si è detto, tutti i punti principali sull'asse xx e unite tali proiezioni con O , per i punti in cui $A_5 B_5$ tagliano le rette inclinate si innalzano le perpendicolari ad $A_5 B_5$; i punti in cui le inclinate sono tagliate da $B_5 c'_5$ si ribaltano su $O B_5$ e da tali ribaltamenti si conducono le parallele a xx (o $A_5 B_5$ che è lo stesso) fino a che ciascuna incontri la corrispondente normale ad $A_5 B_5$; nel loro incontro sono i punti cercati del contorno ridotto.

Pure in fig. 7 ci siamo limitati a disegnare la costruzione di 2 soli punti della centina 5 per non complicare troppo la figura.

L'ordine per il tracciamento delle linee è indicato con numeri progressivi: romani per le posizioni e arabi per le quote.



principali e di quanti altri vi sembrerà utile stabilire per la definizione del contorno di ciascuna.

Per questo, quando la fig. 6 sia completata con tutte le linee normali agli assi e le congiungenti O e O' con le proiezioni dei punti del primo contorno sulle xx e $B_1 O$ potremo chiamarla «diagramma delle coordinate» perchè su di essa vi sono raccolte ben in vista le coordinate (posizione e quota) dei punti interessanti dei contorni di tutte le centine dell'ala.

Dal diagramma delle coordinate si possono rilevare col compasso e, riportandole su tante rette base, costruire per punti i contorni cercati.

Povero Piero.....

Per quanto sia conscio fin da ora, che farò la figura di quei pagliacci che nei circhi imitano grottescamente le masse, i gesti, le acrobazie dei divi del trapezio o del cavallo pure anch'io voglio dire la mia in tema di modelli volanti. E risalgo come sempre a tempi preistorici a quei tempi in cui Guido Dal Seno non aveva ancora dato alla luce col concorso dell'Aero Club «Gino Lisa» di Torino il suo libro «Modelli Volanti», a quei tempi in cui Dianati e Castellinaria, miei cari colleghi di redazione, se si occupavano di aviazione se ne occupavano colla stessa mia competenza.

Da allora i due hanno fatto molta strada in aria. Io invece sono rimasto tra la vile turba dei pedoni. Ma l'hanno vista loro la

di croquet o di bocce. Se ne parlava anche con entusiasmo ma come lui Piero no, nessuno ne parlava in verità. Tutto il giorno e fors'anche la notte.

Tant'è che una bella mattina ci saltò fuori con questo discorso: «Ho deciso. Faccio un modello d'aeroplano. L'ho tutto in testa. Lo proviamo e poi se va bene presento i miei disegni al Ministero. Cosa ne dite voi?».

Cosa ne dicevamo noi? Ma entusiasti eravamo. Almeno per una buona settimana o forse due ci avrebbe lasciati in pace. Senonché io subito dovetti arricciare il naso. Diavolo! M'aveva scelto per aiutante. Ma è proprio destino che io sia sempre l'aiutante di inventori? E con che successo poi! L'anno prima mi ero già scottato con Rico e Dio sa se si era riso alle nostre spalle a scuola! Basta! Prendiamola con un po' di calma. Con tanta che Piero due giorni dopo scattò: «Senti, Levati dai piedi, tanto non sai

stici che come sistema per sostenere le carze e lanciar sassi, nelle fionde.

Alle 16 tutto era a posto. Ivona, la madrina, pronta coll'orifiamma, c'era Carlo col violino per salutar la partenza del velivolo colla Marsigliese e me, Presidente del Comitato, colla Marcia Reale e c'eran tutti gli altri della banda e fin un gruppetto d'indigeni con un sorriso un po' scettico sulle labbra che gentilmente si prestavano a fungere da «immensa folla» come si dice nei resoconti dei giornali.

Giungeva Piero, l'inventore. Dietro lui portato da due ragazzotti un affare che, si, guardato bene, poteva anche sembrare una cassa da morto. Si fermarono sotto il campanile. Ci stringemmo la mano ed io farfugliai come potei un discorso di circostanza che finì sotto una raffica d'applausi scoppiata, non so perché, proprio nel mezzo della più bella frase «...illustre inventore che...» e la piantai. Attaccammo l'orifiamma. Intanto Piero salito d'un fiato sul campanile gettava la corda.

«Issa, issa!».

E' a tre metri, è a metà, e su. Un applauso. Piero s'inchina gravemente. I due ragazzi colle mani fuori tengono l'apparecchio.

C'è un soffio di maestrale.

— Molla! grida una voce stentorea.

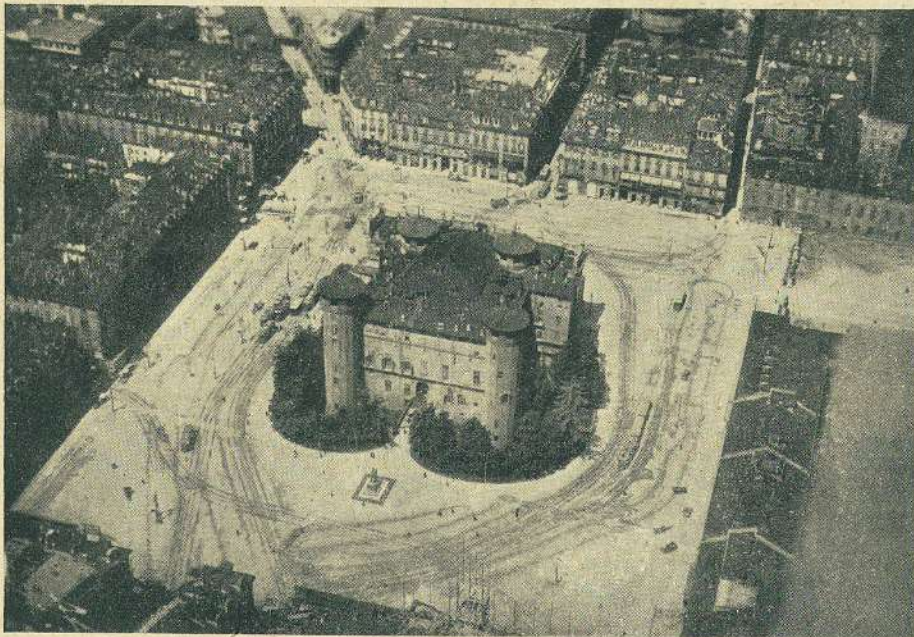
«Allons enfants de la patrie», attacca il violino.

«Le jour de gloire est arrive!».

No, certo. Non quel giorno. Quel giorno per poco non ci arrivò sul naso il modello... volante e ci arrivarono invece alle orecchie le risate e i fischi degli indigeni e l'ultimo motteggio della serva del prete accorsa sulla porta del presbitero.

— Oooh! presideente! vola come l'asino di Gonfaron.

Già, come l'asino di Gonfaron di cui un giorno esumeremo l'epico volo.



Torino - Una magnifica veduta dall'alto di Piazza Castello e Palazzo Madama.

caduta di Rico nello stagno? No. Hanno buscato loro in Piazza d'Armi? Nemmeno. Dunque...

Certo io avrei dovuto avere più costanza, ma come si fa? Quando una disavventura non aspettava l'altra?

Eravamo in campagna quell'anno, in un onesto paesotto accucciato fra vigneti rubicondi che così carichi d'uva facevan sempre ripensare ai versi citati come esempio nell'Arte del Dire del Bernini:

Benedetto
quel claretto
che si spilla
in Avignone

E allora non ne sapevo di più, ma neanche adesso. Quell'anno in quella odorosa Provenza c'era fra i giovani sportivi la fregola dell'aviazione.

