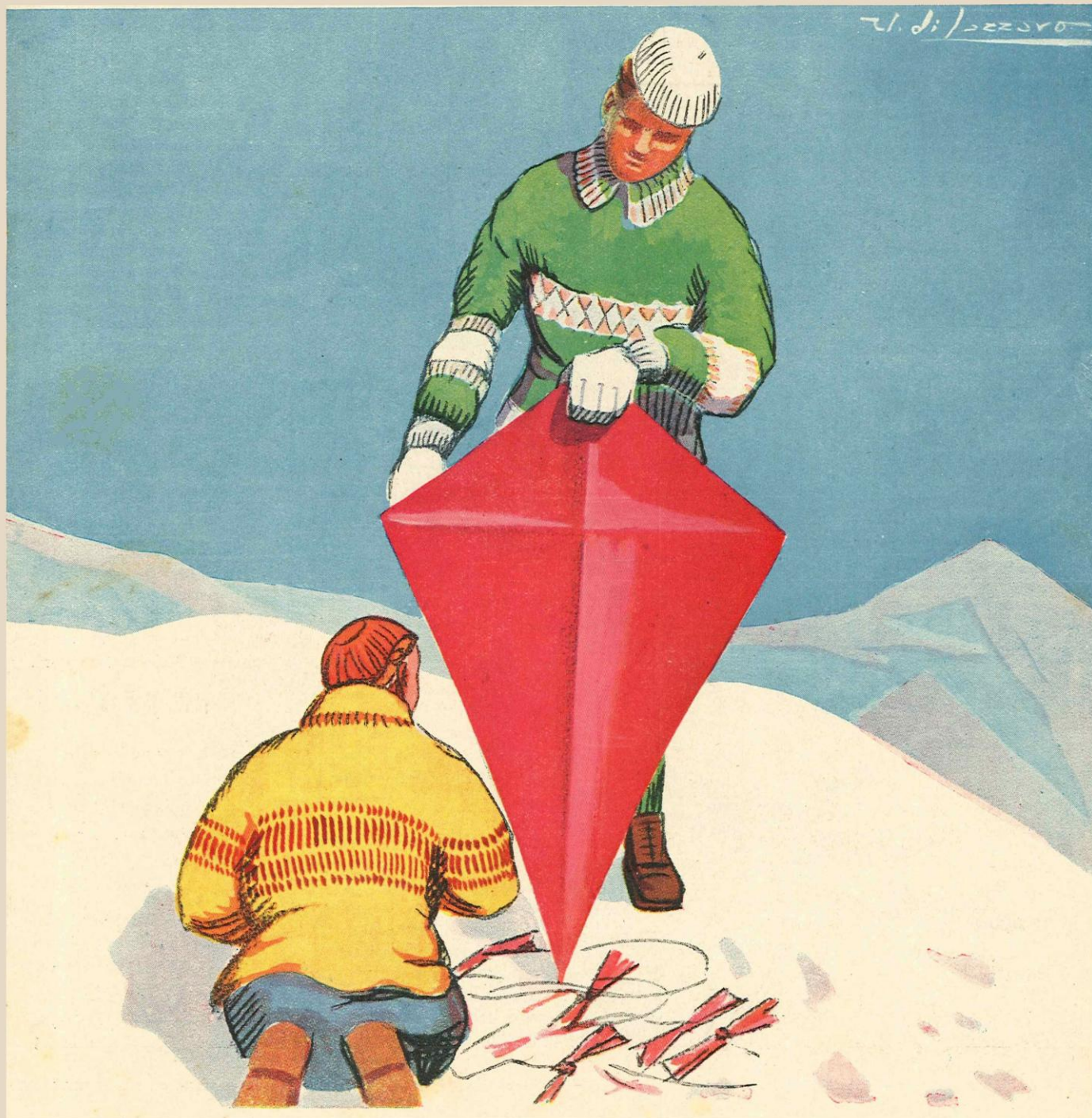


L'AVILONE

Abbon. annuo L. 7 Sostenitore L. 100
Onorario L. 500 - Un numero cent. 30

quindicinale di aeronautica per i giovani

Direz., Amm. e Pubblicità: Roma
Viale dell'Università. Telef. 45-317



Anniversario eroico

La notte fra il 5 e il 6 gennaio 1931 dodici idrovolanti « S. 55 » si staccavano dalle acque atlantiche di Bolama di-



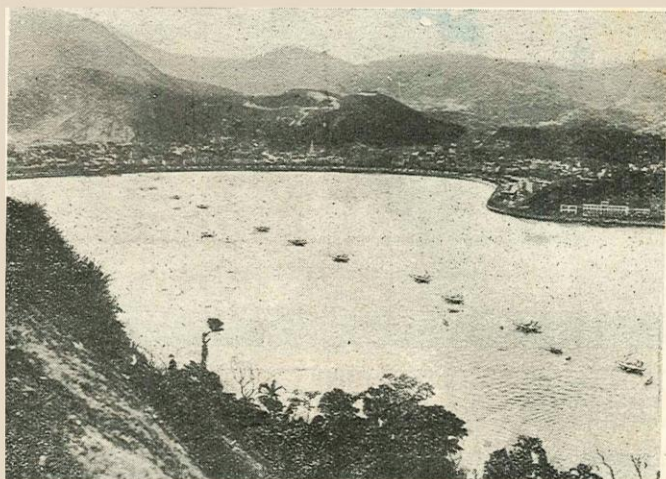
Lo Stato Maggiore della Prima Crociera Atlantica.

retti all'opposta sponda dell'oceano: mèta Porto Natal. Dopo 16 ore di volo fra piovoschi e venti, la prima squadra atlantica toccava la costa americana.

La crociera aerea Italia-Brasile, voluta dal Duce e guidata da Italo Balbo, è stata la prima audace impresa aerea atlantica nella quale la volontà, la perizia e il valore collettivo degli equipaggi sono stati sperimentati con grande successo. Il mondo, prima di quei giorni, non aveva veduto nulla di si-

mile. E il mondo intero, tributando agli eroici volatori lodi e feste senza esempio, ha riconosciuto all'Italia il privilegio e il vanto di possedere l'aviazione più perfetta e il capo più audace e intelligente. Da allora la nostra armata azzurra è stata all'ordine del giorno di tutto il mondo e le sue gesta hanno servito di esempio a tutte le Nazioni.

La grandiosa Crociera del Decennale ha superato indubbiamente la prima Crociera Atlantica, ma quante messe di esperienze è stata ricavata dalla prima audace gesta, do-

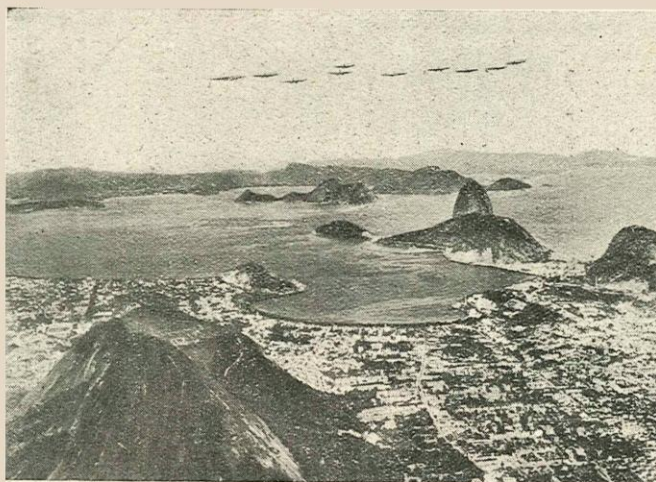


Alla fonda nella baia di Rio.

basi della prima transvolata in massa dell'Oceano, si è potuto

di Italo Balbo, comandante della Crociera, e del generale Valle, comandante in seconda della Prima Squadra Atlantica.

La sua magnifica opera di grande aviatore è di esempio ai volatori d'Italia, che uniti tutti sotto il diretto comando del Duce, servono mirabilmente il Regime.



Gli idrovolanti italiani arrivano su Rio Janeiro.

ve tutto era stato affrontato con serena e cosciente audacia che resenava la temerarietà. Sulle

organizzare la più grande impresa aviatoria dei tempi moderni.

Oggi, nella ricorrenza del III anniversario dell'epica transvolata, mentre con orgoglio possiamo constatare che l'aeronautica italiana, progredendo sempre, si è dimostrata degna della sua bella sorte, non dimenticheremo l'eroico sacrificio di Luigi Boer, Danilo Barbicinti, Felice Nensi, Luigi Fois e di Giuseppe Imbastari, i quali, dalle tenebre della tragica notte di Bolama sono saliti alla luce eterna dell'Olimpo. Un altro eroe della prima crociera atlantica, che noi ricordiamo con commosso rimpianto, ha perduto l'aeronautica italiana: Umberto Maddalena, il silenzioso e prezioso collaboratore

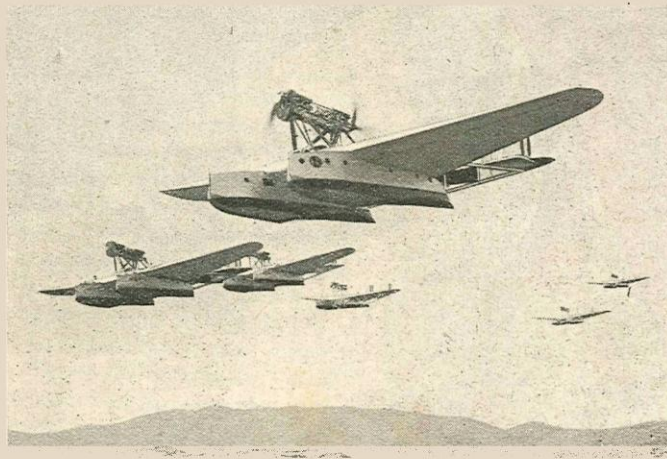
COLLABORATORI

Alcuni egregi professori delle Scuole medie ci hanno scritto offrendoci la loro preziosa collaborazione. Risponderemo da queste colonne che saremo lietissimi di ottenere la loro opera e quella di tutti i loro colleghi che vorranno onorarci con scritti di carattere tecnico o narrativo. Nei limiti delle nostre modeste possibilità finanziarie retribuiremo tutti i lavori pubblicati.

AVVISO IMPORTANTE

Si avvertono i nostri abbonati che questo è l'ultimo numero che riceveranno coloro che non hanno rinnovato l'abbonamento.

Si avverte pure che, essendo assai limitata la disponibilità dei numeri arretrati, si spedisce l'intera annata del 1933 contro rimessa di lire 5.



La Prima Squadra Atlantica in volo.

La caduta di Simon Mago



OLTI l'avranno sentito nominare da Dante nelle scuole, allorchè cominciarono a leggere il canto XIX dell'Inferno.

« o Simon Mago, o miseri seguaci! »

Peccato che il grande poeta si limiti semplicemente a ricordarlo come simonaco, poichè ai tempi della Divina Commedia se ne doveva sapere qualche cosa di più di oggi.

Questo Simone, che poi fu chiamato Mago — e l'aggettivo accompagnò il sostantivo nei secoli

— fu in verità un insigne studioso di fisica,

tanto che gli fu eretta una statua in

Roma (onore rarissimo concesso per

il solito soltanto a guerrieri e a uo-

mini politici) e fu chiamato *la*

gran virtù di Dio. Di lui par-

lano Giustino, Ambrogio, Ci-

rillo da Gerusalemme, Ago-

stino e Filastro, primi scrit-

tori cristiani. Anche negli

« Atti degli Apostoli »

(VIII, 9) troviamo mento-

vato, sia pure in maniera

non lodevole, questo cele-

bre scienziato, il quale,

avendo sentito parlare

dei miracoli degli Aposto-

li, credette che costoro

fossero dei ciurmadori

della sua risma, e propo-

se loro di vendergli l'in-

fluenza dello Spirito San-

to, che, secondo lui, do-

veva servire a fare cose

sbalorditorie.

Pietro, che era il Prin-

cipe degli Apostoli, capì

allora il perchè Simone si

era fatto cristiano e lo trat-

tò maluccio. Simone non

se la prese eccessivamen-

te, e, comprata una bel-

lissima schiava, disse e

fece dire che costei era

Elena Tindaride, colui

che fu la causa della guer-

ra di Troia. La « regina

rediviva » prediceva il fu-

turo e, a quei tempi, era

creduta da un mondo di

gente. Ma dove Simone

è ricordato in maniera

indiscutibilmente chiara,

è in Svetonio (« Vita dei

dodici Cesari », *Nerone*

parag. 12). Svetonio dice

che quest'uomo celebre

fu amato moltissimo da

Nerone, che nutrì per lui

una grande stima.

Simone promise di vo-

lare in presenza del fa-

moso imperatore ed in

realità ne fece il tentativo. Siamo effettivamente in presenza di un vero e proprio tentativo di volo, sul quale sono tutti d'accordo: tanto gli scrittori degli « Atti degli Apostoli », come quelli della Vita di San Pietro, come Svetonio.

Il quale narra che l'uomo si lanciò dall'alto di un meccanismo di legno di sua invenzione ed in presenza dell'imperatore. Il tentativo fallì e, secondo Svetonio, il volatore precipitò sulla stessa terrazza

ove stava Nerone e la lordò del proprio sangue, spezzandosi le gambe. Dagli « Atti degli Apostoli »,

invece, si deduce che Simon Mago, non solo

si lanciò, ma poté sostenersi qualche

istante nell'aria. Infatti gli « Atti »

dicono che Simon Mago aveva sfi-

dato San Pietro, promettendo ai

popoli di volare. Aggiungono

che il simonaco riuscì a ri-

manere in aria per un po',

ma che poi San Pietro, non

volendo permettere una si-

mile cosa, fece interrom-

pere il volo. Questo fatto,

ricordato come « il mira-

colo di San Pietro », fu

illustrato da molti artisti,

tra i quali occorre men-

zionare il pittore Batoni,

vissuto verso la fine del

'600, che in un bellissimo

quadro — oggi nella Chie-

sa degli Angeli a Roma

— riprodusse la caduta di

Simon Mago ai piedi di

San Pietro. In realtà si

tratta di un vero e proprio

volo lanciato. Simone, uo-

mo di grande ingegno,

perdette la vita in un ten-

tativo che non solo non si

può mettere in dubbio,

ma non si può neppure

ritenerne fatto irragionevol-

mente o pazzescamente.

Fu, quindi, un precu-

rsore nel vero senso della

parola.

Comunque, da questa

breve narrazione si desu-

me come nel primo seco-

lo dopo Cristo il volo fos-

se considerato un dono di

Dio riservato agli angeli.

Oggi si vola ed i giornali

annunziano che alle gran-

di vie dell'aria si è ag-

giunta in questi giorni la

via dell'India.

L'umanità marcia sulla

strada del progresso e il

volo sintetizza, su questo

grande cammino, la tena-

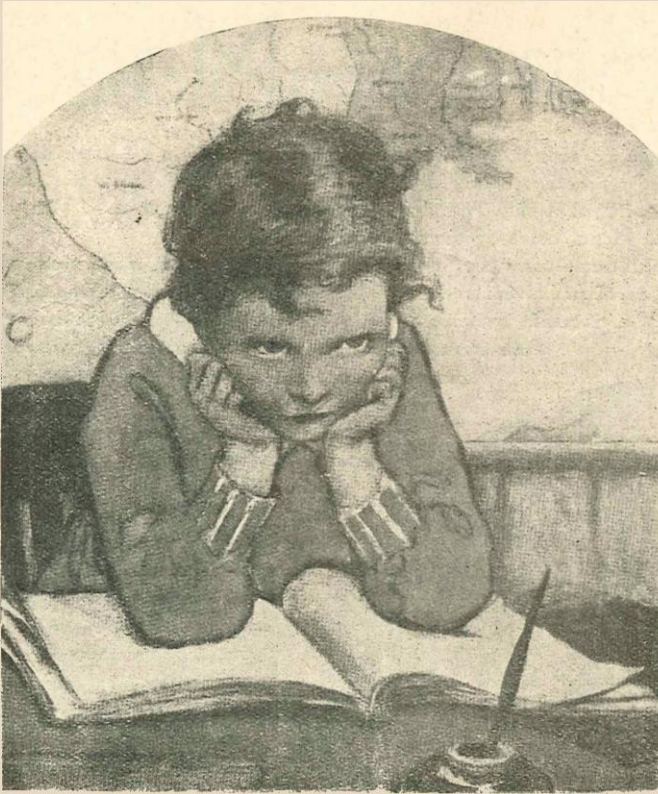
cia e lo sforzo del pensie-

ro umano.

Victor



Batoni - La caduta di Simon Mago
(Roma, Chiesa di S. Maria degli Angeli)



Due grandi concorsi fra i lettori delle scuole elementari e medie inferiori

Molti lettori ci hanno scritto pregandoci vivamente di prolungare fino al 28 febbraio la scadenza dei nostri concorsi. Noi li accontentiamo e fissiamo senz'altro il termine a quella data.

Ripubblichiamo, quindi, il regolamento dei concorsi e, mentre ripetiamo che per il primo il tema è libero, per il secondo raccomandiamo ai concorrenti di non fare dei semplici ed aridi ragionamenti, ma di narrare dei fatti, sostenendoli, naturalmente, con dei ragionamenti.

Si pregano anche i concorrenti di mandare — quando ne abbiano la possibilità — i loro saggi scritti a macchina.