Petit Breton era passato in seconda linea e con lui Faber, il gigante di Colombes. Delagrangé, Farman, Bleriot, Manisero tutte le glorie di allora che ora sono le Vieilles Tiges di cui si parla collo stesso rispetto con cui si parla del vecchio garibaldino e del medagliato del '70.

E la comitiva non parlava d'altro in attesa della festa patronale, in attesa delle farandole, del ballo pubblico, fra una passeggiata sotto bosco, una corsa al torrente per pescare di frodo le trote ed una partita

far nulla. Piuttosto, per aiutarmi forma il Comitato d'onore...».

Non me lo feci ripetere. «Comitato? Lascia fare a me». Corsi d'un fiato al ritrovo solito della combriccola e cado come una bomba in piena partita di croquet: «Alt! Fermatevi! C'è da far qualche cosa di meglio». In poche parole esposi il programma. Il modello era quasi finito: occorreva solo più un comitato d'onore, un orifiamma, una madrina. Insomma, un mucchio di roba.

«Ipso facto» ci dividemmo le cariche: me ne presi tre. Ero o non ero il fiduciario dell'inventore? E al lavoro.

Sin dal giorno dopo l'attività nostra prese un ritmo febbrile. Le amichette tagliavano seta, cucivano, ricamavano. Noi uomini deliberavamo e ogni tanto andavamo a consultar seriamente l'artefice che solo solo, chiuso in granaio lavorava e sudava. Soprattutto sudava in quel luglio provenzale infocato.

Alfine giunse il gran giorno, una domenica. Avevamo fatto una fatica immensa ad ottenere dal parroco che ci lasciasse salire, dopo i vesperi, sul campanile, di gettare una corda, attaccare ad essa l'apparecchio, tirando su e di lanciarlo negli eteri spazi. Perché così si era deciso di fare dato che io aveva energicamente sconsigliato il lancio dai poggi in memoria del volo di Rico e d'altronde allora non si pensava agli ela-

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 GIRO AEREO D'ITALIA

In oltre seimila chilometri si è svolto il Giro Aereo d'Italia, toccando le principali città della Penisola, sorvolando tutta la Sicilia, attraversando e riattraversando gli Appennini, transvolando le alte Alpi.

Per noi che abbiamo vissuti i primi anni dell'aviazione, questa giostra aerea ha del meraviglioso.

Quanti di voi, nostri cari lettori, si è fatta questa domanda: E' una gara sportiva il Giro Aereo d'Italia?

Si e no; ed in un nostro prossimo articolo vi spiegheremo bene cosa bisogna intendere per sport trattando d'aviazione.

passaggio e l'atterraggio degli apparecchi, la regolarità della loro marcia; la facilità e rapidità dei rifornimenti, hanno pure convinto che l'aeroplano da turismo è diventato un mezzo che può essere usato come vettura del cielo, mentre il grande Junker trasportante i Commissari ed i giornalisti, hanno persuaso che i trasporti per le vie dell'aria, possono essere affiancati ai trasporti per via di terra e di acqua.

Come organizzazione del terreno aviatorio, questo II Giro Aereo ha dimostrato come sia stata organizzata la rete aerea italiana; in modo tale che la frequenza dei campi da

o piloti che hanno dato il brevetto nelle scuole civili sorte in questi ultimi anni. Piloti che hanno accettata questa gara, sicuri già sin dall'inizio di non potere arrivare fra i primi; non per mancanza di perizia, ma per avere preso parte ad essa su aeroplani di potenzialità assai inferiore a quella degli apparecchi pilotati dai piloti delle Ditte italiane e dai piloti stranieri, scesi in lizza per conquistare un primato.

Tanti erano questi piloti, e sarebbero stati dieci volte superiori in numero se S. Ecc. Balbo avesse potuto esaudire tutte le richieste avute.

Questi sono i punti che dovete considerare per ben capire cosa sia il Giro Aereo d'Italia.

E' una prova d'audacia, è una prova che entusiasma i piloti, è una prova che vorrebbero fare tutti i piloti, solo e soltanto per avere la gioia di volare, poichè volare è per molti di essi la ragione d'essere; perchè tutti indistintamente vogliono cercare di dimostrare a S. Ecc. Balbo che il suo esempio non cade nel vuoto; ma alla sua audacia, alla sua ferrea volontà, si vuole rispondere con audacia e con volare.

In memoriam

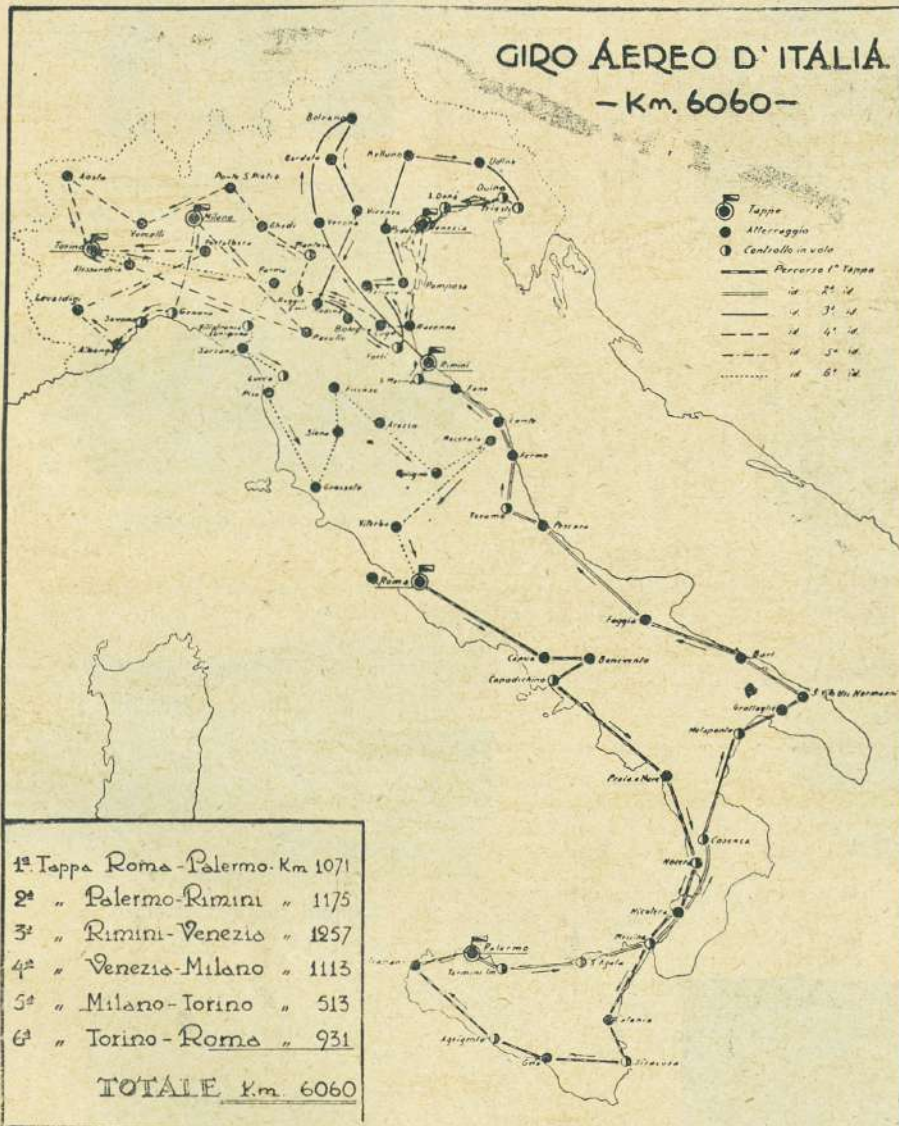
Questo giornale che si onora di penetrare in tutte le scuole del Regno, questo giornale che ha per soli lettori e abbonati migliaia e migliaia di scolari di tutte le classi sociali, dal figlio dell'operaio che fra un anno, fra due, indossato il camiciotto turchino si piegherà per tutta la vita sulla macchina frangorosa nelle officine o sull'aratro nei campi solatii, al figlio del commerciante, del professionista, del proprietario che si avvierà ad altri destini curvo ancora per anni sui libri ad assimilarne la scienza, questo giornale che vive nella scuola e per la scuola s'inchina reverente su una tomba recentemente dischiusa a Ferrara.