Allo scopo di interessare sempre più la gioventù italiana all'aviazione e al nostro giornale — che, nel mondo, è l'unico periodico d'aeronautica per ragazzi — siamo venuti nella determinazione di bandire

due concorsi

— uno tra gli scolari delle Scuole elementari superiori, per un racconto aviatorio;

— uno tra gli studenti delle Scuole medie inferiori, per la soluzione di un quesito che qui appresso loro sottoponiamo.

E' nostro desiderio, però, che le gara si svolga soltanto nell'ambito delle Scuole suddette; e perciò preghiamo vivamente i signori Insegnanti a volere, con le loro riverite firme, dar veste

di sincerità a tutti i lavori che verranno spediti alla Direzione dell'*Aquilone*.

Oltre ai premi in denaro e in oggetti che verranno assegnati ai vincitori della gara, la Direzione del nostro periodico si farà un onore di premiare la classe alla quale appartiene ciascuno dei concorrenti che risulteranno vincitori del primo e del secondo premio. Nello stesso tempo la Commissione esaminatrice dei lavori segnalerà, nella sua relazione, i nomi dei signori Insegnanti che reggono le classi frequentate dai vincitori suddetti.

Regolamento della prima gara

L'*Aquilone* bandisce un concorso tra gli scolari delle classi IV e V elementari per un racconto che svolga un argomento di vita aviatoria, a scelta del ragazzo o, meglio, dell'Insegnante.

Il manoscritto, in chiara calligrafia, non dovrà superare le tre facciate dei fogli in formato protocollo.

Il concorso scade alla mezzanotte del 28 febbraio 1934-A. XII.

I° PREMIO

Lire 75, un piccolo album di fotografie della Seconda Crociera Atlantica e l'abbonamento gratuito per un anno a L'*Aquilone*.

II° PREMIO

Lire 40 e l'abbonamento gratuito per due anni all'*Aquilone*.

III° PREMIO

Un grande album di fotografie della Seconda Crociera Atlantica e l'abbonamento gratuito per un anno all'*Aquilone*.

Regolamento della seconda gara

L'*Aquilone* bandisce un concorso tra gli studenti delle Scuole medie inferiori regie e pareggiate, per la soluzione del seguente quesito:

Chi vincerebbe, e per quali ragioni, una eventuale guerra aerea tra il Giappone e la Russia?

I saggi, che potranno essere corredati da schizzi dimostrativi, non dovranno superare lo spazio di tre facciate protocollo scritte a macchina, o di sette manoscritte.

Il concorso scade alla mezzanotte del 28 febbraio 1934-A. XII.

I° PREMIO

Lire 200 e un modellino da tavolo del famoso apparecchio atlantico S. 55-X, oltre all'abbonamento gratuito per un anno all'*Aquilone*.

II° PREMIO

Lire 100 e un grande album di fotografie della Seconda Crociera Atlantica, oltre all'abbonamento gratuito per un anno all'*Aquilone*.

III° PREMIO

Lire 50 e un piccolo album di fotografie della Seconda Crociera Atlantica, oltre all'abbonamento gratuito per un anno all'Aquilone.

Per facilitare il compito ai concorrenti, diamo i seguenti ragguagli di carattere generale:

Abbiamo scelto queste due Nazioni, a preferenza di altre, per il fatto che i loro territori vastissimi — specialmente quello della Russia, — e la posizione della frontiera russa verso la Corea e il Man-ciù-ko presentano, nei riguardi della strategia, un interesse straordinario. Bisogna tener presente la vastità della Siberia Orientale fino a Vladivostok, territorio sul quale passa il ramo nord della Transiberiana propriamente detta, e la vulnerabilità della grande Isola del Giappone e delle piccole isole dei vari mari interni (Mediterraneo Giapponese), da Paramuscir a Hon-sciù (Hondo).

Nella descrizione dell'ipotetico conflitto si dovrà naturalmente tener conto anche delle forze terrestri e marittime dei due Stati belligeranti.

Ecco come si può supporre la preparazione delle due Potenze.

GIAPPONE: 1200 fra idrovolanti e aeroplani, appoggiati alla Marina o imbarcati (idro da bombardamento 180, da caccia 100, da ricognizione 320; aeroplani da caccia 170, da ricognizione 320, da bombardamento 100); 1000 aeroplani (caccia e ricognizione, e pochissimi da bombardamento) a disposizione dell'Esercito. In tutto 2200 apparecchi dislocati dove si crederà più opportuno. Gli aerodromi e gli idroscali potranno essere situati anche in luoghi ove, in realtà, oggi non esistono. Ciò per evitare lunghe ed inutili ricerche.

Esercito: 500.000 uomini mobilitati.

Marina: assolutamente preponderante su quella russa in ragione dell'80 %.

Il Giappone ha il libero passaggio e libertà d'azione su tutto il fronte mancese.

RUSSIA: Idrovolanti pesanti da bombardamento diurno e notturno, dislocati nelle acque del Canale di Tartaria e di Vladivostok 660; idrovolanti da bombardamento leggeri, imbarcati, 60; idrovolanti da ricognizione 200; apparecchi terrestri pesanti da bombardamento diurno e notturno 500, tra cui 20 quadrimotori della potenza di 4000 HP.; 150 apparecchi da ricognizione e 200 da caccia velocissimi. In tutto, quindi, 1770 apparecchi.

Esercito: non più di 250.000 uomini schierati sul confine dell'estremo Oriente, dalle pendici del Soknondo (metri 2540) ai confini con la Corea a sud di Vladivostok.

Marina: il 20 % di quella nipponica.

Ripetiamo: a noi interessa questa particolare posizione di territori e di mari, e non le Potenze. Quindi obiettività e serenità, come se si trattasse di due Nazioni che avessero nome l'una A e l'altra B. È ovvio che le cifre relative agli armamenti dei due Stati sono assolutamente immaginarie, e cioè suggerite

dalla necessità di creare due forze belliche organizzate con criteri, se non opposti, almeno molto diversi.

I lavori premiati verranno pubblicati tutti sull'Aquilone e saranno illustrati con disegni a colori da nostri pittori specializzati. Gli altri lavori giudicati degni di pubblicazione verranno pure man mano stampati sull'Aquilone e l'autore sarà premiato con oggetti utili.

GIURIA

Colonnello A. A. Ugo Fischetti, Maggiore A. A. Ugo Rampelli, Maggiore A. A. Eugenio Gandolfi, Prof. Cesare Ferri.

Gino d'Angelo, Carlo de Rysky, Vittorio Nugoli e Gastone Martini, giornalisti.

Indirizzare i lavori impersonalmente alla Direzione dell'Aquilone, Sezione Concorsi - Viale dell'Università - ROMA.

AI SIGG. INSEGNANTI

Siamo certi che i signori Insegnanti vorranno illuminare e controllare quei loro allievi che desiderassero partecipare alle gare indette dall'Aquilone. È chiaro che per rispondere con un componimento al nostro quesito, gli studenti dovranno allargare le proprie conoscenze geografiche, storiche e politiche. Ne guadagnerà la loro cultura generale e il Paese si arricchirà di nuovi giovani studiosi degli appassionanti problemi dell'aeronautica.

La Direzione de "L'Aquilone,"



aviatori a terra



È nulla di più triste di un aviatore a terra? Parlo di un pilota che da parecchi mesi non vola ed è lontano dal suo ambiente.

Pipino è un aviatore a terra, e per vivere deve lavorare molto duramente. Lo si può incontrare per la città occupato a distribuire i giornali alle edicole, in motocicletta. Molte volte quei giornali annunziano al pubblico nuovi trionfi aviatori, ma nessuno sa che chi li porta ai centri di distribuzione è un giovane pilota della riserva: Pipino. Perché si chiama così? Chi lo sa?! Certo è che tutti i suoi amici aviatori lo conoscono sotto questo nome.

Pipino, fin da piccolo si occupa di aviazione, ed il più bel periodo della sua vita è stato quello in cui ha preso il brevetto di pilota. Ora tutto è finito, per lui, come per tanti altri. Non c'è altro da fare che aspettare l'epoca dell'allenamento. Gli aeroplani costano cari, ed i mecenati mancano sempre. Invano Pipino si illude, progetta, corre, si affatica: non riesce a mettere in pratica nessuna intenzione, nessun disegno. E come lui tanti altri. Nel mondo borghese le idee di attività aviatoria isolata non attaccano. E bisogna lavorare, quindi, per tirare avanti; lavorare nelle branche più lontane dall'aviazione, mentre malinconico il libretto di volo giace chi sa dove, arido registratore di ciò che si è fatto, e che sembra un sogno.

Fatte delle constatazioni simili a queste, un giorno Pipino scorrazzava in motocicletta per la città, occupato nel suo lavoro, un po' triste e malrassegnato, nervoso e frettoloso, incurante della velocità e dei regolamenti stradali.