Camillo Balbo. Conosciamo gli insegnanti d'Italia, falange degna tutta per gli alti meriti di cui si adorna d'esser sempre all'ordine del giorno della Nazione ma due figure da essa si staccano balzando nella luce mentre i loro nomi s'incidono imperituri nel ricordo degli Italiani: Rosa Maltoni Mussolini e Camillo Balbo.

Non facciamo il panegirico dei vivi. E' a colui che oggi non è più che si rivolge il nostro devoto pensiero. A colui che se educò i propri figli alle più alte virtù onde in terra di Romagna si piange ancora la crudele e repentina dipartita di Fausto, il poeta gentile degli umili e dei bimbi, e in tutto il mondo corre il nome di Italo, Quadrumviro e Travolatore dell'Atlantico, educò anche, e per quaranta anni, i figli degli altri con uguale passione, con uguale amore, con uguale devozione.

I figli degli altri oggi piangono coi figli suoi e s'inclinano reverenti alla memoria di Colui che fu il capo morale della scuola Ferrarese, di quella scuola che per Lui anche in tempi turbolenti s'inspirò sempre al più santo amore di Patria.

Talchè nel maggio radioso del 1915, al primo squillo della diapa, anche nei cuori di coloro che per sete di giustizia e di libertà avevano ceduto ad un evanescente miraggio, si risvegliò l'eco di lontane parole sgorgate un giorno dalle labbra del Maestro. E cento volontari impugnarono le armi. E Mario Poledrelli, anarchico, cadde nelle trincee del S. Michele.



Noi esuliamo in questo nostro scritto da quanto concerne il Giro Aereo d'Italia come competizione di uomini e di macchine, e pur esaltando nei vincitori le doti e degli uni e delle altre, consideriamo invece il Giro come meraviglioso mezzo di propaganda, di organizzazione del terreno aviatorio e come ottimo sistema per dimostrare che i piloti della riserva non sono una opinione.

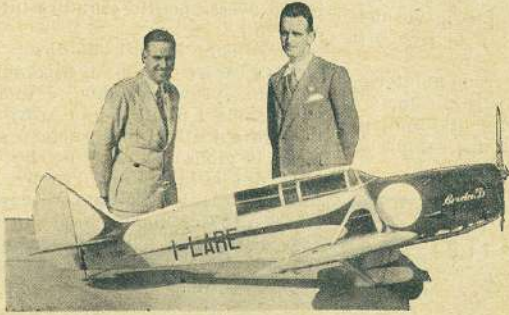
Quale migliore sistema di propaganda? Ogni paese è stato sorvolato da questi sublimi cavalieri dell'aria; e le popolazioni « hanno visto » che anche l'Italia possiede apparecchi da turismo, ed apparecchi che possono competere con i migliori dell'estero. Il

sicuro affidamento ai volatori; e non è senza orgoglio che possiamo dire d'avere ora in Italia una delle migliori reti, con un numero di campi d'atterraggio regolare e di fortuna, pari se non superiore a quello delle altre grandi Nazioni.

E per ultimo abbiamo avuta la dimostrazione, come già l'alt'anno, che la riserva aeronautica è formata da piloti tanto allenati sempre da potere iniziare e terminare un Giro Aereo di oltre seimila chilometri.

E soffermiamoci un pochino a considerare questi piloti della riserva aeronautica. Essi non sono piloti, permettetemi che li chiami così, professionisti; sono ex-piloti di guerra,

Dopo il II° Giro



Gli Ingg. Colombo e Meleri
vincitori del Giro, su « Breda 33 ».



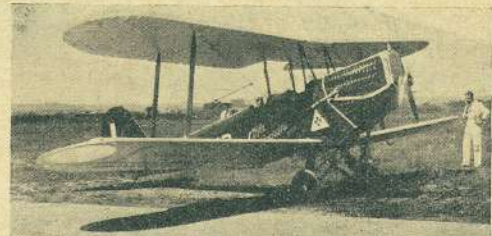
La camicia nera De-Angeli
vittorioso, con il suo « Breda 15 ».



La Coppa di S. M. il Re.



Aeroplano Bonomi.



Caproni con Alfa Romeo.

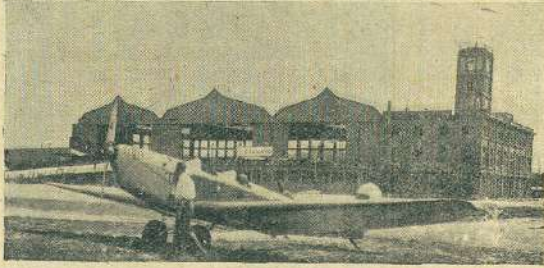


Catania vista dall'alto.



Il pilota Lusser.

Aereo d'Italia



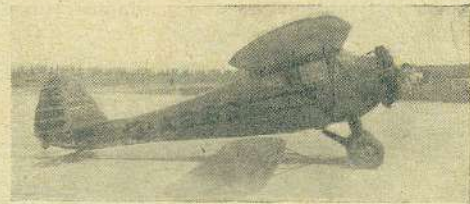
L'aeroplano Klemm.



Siena vista dall'alto.



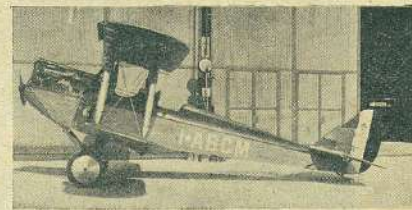
Malinverni, Polonari, Broad, Nathan con il «Puss Moth» da Grande Turismo.



L'aeroplano Monocoupe.



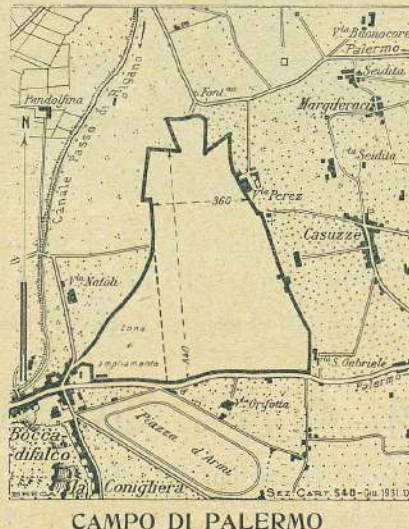
L'«A. S. 1».



Il caproncino.



Tatiana Fumagalli.



CAMPO DI PALERMO



L'on. Diaz.

IL GIRO DEL MONDO IN 8 GIORNI

Giulio Verne vede battere i records della sua immaginazione. Post e Gatty hanno compiuto il Giro del mondo in 8 giorni.