Allora avvenne che una guardia civica lo fermò e co-

minciò a stendere un verbale di contravvenzione.

Quando fu il momento di tirar fuori le carte, Pipino si frugò per tutte le tasche inutilmente: aveva lasciato a casa i documenti di identità. Disse:

— Se vuole, possiamo andare a bottega, ove sono certamente le mie carte.

— Andiamo — fece la guardia — la macchina può lasciarla qui.

— Sì, infatti non siamo lontani dal negozio.

— Non avevo le carte. Ora vado a prenderle. — E sparì.

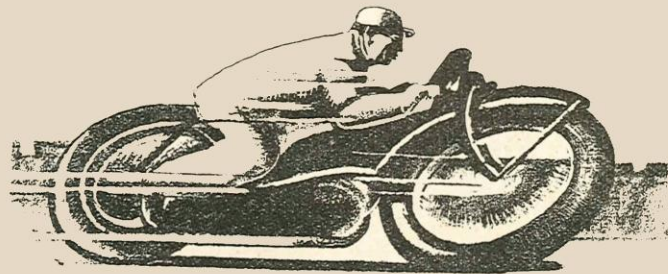
Dopo poco ricomparve col libretto di volo in mano. Ad una guardia qualsiasi la vista di quel libretto azzurro non avrebbe fatto nessun effetto, ma si vede che era una guardia speciale, perchè si turbò tutta, e disse:

— Ma lei è pilota?

— Già.

— Non pare.

— Eppure è così. Perché non pare? Sono della riserva, che c'è di strano?



— Lontani, o no, faccia come dico io!

A Pipino cominciavano già a venire i nervi; ma pazientemente dovette ubbidire. Si avviò. La guardia lo seguiva passo passo. Ad un tratto, attraversando una strada, Pipino fece un movimento brusco per scansare un'automobile. Subito la guardia l'afferrò per un braccio.

— Lei vuole scappare!

— Affatto. Anzi mi lasci. Non ho mica ammazzato, nè rubato. Pagherò, se sarà necessario...

Fortunatamente i due erano arrivati a bottega, perchè le cose avrebbero preso una brutta piega. Tuttavia, così come stavano, non erano allegre, perchè il principale, come vide Pipino arrivare accompagnato a quel modo, si guastò subito l'umore.

— Che c'è? — chiese.

— Una contravvenzione, abbia pazienza, pagherò io.

— E perciò la guardia t'ha accompagnato a casa così?

— Non è di tutti i giorni trovare un pilota tra i propri clienti — disse la guardia scherzosamente! Aveva cambiato cera, ed era divenuto amichevole e cordiale.

Visto che le cose si mettevano bene, il principale se ne andò. Pipino rimase solo con la guardia, stupito. Non sapeva che dire. Che guardia era mai quella?

Come se comprendesse il suo pensiero, l'altro spiegò:

— Sa... c'è un fatto... Anch'io sono pilota.

— Ma se fa la guardia civica!

— All'istesso modo che lei distribuisce i giornali.

— Cosicchè...

— Proprio, sono un sergente maggiore pilota, congedato. Sono stato all'idrocaccia, io, sa... Andiamo a prendere un caffè?

— Volentieri.

I due erano divenuti subito amici e non si parlò più di contravvenzione, bensì di ali, mo-

tori, di pilotoni, pilotini, assi, schiappe, vita morte e miracoli dell'aria e dei campi d'aviazione. E, finite che furono le confidenze reciproche, incominciò la esposizione dello stato attuale di ciascuno.

Era una parte assai triste per tutti e due, una parte seminata di continue privazioni, sacrifici, dolori, nostalgie, ove gli attori si arrabattavano faticosamente per sbarcare il lunario: uno facendo il distributore di giornali, l'altro la guardia civica: mestieri rispettabilissimi entrambi, ma duri per chi ha provato di meglio. Disse l'uno:

— E crede che tra le guardie di città sia io solo pilota? Siamo in quattro. E ci sono certamente coloro che stanno peggio di noi.

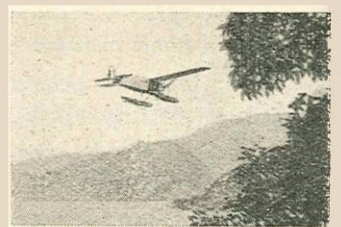
— Anch'io ho dei compagni in condizioni simili alle mie. Alcuni lavorano, altri studiano, tutti stanno male.

— Ci vorrebbero delle squadriglie speciali, mercè le quali si potesse volare a buon mercato, oltre all'allenamento.

— E se ci fosse più libertà nel turismo aereo? Ci sarebbe anche il bisogno di un corpo di polizia aereo, e lei e i suoi compagni avrebbero risolto il problema. Che ne dice?

— Speriamo. Ma attenti alle contravvenzioni, in questo caso!

Giulio Marini

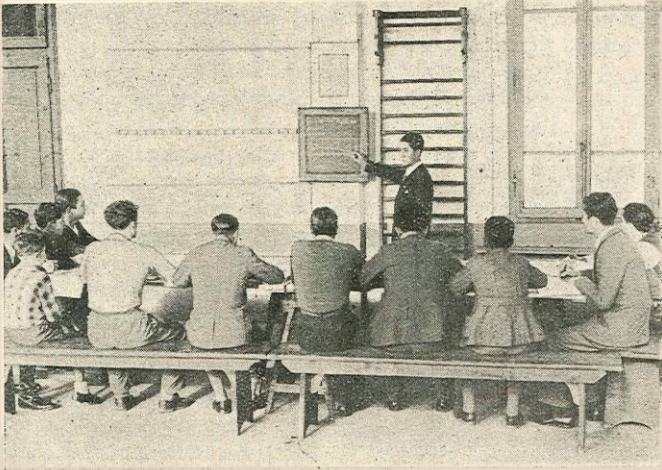


SOCIETA' ANONIMA
"AEROPLANI
CAPRONI",
CAPITALE EMESSO E
VERSATO L. 10.000.000
MILANO (Taliedo)

Costruzioni di aeroplani ed idrovolanti per servizi militari, civili, scuola e da turismo

Aeromodellisti al lavoro

A Piombino, con l'appoggio del Commissario dell'O. N. B. comm. Piccioli e sotto la guida dell'aeromodellista fiorentino Guglielmo Barthel, è stato iniziato un interessante corso teorico-pratico per la costruzione di modelli volanti. Ci auguriamo che i giovani di Piombino seguano con passione la bella istituzione e che molte altre città imitino questa simpatica e utile iniziativa.



La lezione



L'officina



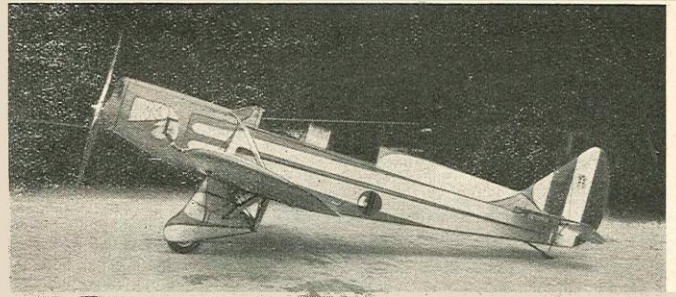
Il lancio di un modello per gare di velocità

I NOSTRI APPARECCHI

IL "BREDA 39"

Un apparecchio da turismo italiano, che recentemente si è affermato nella gara internazionale del *Raduno delle Oasi*, è il « Breda 39 », apparecchio da turismo veloce che ha un

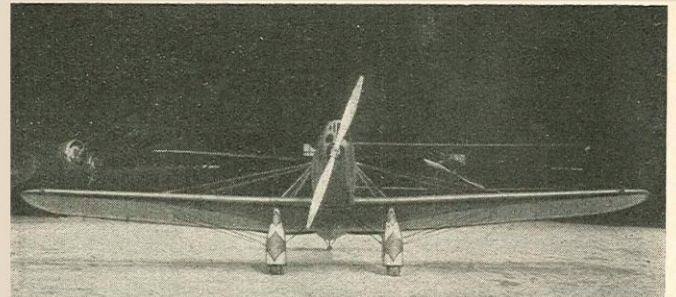
Perfettamente rifinito aerodinamicamente, le ruote sono carenate da speciali « pantaloni ». Le sue alte caratteristiche di volo sono ottenute da due sistemi speciali di ala a fessura.



notevole scarto di velocità. Infatti la sua velocità massima è di 220 chilometri ora e la velocità minima di atterraggio è di 64 km. ora.