Gli aviatori Post e Gatty hanno compiuto col loro volo a tempo di record intorno al mondo, una delle più belle imprese che registri la storia dell'aeronautica.

L'australiano Post e l'americano Gatty hanno iniziato la loro ardita impresa nel più assoluto silenzio.

Solo dopo il compimento della prima tappa continentale, quando Post e Gatty hanno spiccato il volo da Harbour Grace per la traversata dell'Atlantico, le agenzie d'informazioni hanno diffuso al mondo l'annuncio del volo.

Ad ogni tappa, gli aviatori hanno provveduto ai rifornimenti, valendosi dei mezzi predisposti localmente, hanno sollecitamente verificato le condizioni dell'apparecchio e del motore e dopo brevi ore di riposo, hanno ripreso il volo per la tappa successiva.

Nulla è riuscito a distrarre i due recordsmen dal loro obiettivo. La corsa ai margini della calotta artica si è svolta con una regolarità sorprendente che va a tutto merito dei due valorosi aviatori.

Quando Post e Gatty sono usciti dalla carlinga del loro aeroplano a New York, al termine del loro volo attorno al mondo in meno di nove giorni, la prima domanda fatta da Post alle persone che sull'aerodromo si sono fatte innanzi verso l'aeroplano è stata

questa: — Che giorno è oggi?

E appena ha appreso il giorno egli si è rivolto trionfante ed ha picchiato sulla spal-



la del suo compagno Gatty, e gli ha detto: — Caro mio, siamo riusciti!

Fino a quel momento, gli aviatori non erano interamente sicuri di aver compiuto il loro volo in nove giorni e di aver conquistato il premio di quattromila sterline, offerto dall'industriale americano Hall agli aviatori

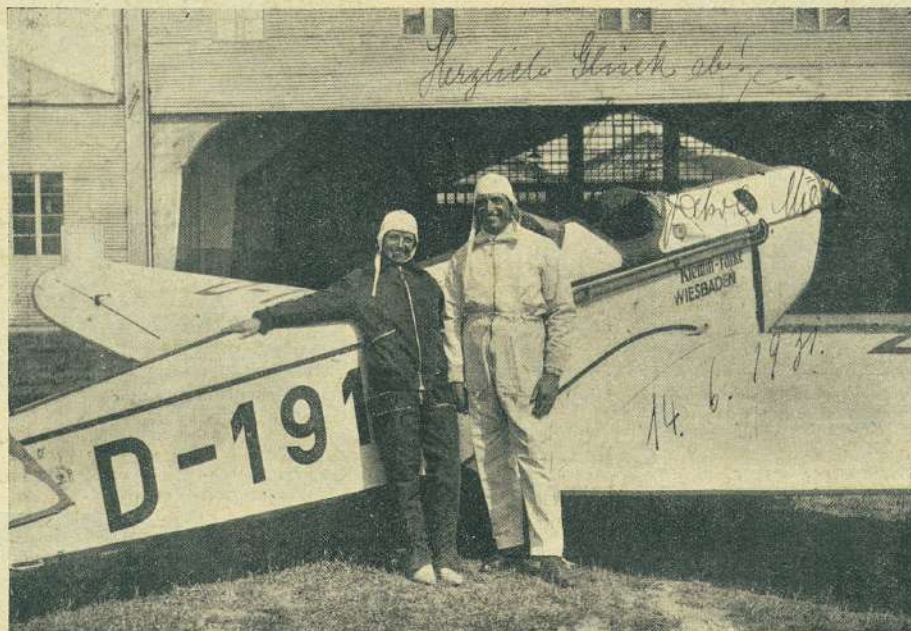
che, primi, avessero compiuto il giro del mondo in meno di dieci giorni. Post e Gatty hanno impiegato esattamente: otto giorni, quindici ore, cinquantun minuti primi per percorrere 16.500 miglia. Durante questo tempo essi si sono concessi, in tutto, quindici ore di sonno.

BALLOR

MARSALA ALL'UOVO

CREMA MARSALA
Ricosostituente

★ S.A. FREUND, BALLOR & C.
TORINO



LIESEL BACH la celebre acrobata tedesca
con l'indumento volo **M. A. R. U. S.**

Non più confini per l'indumento volo **M. A. R. U. S.** - il modesto - il prezioso - l'indispensabile collaboratore di tutti i Piloti.

M. A. R. U. S.

Fornitrice Ufficiale della R. Aeronautica d'Italia

TORINO
Corso Ponte Mosca, 37

MILANO
Viale Vittorio Veneto, 2

NAVIGAZIONE AEREA

PRELIMINARI.

Iniziamo con questo numero la trattazione di un nuovo argomento, al quale forse molti lettori dell'*Aquilone* non avevano ancora pensato.

Il fatto che se ne parla soltanto ora, potrà, a taluno di voi, lasciar supporre che si tratti di cosa di secondaria importanza; ma così non è. Se vi fermate infatti un momento col pensiero, potrete facilmente convincervi del contrario.

Avete un'idea di quali e quante difficoltà è cosparso il cammino del navigatore aereo? Cerchiamo di esaminarle insieme:

Chi si trasporta da un punto all'altro della superficie del globo, dovrà sempre risolvere tre problemi distinti. In primo luogo dovrà determinare la direzione del suo cammino; secondo dovrà essere in grado di seguire la direzione prescelta; terzo dovrà in ogni istante saper determinare il punto in cui si trova, cioè la sua posizione geografica.

Da ciò scaturisce la necessità di avere molta dimestichezza coi problemi inerenti la navigazione aerea, al fine di essere in grado di dirigersi, da un luogo all'altro della terra.

Nè è a credersi che tali cognizioni debbano possedere soltanto i grandi navigatori, che si accingono a sorvolare lunghi itinerari, bensì sono necessarie anche al modesto volatore che deve eseguire voli di breve durata.

Pensate infatti che, in una sola ora di volo, un normale apparecchio può sorvolare oggi un tratto di circa 200 Km. ed immaginate il numero stragrande di località più o meno identificabili, che in sì breve tempo scorrono rapidamente sotto gli occhi dell'osservatore aereo. Voi saprete certamente che gli obbiettivi terrestri si presentano, a chi li osserva dall'alto, in modo assolutamente diverso da come siamo abituati a vederli a terra; aggiungete a ciò il fatto che le condizioni atmosferiche, assai spesso, occultano la vista del suolo o lo riducono talmente, da non consentire la possibilità di riconoscerlo con la dovuta rapidità.

Se noi ci rappresentiamo tutte queste difficoltà, che sono poi nella pratica attuazione del volo all'ordine del giorno, comprendiamo senz'altro di quale grande utilità sia, per il navigatore aereo, il possedere in sommo grado, tutte le cognizioni, che regolano la navigazione aerea.

Per concludere, vi dirò anzi che questa è una branca importante della scienza aeronautica, giacchè valorizza gli sforzi quotidiani compiuti dai tecnici, per studiare e costruire mezzi aerei sempre più veloci e perfezionati. Infatti questo sforzo che tende a migliorare velocità ed autonomia, genera un proporzionale aumento di difficoltà nell'impiego.

Stabilita così la necessità di conoscere quanto meglio è possibile come si naviga in volo, esaminiamo le fonti di studio della navigazione aerea.

Sappiate infatti che i sistemi di aeronavigazione sono fondamentalmente tre: navigazione rilevata; navigazione stimata; navigazione astronomica. Col primo sistema il navigatore, con l'ausilio delle carte di rotta, riconosce obbiettivi terrestri, ne può determinare la posizione e quindi dedurre la rotta da seguire; col secondo, non essendo in vista obbiettivi terrestri, sia che si trovi sul mare o su regioni non note, o che le condizioni atmosferiche gli celino il suolo, egli può individuare la sua posizione, calcolando il cammino percorso, essendogli naturalmente nota la direzione seguita. Sia il cammino che la direzione gli vengono dati da speciali strumenti installati a bordo dell'apparecchio. Il terzo sistema viene impiegato quando l'apparecchio è fuori dalla vista di obbiettivi terrestri ed è nelle condizioni di poter osservare le posizioni degli astri sulla

sfera celeste. In questo caso la navigazione verrà fatta mediante l'osservazione astronomica.

Attualmente, mercè l'ausilio delle nuove scoperte nel campo dell'elettricità, si è ottenuto un nuovo sistema di navigazione detto Radiogoniometro. Altri sistemi ancora sono usati sperimentalmente; essi consistono nella posa di cavi elettromagnetici di guida, che possono dare all'aereo direzioni quasi materializzate.

Da quanto sopra è facile arguire che lo studio dell'aeronavigazione richiede la pre-

ventiva conoscenza di molte branche della scienza, quali la Topografia, la Geografia, l'Astronomia, l'Aerologia, la Radiotecnica.

Poichè però il nostro compito è quello di fornirvi nozioni elementari, essenzialmente pratiche, atte a darvi un'idea generica del come si naviga, e ad invogliare, chi ha particolari attitudini per la materia, ad approfondirne lo studio, cercheremo di trattare gli argomenti sopra accennati nella forma più semplice e chiara, accessibile a tutti.

Col prossimo numero entreremo direttamente nell'argomento.

A. B.

IL VOLO A VELA

La Scuola di Pavullo nel Frignano.

La Scuola di Volo a Vela del Ministero dell'Aeronautica ha ripreso anche quest'anno la sua attività che si svolgerà per la durata di cinque mesi e precisamente fino al 30 ottobre. A detta scuola possono partecipare gli

Torino. Gli allievi debbono inoltre portare un corredo poco ingombrante contenuto in un sacco da montagna, e debbono essere provvisti di magliette, mutande sportive e di scarpe chiodate.

Abbiamo dato queste notizie sommarie sulla Scuola di Pavullo perchè da ogni parte



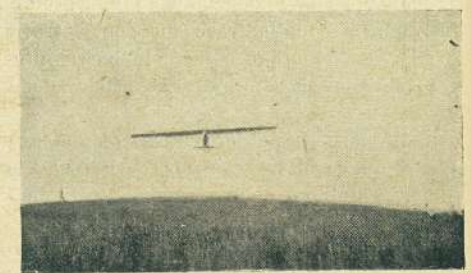
La caserma e l'hangar

avanguardisti, i giovani fascisti e i soci del Reale Aero Club d'Italia che abbiano compiuto il 16° anno di età e non superato il 30°. Per i minorenni è necessario il consenso di chi esercita la patria potestà. I soci del R. Aero Club debbono indirizzare la domanda al R. Aero Club stesso; gli avanguardisti e i giovani fascisti all'Opera Nazionale Balilla. I corsi sono tre, hanno la durata di un mese ciascuno e decorrono dal 10 giugno. Non si richiede titolo di studio e la scuola è gratuita; gli allievi possono alloggiare nei locali della scuola e possono chiedere di convivere al vitto della truppa purchè ne facciano domanda al Comando Militare della Scuola. La visita psicofisiologica viene subito presso gli Istituti medico-legali della R. Aeronautica di Napoli, Firenze, Roma e

ci giungono richieste d'informazioni e noi siamo ben lieti di aderire al desiderio dei nostri lettori. Precisiamo però che se non vere e proprie scuole, gruppi di volo a vela sono costituiti presso i più importanti Aero Clubs Provinciali d'Italia, quali quello di Belluno per la regione Veneta, quello di



Un apparecchio



In pieno volo

disti e i giovani fascisti all'Opera Nazionale Balilla. I corsi sono tre, hanno la durata di un mese ciascuno e decorrono dal 10 giugno. Non si richiede titolo di studio e la scuola è gratuita; gli allievi possono alloggiare nei locali della scuola e possono chiedere di convivere al vitto della truppa purchè ne facciano domanda al Comando Militare della Scuola. La visita psicofisiologica viene subito presso gli Istituti medico-legali della R. Aeronautica di Napoli, Firenze, Roma e

Como per la regione Lombarda, nei quali in genere sono istruttori allievi abilitati dalla Scuola di Pavullo. Anche a Torino presso il Reale Aero Club « Gino Lisa » si sta costituendo il gruppo volo a vela ammesso dal Reale Aero Club d'Italia e non è lontana la speranza che presto anche sulle nostre ridenti colline i giovani appassionati possano apprendere l'arte del volo senza motore.

VERGISSMEINNICHT

E' l'azzurro fiorellino che si nasconde lungo le rive erbose dei fiumi e il cui nome è legato a una delicata leggenda soffusa d'amore e di dolore.

Non ti scordar di me. E come l'amatore dolente non potè scordare, così non dimenticheranno i nostri lettori. Ravrivveremo le fiamme del ricordo ai fedelissimi che ci assistono nella nostra fatica e che sappiamo già lieti che essa si vada integrando colla pubblicazione annunciata.

I quaderni de «L'Aquilone». Dovunque il nostro giornale vi raggiungerà, giovani lettori, in questa sosta estiva al vostro lavoro fra le montagne, verdeggianti nei prati il cui silenzio è rotto solo dal tintinnare dei campani, cupe nei folti boschi di pini ed abeti; sugli azzurri incantevoli laghi, dove si rompono mollemente le tenui onde che la brezza fa affiorare; lungo le spiagge che si specchiano nei fiumi che sanno la nostra grandezza; su le colline ubertose, tra le campagne solatie, dovunque; esso vi ricorderà che noi nell'affocata città pensiamo a voi e insieme ve lo ricorderanno e lo stormire delle fronde e il tintinnio dei tocchi delle squille e lo strinio delle cicale e la lenta melopea delle risaiole e la bacchica canzone dei vendemmiatori.

E il ricordo non è nero fantasma che vi oscuri la gioia della breve libertà duramente conquistata nei nove mesi di lavoro o velli di malinconia il gaudio dei giochi, dei tuffi, delle escursioni, delle gite, No, anzi se mai l'attimo che fugge si velasse di rimpianto, esso allieterebbe l'avvenire imminente che per voi porta un nome che è simbolo di schiavitù: scuola. No, se mai siete per ritornare dalle vacanze con animo triste, se mai siete per apparecchiarvi con poca voglia a riprendere la via di quello che è il vostro dovere come è quello dei soldati di combattere, degli operai di produrre, esso vi solleverà l'animo e vi rafforzerà nei vostri buoni propositi.

Perchè siete certi di avere con voi un amico sicuro e fedele che può istruirvi sempre, distrarvi in qualche momento e al quale potrete confidare i sogni della vostra fantasia errabonda in quelle soste forzate in cui il pensiero si distoglie dal problema difficile o dalla frase che non si trova e che fugge lontano mentre la bocca meccanicamente mordicchia l'asticciola della penna.

E il vostro sogno percorrerà con noi, coi nostri quaderni le linee aeree che solcano i cieli d'Italia e nella scia dei nostri cieli azzurri voi rifarete tappa per tappa più rapidamente ancora dei Cant, dei Savoia-Marchetti, degli Junkers dei Fokkers quelle linee aeree che essi giornalmente percorrono a dimostrare il continuo divenire del nostro progresso e della nostra civiltà.