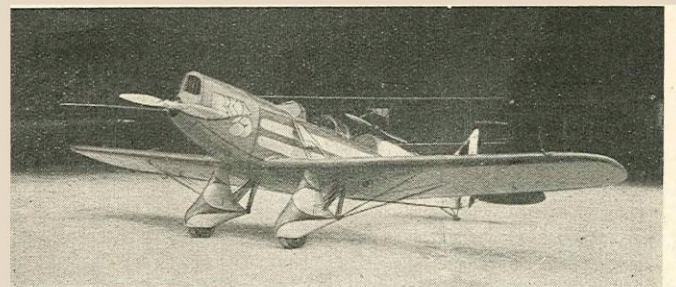
La costruzione è mista, ala

Nel bordo d'attacco, in corrispondenza degli alettoni, sono sistemate due alette a fessura che agiscono automaticamente. Nel rimanente dell'ala altre due alette a fessura, congiunte con



in legno con rivestimento di tela e fusoliera in tubi metallici saldati. Biposto, con ampio bagagliaio ricavato nella parte posteriore della fusoliera, pesa a vuoto 560 chili e porta un ca-

due alettoni di curvatura piazzati nel bordo di uscita dell'ala, tra gli alettoni e la fusoliera, possono essere comandate dal pilota per aumentare la sustentazione dell'apparecchio nelle



rico utile di 375 chili. Decolla in 6 secondi e sale fino a 6000 metri. E' munito di un motore Colombo S. 63 da 130 cavalli ed ha una autonomia di oltre 900 chilometri.

basse velocità. Ciò permette all'apparecchio di atterrare in uno spazio di circa 30 metri passando su un ostacolo di otto metri.

A. M.



L giorno in cui si seppe al campo che Fusco aveva scritto al suo paese di essere diventato pilota, tutti scoppiarono dalle risate e i suoi compagni presero a motteggiarlo: perchè Fusco, un contadinotto da sessanta giorni sotto le armi, non era che un aviere addetto per il momento ai servizi più umili della caserma.

Era arrivata una cartolina da un suo parente, nella quale, oltre a congratularsi della sua carriera, quello lo esortava a non esporsi a delle imprese tanto... rischiose. La cartolina fece il giro di tutto il campo e il povero Fusco divenne presto il centro di tutti gli scherzi. Si sa, gli avieri sono tutti dei grandi ragazzi di vent'anni e amano la burla.

Andavano a cercarlo mentre scopava le camerate e gli domandavano se l'indomani partisse per la traversata dell'Atlantico, o mentre puliva le stanze dell'ultimo piano, gli dicevano se per caso fosse lì per battere il record d'altezza. Fusco li guardava confuso; poi i suoi occhi andavano al cielo, seguivano gli apparecchi che volteggiavano per l'azzurro in voli armoniosi come quelli degli uccelli in primavera, e il suo animo si struggeva di desiderio e di mortificazione.

Un giorno il capitano della sua compagnia, venuto a conoscenza della storiella, lo interrogò con benevolenza.

— Perchè hai scritto una bugia, Fusco?

L'aviere sfogò finalmente la sua angoscia:

— E' la passione, signor capitano, che mi ha fatto parlare così. Ho sempre sognato di volare fin da quando ero un ragazzo e vedevo passare degli apparecchi sopra la mia testa mentre lavoravo la terra. Ho cercato di venire in aviazione: credevo che appena avessi indossato la divisa, sarei diventato pilota.

— Per ora tu sei una

semplice recluta ed hai degli altri compiti. Devi accontentarti di servire l'aviazione anche umilmente, come fai...

— Ma un voiletto, signor capitano, quando lo potrò fare? Almeno per provare l'emozione. Sono sempre qui col naso per aria e pieno di desiderio del volo.

— Un volo può essere un premio per un aviere quando ha dato prova di fare bene il suo dovere — rispose il capitano, che, vedendo il viso ansioso del povero pilota, si sentiva commuovere. — Bene, ti prometto che se sarai bravo, ti farò fare qualche giorno un giro di campo con me...

Bugie proprio no, ma la gioia gli aveva gonfiato il petto con quella promessa e gli aveva fatto perdere un tantino la testa. Non seppe trattenersi dal comunicare al suo curato che stava combinando « cose grosse » col suo capitano, ma che, per carità, tenesse il segreto, perchè avrebbe raccontato tutto soltanto dopo l'impresa.

Invece dopo qualche tempo quel capitano fu trasferito in un altro campo e la promessa del volo sfumò lasciando il povero Fusco disperato.

Che fare? Non c'era che farsi benvolere dai superiori e cercare di commuoverne qualche altro, ma c'era sempre quella storiella che lo rovinava un po', perchè faceva ridere tutti.

Ma la fortuna è capricciosa. Quando meno te lo aspetti ti acciuffa per i capelli ed esaudisce

il tuo desiderio. Ed ecco infatti che Fusco diventò...

La cosa andò così: un giorno, mentre stava scopando il piazzale della caserma, vide venire verso di lui un sergente con qualche cosa in mano:

— Tieni, corri a portare questi occhiali al tenente Bianchi che sta per andare in volo. Cerca di far presto, vola...

Non c'era bisogno di dirlo: Fusco partì come un razzo, felice della sua missione e fu tanto l'impeto della corsa, che quando arrivò all'hangar, proprio nel momento in cui l'ufficiale stava per salire nell'aeroplano, era talmente affannato e confuso, che saltò fuori a dire:

— Signor sergente, le ho portato il tenente degli occhiali.



Il tenente aveva fretta, era già dentro nella fusoliera pronto per partire: si stava per mettere in moto l'elica.

Che è, che non è, Fusco vicino a quelle ali pronte a spiccare il volo si sente elettrizzato; si fa rosso come un peperone, soffia come una balena, poi scoppia:

— Signor tenente, il signor capitano Orsi mi aveva promesso di farmi volare con lui per premio, ma è partito. Deve sapere, signor tenente, che io...

— Ma fa' presto, corpo di Bacco, che vuoi da me?

— Volare, volare con lei, deve sapere che... — povero

Fusco, la sua faccia sembra un palloncino gonfiato.

— E monta, che Dio ti benedica... Qua, dietro a me, ma svelto, sembri un sacco di patate...

Con un balzo, vacillando un po', Fusco è dentro la fusoliera e il cuore gli batte troppo forte.

— Mettiti il paracadute...

Quello Fusco lo sa fare, perchè gliel'hanno insegnato bene e più di una volta lo ha provato di nascosto negli hangars.

— Sei capace di legarti al seggiolino?...

Il tenente sente vagamente un sì che pare un fischio e dà l'ordine di partenza.

Leggero rullio, una lunga corsa sul campo e poi su su, l'apparecchio si libra nello spazio, la terra si allontana, diventa, vista di lassù, una specie di stoffa a toppe con qualche scucitura. Gli uomini sembrano pupazzetti e le case costruzioni di fiammiferi.

Non diciamolo a nessuno, perchè è un soldato e ci farebbe brutta figura, ma Fusco dentro il suo buco, con gli occhi spalancati nel vuoto, dovette piangere di commozione.

Ma non c'è tempo di avere dei pensieri, perchè ad un tratto succede qualcosa di straordinario: si sale ancora e Fusco vede soltanto del cielo, poi si scende di sotto e lui ha l'impressione di essere divenuto un razzo che precipita; e poi l'apparecchio s'inclina, volteggia, compie delle evoluzioni che danno tempo di vedere per un secondo lo stesso spettacolo. Fusco non si rende ben conto di quello che succede, sa e non sa che il tenente Bianchi sta facendo delle acrobazie, non capisce più niente di quegli sbalzi e di quelle giravolte.

— Ma dove siamo? — pensa. E confuso si alza in piedi, si sporge per vedere dov'è andata mai a ficcarsi quella vecchia simpaticona della Terra... Ed ecco che... precipita fuori dall'apparecchio!

Sacco di patate sì, ma quando il povero Fusco si accorge di essere un fuscellino che va per lo spazio come una freccia, diventa un sacco d'intelligenza: la sua mano corre alla cintura, all'apertura del paracadute... zac... uno strappo secco... pam... una spinta, un'altra spinta — è diventato una palla di gomma? — e subito sente due braccia, molte braccia di corde che lo

sostengono dolcemente sotto le ascelle. Oh, guarda: sopra la sua testa è aperto un bell'ombrello di seta chiara, il suo corpo ondula dolcemente nel vento, tenuto amorosamente da quell'ombrello così saggio.

Questo miracolo si è compiuto in un attimo, ma durante quell'attimo Fusco ha vissuto una vita intera di angoscia, di spavento e di ansia. E quando, giunto a un metro dalla terra, i suoi compagni lo afferrano con dei visi commossi e stupiti, gli si pianta in mezzo alla faccia un sorriso orgoglioso, un sorriso da re. Che trionfo! E' pur bello sentirsi un eroe.

— Vedete, io, che avrei fatto qualche cosa... Ora vi racconterò...