Colla fantasia, leggendo e mirando i quaderni dell'«Aquilone» fino a quando non sarà dato anche a voi soldati dell'arma azzurra o pacifici passeggeri di tradurre in realtà il sogno dell'infanzia.

Nostri propagandisti



S. Ecc. D' Eufemia

Prefetto di Vercelli, è un fervido propagandista de «L'Aquilone», ma non è solo un propagandista della idea, e di quanto si fa per lo sviluppo dell'idea; S. Ecc. D' Eufemia intende propagandare, con l'esempio, l'aviazione, e vola. Eccolo ritratto all'Aerocentro di Vercelli, vicino ad un A. S. 1 di quella Scuola di Pilotaggio.



La Signorina Franca Gariglio

ci scrive mensilmente delle simpatiche.... cartoline vaglia, inviando abbonamenti ed abbonamenti. Anch'essa fa propaganda attiva ed ha già più volte volato; è una speranza dell'aviazione torinese, poichè non attende altro che di potersi iscrivere al corso di pilotaggio per meglio dimostrare la sua grande passione per il volo.

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

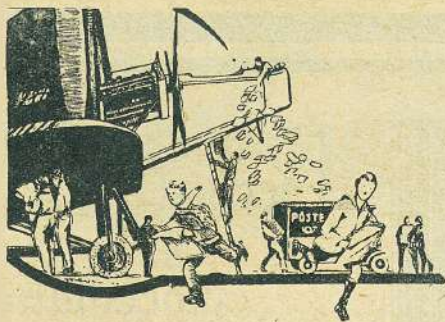
Il nuovo abbonato, residente fuori Torino, che desidera la spilla di Mio-Mao deve riempire il seguente tagliando ed inviarlo alla Spett.

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

Cognome e Nome

Via e Numero

Città



Piccola Posta

V. C. - *Novi Ligure* — Le spese per frequentare l'Accademia Aeronautica non sono eccessive calcolando che nel primo anno la retta di L. 1.800 non si paga, e che nel terzo è trattenuta sugli assegni dell'aspirante. Per il secondo all'allievo in condizione economiche disagiate purchè sia classificato nel primo quinto dei promossi è condonata mezza retta. Ci sono poi le benemerienze di famiglia che eventualmente potrebbero ammettere la dispensa dalle spese di corredo (L. 2000) e dalle spese generali (L. 600). Consultati a questo proposito il bando uscito in questi giorni. Se poi non può frequentare l'Accademia ella può arruolarsi nel corpo allievi sergenti (quando ci sarà) attraverso il quale riuscendo a fare i corsi integrativi può giungere a qualsiasi grado. In quanto alla sua attitudine fisica non possiamo dirle nulla: ella subirà una visita psico-fisiologica tutta speciale per i futuri aviatori.

G. Resiale, S. Pietro — Veda la risposta al signor Carletto al n. 6.

Abbonato S., Torino — Poichè abita a Torino venga all'Aero Club, 18 via Pietro Micca e chiedi del gentilissimo segretario che le darà tutte le spiegazioni che qui sarebbe un po' lungo riprodurre.

Michele Savorelli - Bergamo — Non possiamo aderire alla sua richiesta perchè lavoro troppo complesso. Lo faremo forse alla fine dell'anno.

Giordana Giuseppe - Saluzzo — Per essere ammessi al Concorso allievi sergenti piloti occorre soltanto il passaggio alla terza classe d'una scuola media inferiore, ma per proseguire nella carriera occorre la licenza di dette scuole. E lei sergente maggiore diventerà se prosegue la carriera. In quanto all'assegno dei sergenti compresa l'indennità di volo si aggira sulle 1100 lire mensili. La destinazione è di competenza esclusiva del Ministero.

Chiorra Annibale - Piacenza — Ella non può fare il passaggio di arma. D'altronde il suo titolo di studio non è sufficiente per ottenere l'ammissione al corso allievi sergenti piloti per il quale come titolo minimo, occorre il passaggio dalla seconda alla terza classe di una Scuola Media Inferiore Regia o Pareggiata. Requisito che non possiede una Scuola per corrispondenza.

Zubelli Sponza - Trieste — L'attuale concorso è riservato ai nati negli anni 1911-12-13. Nell'attesa di quello che riguarderà la loro

classe, per aver maggiore speranza di essere arruolati sarà opportuno che frequentino il corso di preparazione al pilotaggio presso il Fascio Giovanile di Combattimento.

Marchese Pietro - Novi L. — Abbonandosi a «L'Aquilone» ella può avere i numeri arretrati cominciando dal 2 essendo il 1 esaurito.

Per quanto riguarda la sua iscrizione al «Reale Aero Club d'Italia» ella deve far domanda all'Aero Club «Giuseppe Motta» Via Plana, 4 - Alessandria specificando la sua qualità di studente o d'avanguardista.

Franco Occhini - Senna Lodigiana. — I francobolli chiudi lettera ella li può trovare presso il Circolo Cinnofilo Italiano - Viareggio.

Luigi Ferruccio - Palermo. — La ringraziamo della sua novella. Ma non possiamo pubblicarla perchè sarebbe un plagio. L'atto eroico di cui si parla è stato compiuto dall'asso di guerra Arturo Dell'Oro di Valparaiso e di esso parleremo illustrandone la nobile figura cui s'intitola l'Aero Club di Belluno.

Attilio Zelaschi - Rivanazzano. Courierieri Carlo - Bordighiera. — Non inviamo più il n. 1 perchè esaurito.

Franco Gambarelli - Milano. — Ella può abbonarsi quando crede a «L'Aquilone». Il suo abbonamento decorrerà dalla data in cui sarà fatto l'invio dell'importo relativo.

Sigfrido Briganti - Forlì. — Siamo spiacenti di non poterla accontentare. Non si tratta di cosa molto semplice.

Maccari Ottavio - Villapotenza. — Non possiamo inviarle il n. 1 perchè esaurito. Riteniamo che non esista ditta in Italia che possa fornirle le fotografie dei più noti aviatori. Sono state pubblicate cartoline in varie epoche da diversi editori ma una collezione completa non esiste. Seguendo i consigli de «L'Aquilone» ella può costruire per ora un tipo di modello volante. Se non le basta le possiamo consigliare il volume «I modelli Volanti» di G. Dal Seno edito dall'Aero Club «Gino Lisa», Torino, Via Pietro Micca 18, costa franco di porto per i soci del Reale Aero Club d'Italia L. 6.50.

Tagliani Costantino - Ombriano. — Il suo diploma non è valido, occorre che sia rilasciato da una scuola Regia o Pareggiata nelle quali condizioni non si trovano le Scuole Riunite per corrispondenza. Mandi pure la sue novelle ma... non prendiamo impegni di pubblicazione nè possiamo dare compensi.

MEMENTO

L'Eco della Stampa (via Giov. Iaurès, 60 - Milano) legge i quotidiani e i periodici d'Italia, e li ritaglia per i suoi abbonati.

Per suo mezzo **se siete** letterato, compositore, autore drammatico, pittore, scultore, pilota aviatore, sarete tenuto al corrente dei pareri della stampa sulla vostra persona; **se siete** diplomatico, uomo politico, senatore, deputato, potrete raccogliere tutti gli articoli, le notizie, i fatti; **se siete** industriale o commerciante potrete conoscere tutto ciò che la stampa pubblica sulla vostra industria o sul vostro commercio.

Scopritori italiani.

Sete di ricchezza, di potere, di gloria, rubarono a Colombo i frutti della sua conquista: anche il Mondo, da lui scoperto, porta il nome di un altro.