Ma poco dopo arriva il tenente Bianchi furioso e si fa con il viso scuro presso a Fusco:

— Bestia che non sei altro, perchè non ti sei legato bene al seggiolino? Mi hai fatto prendere uno spavento! — Però s'intenerisce subito, e dice agli avieri:

— Portatelo pure

in trionfo, perchè si è comportato da vero aviatore.

E Fusco, issato sulle spalle dei compagni, conosce la gloria che aveva sognata.

Rosa Claudia Storti

AI SIGNORI INSEGNANTI

Continua l'invio in saggio del nostro periodico ai sigg. Insegnanti delle scuole medie inferiori e delle scuole elementari.

I sigg. Insegnanti leggano l'interessante regolamento del nuovo concorso de «L'Aquilone».

Siamo certi che essi comprenderanno gli alti scopi della nostra propaganda e ci saranno di valido aiuto nella diffusione del nostro periodico.





la Palestra

Il costruttore di aeromodelli



Ora incominciamo la prima lezione.

Vi presento subito tre disegni del modello che vogliamo costruire.

Tale modello non è altro che la riproduzione di un tipo già conosciuto e che assai si presta per chi si inizi alle costruzioni

(profilo n. 608 Gottinga 389: ciò per chi lo volesse sapere poichè noi, come prima costruzione, semplicemente copieremo le diverse centine (saranno presentate già disegnate in grandezza naturale) equidistanti e montate su quattro longheroni.

L'ala ha una lunghezza o,

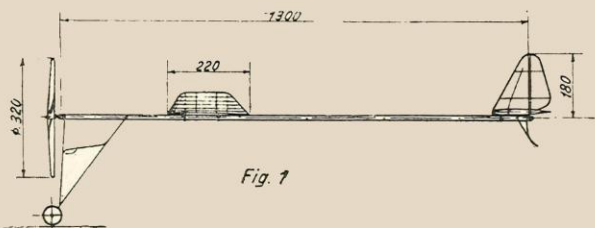


Fig. 1

aeromodellistiche, poichè chi lo ha costruito ha ottenuto ottimi risultati.

Nel disegno il modello è rappresentato in tre viste: la fig. 1 rappresenta la vista di fianco, la fig. 2 la vista di fronte e la fig. 3 la vista di pianta.

Il disegno è riprodotto in scala di 1/10 del naturale.

Dunque il modello di cui iniziamo la costruzione è del tipo monoplano monomotore con elica trattiva in presa diretta. Esso è costruito su un tubo di legno della lunghezza di mm. 1300 (tale lunghezza può essere portata a un massimo di mm. 1500; ma noi ci atterremo ai mm. 1300)

L'ala del tipo a sbalzo è leggermente rastremata con cen-

te meglio, un'apertura alare di mm. 1100 con una larghezza o profondità o corda della centina massima di mm. 220 e minima di mm. 140 e cioè, ha una superficie alare e portante di dmq. 19.8, che però noi calcoleremo di soli dmq. 19 poichè praticamente avremo una diminuzione di portanza.

Anche i piani di coda sono con centinatura e sia l'ala che questi sono ricoperti di carta verniciata con vernice impermeabile e sono forniti di attacchi, che, mediante legature, permettono il loro montaggio e fissaggio al tubo.

Il carrello è in filo d'acciaio e così il pattino di coda. L'elica è in legno ed ha un diametro di cm. 32 con un passo

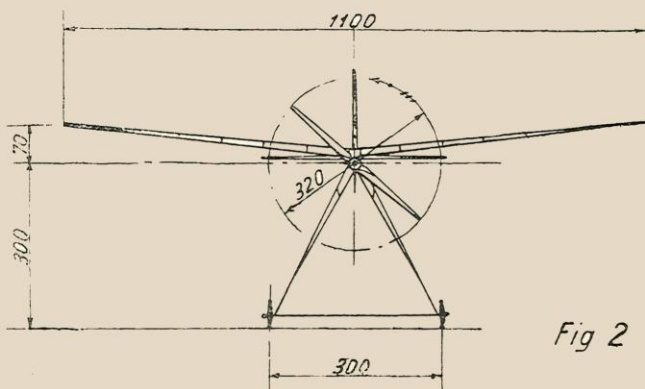


Fig. 2

di cm. 50. Il motore è formato da una matassa di elastico, e premesso che un aeromodello di questo tipo, perchè voli, occorre che abbia un peso totale proporzionato alla superficie portante nei limiti fra i 12 e 20 grammi per decimetro quadrato, avremo un peso totale di circa 300 grammi. Però avvertito che, riuscendo a mantenere il peso più prossimo al limite minimo, avremo con maggiore facilità un risultato assai migliore.

metri 60 i due centrali e che sono inferiori, e mm. 120 i due esterni che sono superiori.

Avverto che la distanza delle centine è arbitraria; ma occorre non eccedere nei limiti perchè, facendo ciò, si rischia di falsare con la ricopertura il profilo alare la cui esattezza è di prima importanza.

Eseguito il suddetto disegno, occorrerà farne la riproduzione copiandolo su altro foglio in modo che la mezza ala risulti simmetrica alla prima; e su uno di questi mi-

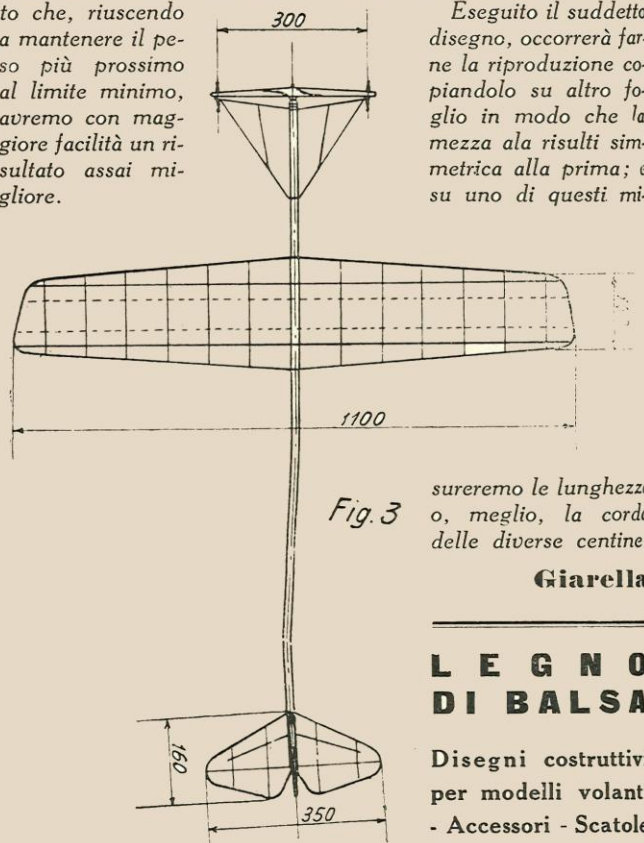


Fig. 3

sureremo le lunghezze o, meglio, la corda delle diverse centine.

Giarella

LEGGNO DI Balsa

Disegni costruttivi per modelli volanti - Accessori - Scatole di montaggio - Tutto

il materiale per il modellista

Per informazioni e richieste scrivere: **ing. ARMANDO SILVESTRI** Via Melchiorre Gioia, N. 13 - Milano

Aeromodelli e Accessori Via Riva Reno, 118 - Bologna

Tutto per tutti i tipi - Tubi - Eliche - Elastico - Motori ad aria compressa - Scheletri di ali, timoni e fusoliere - Parti staccate - Disegni - ecc., ecc.

Per il Catalogo inviare L. 1

Come ho detto, poichè in questa prima costruzione si tratta di imparare a costruire, non ci intratteremo sulla parte tecnica; ma inizieremo senz'altro il lavoro incominciando dall'ala che è la parte più complessa ed interessante.

Prenderemo un foglio di carta da disegno e disegneremo in grandezza naturale e in pianta una mezza ala tenendo presente che la prima centina dista di mm. 12 dalla mezzaria e tutte le centine distano fra loro di mm. 80 e i longheroni che sono paralleli distano fra loro milli-

del modellista

Dalla foresta all'ala

Il legno di balsa

LE foreste dell'America Centrale hanno rappresentato, e rappresentano tutt'ora, per lo studioso e per il commerciante del vecchio o del nuovo mondo, un'esauriente miniera di sorprese e risorse. Provenienti da quelle immense distese di piantagioni spontanee e selvagge sono i legni più curiosi, utili e meravigliosi del mondo. Laggiù crescono rigogliosi gli alberi del *china-china* dai quali la medicina trae il chinino, efficace febbrifugo; laggiù cresce il *quebracho*, legno ideale per le costruzioni, essendo di una compattezza estrema e quindi di grandissima resistenza; laggiù crescono i più pregiati legni da ornamento o da costruzione, dal *mogano* al *palissandro*, al *legno rosa*; laggiù infine cresce il *balsa*, il legno più leggero che si conosca al mondo. Di esso ci occuperemo brevemente, dato che è il materiale ideale per la creazione dei modelli volanti, queste leggerissime costruzioni per le quali il minimo peso è condizione essenziale di successo.