Ma dalla sua tomba ignorata egli parla — a chi lo intenda — di un dominio che non l'oro e le ricchezze possono dare: il dominio spirituale del Genio italico, della Stirpe da cui egli nacque, e della quale riuniva, in sè, le molteplici virtù.

La luce che — altissima — sfolgorò dal suo spirito, fu quella che fugò le ultime tenebre del medioevo, divise due età e rivelò agli uomini i confini della terra. La solitudine, dalla quale s'è affacciato alla storia, lo fa ancora più angusto agli occhi nostri, avendo in fronte solo — pari a lui in grandezza — il suo destino.

Il 3 dicembre 1823, lontano dal paese natio, in una terra selvaggia, inospitale, si spegneva, nel fiore della età e nella pienezza delle forze, mentre si accingeva a nuove imprese, Giovan Battista Belbo di Padova, intrepido scopritore dei più affascinanti segreti della terra africana.

Pur servendo lo straniero, onorò sempre la patria, e più certo l'avrebbe onorata se la morte non avesse troncato, troppo presto, l'animoso sua vita.

Fra l'acrocoro etiopico e la regione dei laghi equatoriali c'era, fino al 1875, una terra non esplorata, su cui l'Italia deve segnare — reverente — i nomi di Antonio Chiarissimo Cecchi. Se è oggi l'Etiopia, un paese civile che apre le porte allo straniero, bello e doveroso è ricordare i pionieri che portarono la nostra civiltà in quella terra che le carte medioevali segnavano con incerte linee e con la paurosa leggenda: *Hic sunt leones.*

A otto anni, smaniando nella scaletta di Maranzano, dove gli par di scioccare, un ragazzino grida con testarda insistenza ai suoi: «*Voei andè in mar*»!

Come può avvenire che un giovane nato e cresciuto dentro terra, senta di improvviso frangere nel suo cuore l'eco delle lontane onde marine, simile a voce che chiami? Eppure Giacomo Rosa, figlio d'una quieta donna di casa e di un agricoltore, non ebbe pace finchè, uscito guardia marina dalla Accademia navale di Genova, non se ne andò — imbarcato — per il mondo. Verso l'Artide, alla Terra del Fuoco, all'Alto Paraná, nel Congo, dovunque curioso e inquieto, il Bove annotò osservazioni acute, cooperò certo più d'ogni altro ai successi delle spedizioni.

E quest'uomo, che fu un coraggioso e un sensibile, un volitivo e un poeta, scomparve a trentacinque anni, mentre la Patria attendeva da lui i successi cui era indubitabilmente destinato per le moltissime doti ond'era ricco il suo cervello ed il suo cuore.

Libri che consigliamo ai giovanetti:

A. ALBIERI. *Cristoforo Colombo* L. 13 —
R. ALLULLI. *Marco Polo* » 13 —
E. BELLORINI. *G. B. Belzoni* » 13 —
E. SIRACUSA-CABINI. *Antonio Cecchi* L. 13 —
E. COZZANI. *Giacomo Bove* » 13 —
della collana

I GRANDI VIAGGI D'ESPLORAZIONE
G. B. PARAVIA e C. - Torino - Milano -
Firenze - Roma - Napoli - Palermo

DITTA

FERRARIS & CABIATI

DI MARIO CABIATI

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

OFFICINA MECCANICA
SPECIALEZZATA
PER COSTRUZIONE
BOLLONERIA "AVIO"

TORINO

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

Scusi, si può volare?

— Scusi, si può volare?

E' una domanda questa che si sente fare quasi giornalmente; e si sente parlare, esaltare l'aviazione straniera; almeno per quanto tratta le linee aeree ed il turismo.

— Certo, che si può volare — rispondiamo — e si vola tanto bene in Italia che i posti

- 4) Portorose, Trieste, Lussino, Zara;
- 5) Roma, Firenze, Venezia;
- 6) Zara, Ancona;
- 7) Portorose, Trieste, Brioni, Abbazia, Fiume, Lussimpiccolo, Zara;
- 8) Milano, Monaco, Berlino;
- 9) Genova, Roma, Napoli, Palermo;



Un volo in formazione di pattuglia

sulle avioilinee devono essere prenotati parecchi giorni prima, altrimenti si resta a piedi.

Vi è un piccolo grande difetto, un po' inato in noi, ma che per fortuna, grazie a quanto fa il Regime, va già scomparendo, e cioè di badare, in genere, molto più quello che si fa all'estero, senza approfondirci molto per quanto si fa invece in Italia.

- 10) Venezia, Trento;
- 11) Venezia, Ancona, Bari, Brindisi;
- 12) Roma, Cagliari, Tunisi;
- 13) Roma, Brindisi, Atene, Rodi;
- 14) Roma, Napoli, Siracusa, Tripoli;
- 15) Brindisi, Atene, Istanbul;
- 16) Rodi, Atene, Istanbul;
- 17) Roma, Genova, Marsiglia, Barcellona, Cadice;



La vetta del Monte Cervino

Ed in fatto d'aviazione da noi si fa molto, e si fa assai di più che non nelle altre Nazioni, se si tiene conto dei bilanci.

Noi abbiamo tanti chilometri di linee aeree, da essere superiori alle linee estere; noi abbiamo apparecchi adibiti ai servizi di linea, buoni, comodi e sicuri, altrettanto quanto quelli in servizio sulle linee dell'estero. Noi abbiamo ancora il vantaggio di avere una percentuale di disgrazie molto, ma molto inferiore alle percentuali delle linee estere.

Sapete quante linee abbiamo?

— No? — Eccovi serviti!

- 1) Portorose, Trieste, Venezia;
- 2) Roma, Milano, Torino;
- 3) Milano, Trento, Bolzano, Innsbruck, Monaco;



Pisa vista dall'alto

- 18) Brindisi, Valona;
- 19) Roma, Palermo, Tunisi;
- 20) Roma, Venezia;
- 21) Venezia, Klagenfurt, Vienna;

LINEE IN ALBANIA

- 22) Tirana, Scutari;
- 23) Tirana, Koritza;
- 24) Tirana, Valona;

Ed ora quando vi si chiederà:

— Scusi, si può volare? — Avrete ancora difficoltà a rispondere?

L'ECO DELLA STAMPA (via Giov. Jaurès, n. 60 - Milano, 133) — Questo Ufficio legge per voi tutti i giornali e le riviste, informandovene sollecitamente e inviandovene i ritagli relativi. Chiedete il listino dei prezzi con semplice biglietto da visita.

Ecco il
cioccolato
che vi occorre!
E' il migliore!

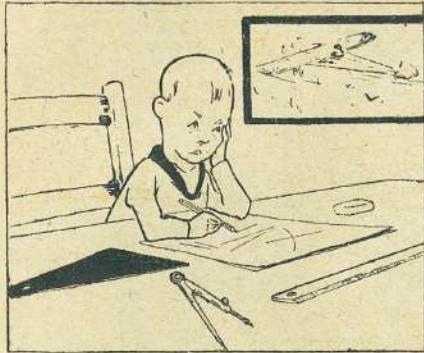
Il



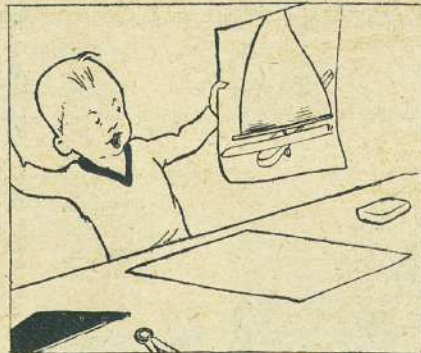
Vi dà inoltre
il mezzo di diventare padroni di un modellino
d'aeroplano.

Ogni tavoletta di Cioccolato "ALI d'ITALIA" porta una riproduzione di fotografie concesse in esclusività dal Ministero dell'Aeronautica e le norme per ottenere, con la loro raccolta, il premio di un modellino divertente e istruttivo.

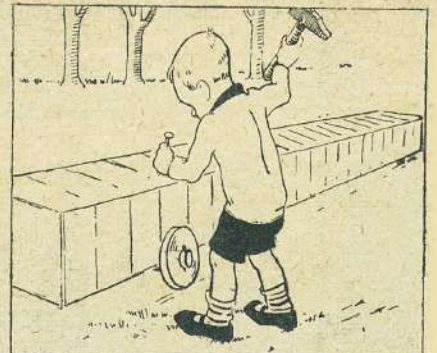
L'aquila che ride



1. Aquilin di scienza specchio,
Con impegno e con ardore,



2. Sta studiando l'apparecchio,
per volar senza motore.



3. Studia, ponza e poi ritocca,
Vaga ancora in alte zone:

Al Giro Aereo

Dialogo fra pilota ed osservatore:

— Dio che caldo! — Dice il pilota. — E, chissà dove siamo?

— Su Sicilia.

— Lo so.

— Li sotto...Gela - e l'osservatore fa vedere il campo d'atterraggio di Gela.

— Meno male; scendiamo a prendere un po' di fresco.

— Com'è previdente e delicato il Comitato, pensa a tutto.



— La fotografia da inviare al paese. (il ritratto è una recluta dell'aviazione assegnato alla...distribuzione olio ricino per motori!). (Udet-Berlino).



Gli eroi della leggenda:
Dedalo ed Icaro.

(Udet-Berlino).

40° sopra zero

Su un campo d'aviazione stavano gonfiando le enormi gomme d'un 2000 cavalli per trasporto passeggeri:

Lui dice a lei: Non c'è più da stupirsi se non si respira più a Torino; con tutta l'aria che ci prendono per gonfiare quel po' po' di gomme!...

Esame da caporale

— Sapete dirmi come si chiama quell'uccello il cui nome incomincia per *r*, che attraversa gli oceani, che vedete volare molto in questa stagione?

— Gnorso: il... riplano!...

Freddura

— Chissà mai perchè chiamiamo manifestazioni sportive anche le riunioni di foot-ball, di canottaggio, di ciclismo?...

— E come vuoi chiamarle?

— O bella: piedi...festazioni; remi...festazioni; ciclo...festazioni.

— Ed ali...festazioni le riunioni aviatorie.

Che stupido!

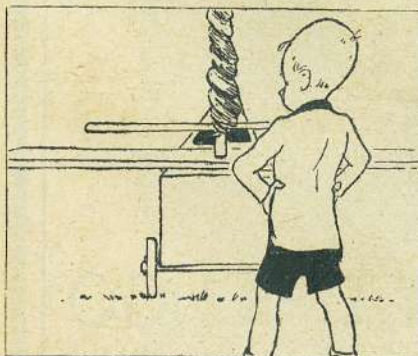
— Sai, i primi studi che si fanno in aviazione si chiamano... alimmentari.

— Che stupido!...

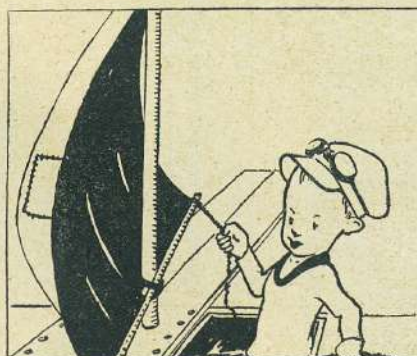
Nomi d'aviatore

— Dimmi qualche nome adatto per aviatore:

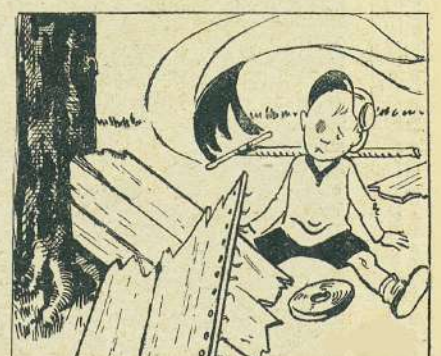
— Ecco: Ali...berto, Ali...prando, Ali...gi...



4. Ecco alfin che l'ora scocca,
Prende corpo l'invenzione



5. Aquilin ha pregustato,
Il piacere di volare;



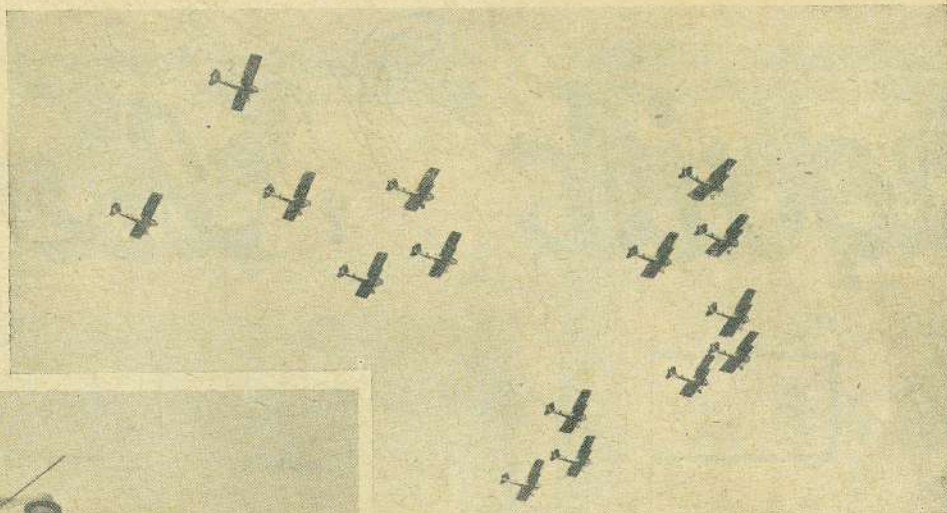
6. Ecco quale risultato!!!!...
Dovrà ancor ricominciare...

(Disegni di Faroppa)

Voli di grandi e voli di piccini...

Una formazione
di pattuglia

Le grandi aquile
salutano gli aquilotti



Prove e tentativi...

Oggi vola il piccolo modello, domani gli stessi costruttori conosceranno le vie del cielo



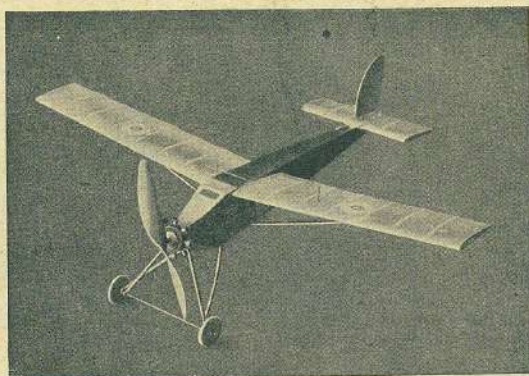
FABBRICA GIOCATTOLI SCIENTIFICI ISTRUTTIVI

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 dell'Aeronautica e delle Case:

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

SOCIETÀ ANONIMA

G. MARTINENGO

TORINO Via Carso, N. 18 TORINO

Telefono N. 31-576

Telegr: AviomartinenGO