Mentre questo legno di *balsa*

frondosa formata da larghe foglie. Cresce, come abbiamo detto, nelle foreste dell'America Centrale, e specialmente in quell'immensa zona ancora malamente nota che forma il cuore del Brasile; esso vi cresce rapidamente e rigogliosamente, raggiungendo diametri del tronco di circa 25 centimetri, raramente di più. Gli indigeni, non ignorando le sue brillanti doti di leggerezza, se ne servono soprattutto per imbarcazioni. È noto che le popolazioni dell'interno brasiliano non sono particolarmente brillanti per l'alto grado della loro civilizzazione, e ciò è confermato dalla primitività dei loro natanti che sono, in poche parole, delle semplici zattere.

Queste zattere, che prendono il nome di *balsa*, per estensione di quello appartenente al legno che le compone, sono di una leggerezza eccezionale, e manovrate con un'abilità sorprendente permettono agli indigeni di servirsi delle vie fluviali che, data la sovrabbondanza di rapide, cascate, salti d'acqua, ecc. sarebbero altrimenti impraticabili. Tali zattere dalle popolazioni costiere, che le usano di una vela che sui fiumi dell'interno non si usa affatto, vengono anche spinte lontano, sul mare, in ardue spedizioni di pesca.

ne, ricoprimenti, sagomatura di parti di velivoli, costruzione di pannelli isolanti, ecc., e ben presto divenne il materiale ideale per i modelli volanti, nei quali la resistenza richiesta è limitata ed invece la leggerezza preziosa.

Data questa richiesta, si cominciò a far venire il legno di *balsa* dall'interno alla costa. Le *balsa*, composte di tronchi destinati al commercio dei biarchi, cominciarono a discendere i fiumi (è inutile dire che in quei paesi pressochè privi di strade la fluitazione è l'unico sistema di trasporto dei

dotti in forme e dimensioni determinate, quindi caricati sui battelli mercantili. Il viaggio sul mare, sotto la guida della civiltà bianca, è immensamente meno avventuroso, banale, triste; in compenso è più rapido. L'urlo delle sirene accoglie il *balsa* nelle officine che ruggiscono nel nome della civiltà; seghe, pialle, motori urlanti accolgono i tronchi, ormai distanti migliaia e migliaia di chilometri dalla zollanata persa in un sottobosco misterioso, solitario e selvaggio. Le fibre vengono straziate, i tronchi si trasformano in sottili strisce, in

Balsa	300
Pioppo	370
Abete bianco	600
Frassino	380
Faggio	400
Quebracho	800
Alluminio	1400
Duraluminio	3000
Acciaio	5000
Rame	2100

Confronto fra la resistenza specifica alla trazione di materiali (Kg. per cmq)

legnami, per quanto reso più difficile che non, per esempio, al Canada o in Russia (all'irregolarità dei corsi d'acqua), percorrendo centinaia di chilometri attraverso i paesaggi più selvaggi ed impensati, affrontando insieme agli indigeni seminudi prerosti alla loro guida le avventure più straordinarie. Notti rese illumi dal folto ombrello di foglie trascorse all'amarra; zig-zag capricciosi, eppure sapienti, descritti fra i denti aguzzi delle rapide e fra il ruggire dell'acqua impazzita; urti formidabili, capaci di schiantare la caparrietta rizzata a poppa per riparare l'equipaggio dai raggi implacabili del sole tropicale; capitolomboli pericolosi, o lunghe ore di facile e placida navigazione sui fiumi laighi quanto laghi, sterminati quanto piccoli mari... ecco quanto il minuscolo pezzo di legno usato a costituire una cèntina, o dal quale è stato ricavato con paziente scavo la sagoma di un motore o il corpo di un fac-simile di pilota, potrebbe raccontare; senza contare il brivido generato dall'urlo del giaguaro, o dal rapido saettare fra due acque di un caimano... Un romanzo!

Ma questo romanzo, che sta all'inizio della storia dell'umile pezzetto di *balsa*, non si arresta qui. Giunte alla costa le *balsa* vengono disfatte, i tronchi esaminati, ri-

blocchetti, in tavole dalle dimensioni prestabilite dagli uffici dello *standard*. Su mille foglietti, gialli, verdi, rossi, quelle dimensioni sono allineate con accanto dei prezzi: è l'ingranaggio dell'industria. Dove finiranno i pezzi del tronco avventuroso? Chissà! Altri viaggi li attendono, più o meno lunghi e complessi. Quale, fra i tanti elementi di uno stesso tronco, già una volta superbamente slanciato verso il cielo, tornerà ad elevarsi, quasi in una riaffermata aspirazione all'azzurro?

Il vostro, forse: il pezzo di legno che il modellista paziente cura e lavora, affidando alle sue fibre quella forma, quello sforzo, che lanceranno verso l'alto, nella vittoria dello studio e dell'esperienza, il leggerissimo modello che

Balsa	200
Pioppo	450
Abete bianco	500
Frassino	730
Faggio	800
Quebracho	2400
Alluminio	2560
Duraluminio	2800
Acciaio	7800
Rame	8750

Confronto tra i vari pesi specifici di materiali (Kg. per metro cubo)

è conosciutissimo presso i costruttori di modelli volanti americani — si può dire che negli Stati Uniti è il materiale più usato — in Europa esso è molto meno noto, più per ignoranza delle sue eccezionali qualità che per le difficoltà di procurarselo. Eppure la storia e le particolari doti di questo legno sono interessantissime. Proveneremo a farne un rapido schizzo.

L'albero di *balsa* è una pianta lanciata, dal tronco rotondo e liscio, dalla capigliatura folta e

Ma non tutte le *balsa* sono fatte per la navigazione. I commercianti hanno studiato le proprietà di questo legno eccezionale e le hanno apprezzate; l'attenzione dei tecnici è stata svegliata, e ben presto il legno di *balsa* cominciò ad essere richiesto per varie applicazioni. Queste sono di carattere particolare, data la limitata resistenza meccanica del *balsa* (resistente circa la metà dell'abete, come si rileva dai disegni che pubblichiamo) e precisamente per quei-

È stato iniziato l'invio dell'

S. 55 X

a tutti coloro che hanno RINNOVATO L'ABBONAMENTO

riproduce la forma dell'aquila meccanica.

Questa è la storia del legno di *balsa*, storia lunga, avventurosa, ma semplice. Oggi, noto in tutto il mondo, esso è particolarmente prezioso per i modellisti, ed anche in Italia comincia ad essere usato. Le sue proprietà caratteristiche, fissate negli schemi che accompagnano questo nostro scritto, non hanno bisogno di altri commenti. Accenneremo invece al

fatto che l'usarlo è specialmente vantaggioso nella riproduzione in scala degli aeroplani, piuttosto che nella costruzione dei modelli elementari da concorso. Ma questa è un'altra storia... e forse ne parleremo in seguito. E' certo, frattanto, che il legno di *balsa* diventerà anche fra noi il materiale principe per la costruzione dei modelli volanti.

Septimus

La posta dell'aeromodellista

Incominciamo con questo numero a rispondere a tutti i modellisti che ci rivolgeranno delle domande di carattere tecnico. Si raccomanda la massima brevità.

Cirillo Gennari - Crema. — Una forma anziché un'altra di un'ala ha certo la sua influenza. Il peso totale deve essere proporzionato alla superficie portante del modello. Nel tuo caso il peso deve stare nei limiti di 12 e 20 grammi per dmq. di superficie portante. Più ti terrai leggero, più con facilità potrai far volare il tuo modello.

Mauro Baldi - Grosseto. — Metti un'elica del diametro 32 cm. con passo 50. Il peso del tuo modello è giusto e se la costruzione è stata fatta con cura, non dubito che otterrai buoni risultati.

Rino Giordani - S. Viola. — Se non si tratta di errore, la superficie massima concessa per la categoria « Seniores » al prossimo concorso nazionale è di dmq. 10. Hai ragione, sono pochi; ma tu dovresti egualmente risolvere bene il problema. E poi perchè non decidi di

datamente diminuendo fino ad essere di cm. 50 al mozzo e ciò per diminuire la resistenza passiva in prossimità di questo.

Guglielmo Pierrotto - Borsea. — La pubblicazione migliore è ancora questa: *Modelli volanti - Costruzioni ed Esperienze* - dell'ing. T. N. Bobrovsky stampato dalla Casa Editrice E. I. A., Milano (prezzo L. 5). Se seguirai con attenzione la nostra pubblicazione, imparerai tutto ciò che può essere utile per i tuoi progetti.

Enrico de Pongeis - Aquila. — Se vuoi costruire un modello volante, non preoccuparti di cose difficili; segui la nostra « Palestra del modellista » e vi troverai tutto ciò che può soddisfarti. Come libro, anche a te indico quello dell'ing. T. N. Bobrovsky.

Aldo Pratelli - Rimini. — Il modo migliore per costruire carenature per ruote di un aeromodello è quello di farne lo scheletro in legno compensato od in sottile filo di ottone crudo, ricoprendolo in seta o in carta verniciata. Come forma attenti a quella degli aeroplani veri. Tali carenature non le ritengo necessarie per un aeromodello, a meno che non si tratti di estetica. Per le leghe leggere vedi l'« Elektron peso specifico 1.8 (Galli e Velez, via Leopardi, 14 - Milano) o il Duralumin (ing. A. Bianchi, Piazza Castello, 2 - Milano).

Giulio Claudiani - Roma. — Sospendi la costruzione che hai iniziata che per ora non è adatta alle tue capacità. Imparerai prima costruendo un modello facile, come insegnerà « La Palestra del modellista », e poi riprenderai la costruzione sospesa.

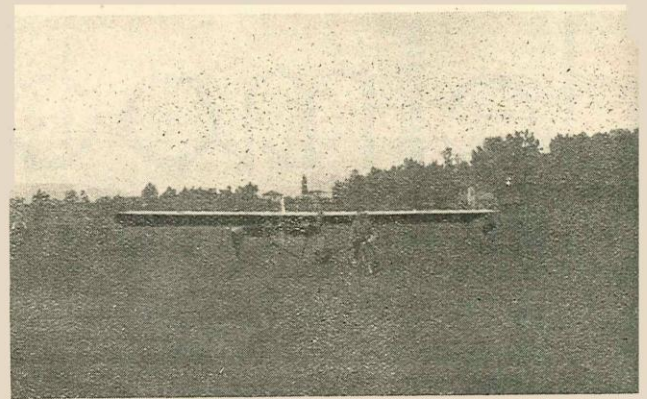
Alcioni anconitani. — La vostra osservazione sull'autogiro è fondata. Infatti il costruttore spagnolo, nei primi tentativi fatti nel 1921, aveva previsto due pale giranti in senso opposto; ma il sistema non diede risultati soddisfacenti. Lo squilibrio provocato dalla rotazione del rotore viene eliminato da un ingegnoso sistema che consente alle pale di muoversi nel senso verticale con cerniere fissate al mozzo del rotore, opportunamente frenate perchè le pale non assumano angoli troppo forti.

Sia la direzione che la discesa o salita vengono ottenute variando il piano di rotazione del rotore.

Visconte e Loris - Torino. — Vi prego trasmettere all'abbonato Giuseppe Stringari, Chiostro S. Martino, Lucca qualche informazione sul motore e sulla costruzione dei vostri bellissimi apparecchi, di cui fu riprodotta la fotografia su *L'Aquilone* del numero precedente. Grazie.

Giuseppe Stringari - Lucca. — Leggi qui sopra. Segui le mie lezioni e riuscirai a fabbricare il modello che desideri. Per entrare all'Accademia Aeronautica occorre il diploma di Scuola media superiore.

Futuro atlantico - Milano. — Quel profilo alare è stato certo scelto dalla Raccolta della Sezione Sperimentale del Genio Aeronautico. Per CP=48% a zero gradi si intende che in tale profilo il cen-



Un traino con motocicletta: sul campo della Scuola di volo a vela di Forlì

tro di pressione trovi a 48 centesimi dalla corda dal punto zero del bordo di entrata e cioè circa a metà e tenuto conto che l'incidenza sia di zero gradi. Per E max=26.50 si intende l'efficienza massima (rapporto fra il coefficiente di portanza e quello di resistenza) del profilo.



Eccoci il balilla Pietro Salvucci, figlio dell'ardimentoso maresciallo Antonio Agostino Salvucci deceduto a Livorno l'11 febbraio 1929. Il piccolo Salvucci vive ora a Loreto, in quel nobile Istituto Francesco Baracca.

che nel tuo caso è uno dei migliori. Per l'altro tuo modello per il quale non hai scelto l'elica, non posso esserti preciso perchè mi occorrono altri dati in più dell'apertura alare e della lunghezza del tubo e cioè: il peso totale, la superficie portante e possibilmente la descrizione del tipo del modello con un disegno della centina centrale.

Grazie degli auguri che ti ricambio.
Egidio Santini - Signa. — La prima prova è terminata con un disastro e con

una sola vittima: il modello. Il risultato è stato egualmente soddisfacente, prima di tutto perchè non ti sei arreso al primo insuccesso, e di ciò mi congratulo; poi perchè hai compreso che occorre avere una guida e una teoria per costruire ed ottenere risultati che non siano uguali al primo. « La Palestra del modellista » è quella che ora fa per te; seguila. La tua passione aumenterà ed avrai il premio della tua perseveranza.

Giorgio Bernardi - Bologna. — Ti ringrazio per la tua opera di propagandista del giornale.

I dati del « Macchi 72 » che servi ad Agello per battere il record mondiale di velocità, per ovvie ragioni di riservatezza, non si possono avere. E' stato scelto il profilo biconvesso perchè meglio si presta per apparecchi d'alta velocità per buona penetrazione e robustezza di costruzione in limitato spessore.

I motori a stella hanno una distribuzione regolata da due tamburi fatti girare con ingranaggi dall'albero motore. Un tamburo flangiato con le camme, aziona le valvole di aspirazione ed un altro tamburo quelle di scarico. Alcuni motori ne hanno uno solo, sul quale sono ricavate le camme per l'aspirazione e per lo scarico. Le camme azionano le aste che dal centro del motore vanno alle estremità dei cilindri e comandano le valvole.

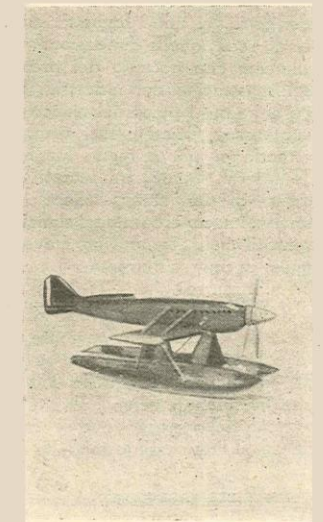
L'accensione dei motori d'aviazione avviene a mezzo di magneti indipendenti che provocano la scintilla nelle testate dei cilindri, una dalla parte delle valvole di aspirazione e l'altra da quelle di scarico. Questo si fa per ragioni di sicurezza e di miglior accensione. Gli in convenienti incontrati nei motori d'automobile che girano a oltre 5 mila giri, non si possono lamentare in aviazione, poichè i più veloci motori da corsa non girano che a 3200 giri massimo. La limitazione dei giri è imposta per ottenere un buon rendimento dell'elica.

In America ha fatto dei semplici voli un apparecchio mosso da motore a vapore, ma non si conoscono i risultati pratici.

Non ti pare di esagerare nel voler impiantare un motore a vapore su modelli? Pensa a quante difficoltà di peso andresti incontro.

La tua trovata per i cuscinetti a sfera può essere utile e perciò ti consiglio di farla presente alla ditta di Bologna alla quale, del resto, sei vicino. Essi non mancherà di apprezzarla e trattare anche l'acquisto, se riterà opportuno usare il tuo sistema che ridurrebbe il costo del materiale.

giar.



Ecco un bel modello dell'idrocorsa Macchi 72 costruito dal bravo aeromodellista Ugo Bignani di Milano.

partecipare con un modello a motore meccanico, portando a Roma un bel'apparecchio finemente eseguito solo come tu sai costruire? Avrai il giornale gratis.

Girolamo Noto - Palmi. — Un'elica che abbia un passo di cm. 70-50 si intende che è un'elica con passo variabile e nel tuo caso ha 70 cm. di passo all'estremità della pala. Tale passo va gra-

«**Lane Marzotto**» Ottime - Morbide
Resistenti - Il filato
perfetto per tutti i lavori di maglieria a mano ed a macchina

Il nonno di divertente

MIO nonno è un vecchio molto grazioso con il viso pieno di tante piccole grinze adorabili e con gli occhi ridenti. Egli parla volentieri della sua infanzia. Dicono che questo sia costume dei vecchi. Io non so. Sto così volentieri ad ascoltarlo che vorrei che le sue storie non finissero mai. E soprattutto mi piacciono certi suoi ricordi pieni di rammarichi nei quali egli descrive con impertinenza e direi quasi con malignità, certi piaceri delicati che egli dichiara inaccessibili ai fanciulli di oggi: oggi così invadenti, sportivi e allegri.

Egli, quando si abbandona a quei suoi lontanissimi ricordi, parla soprattutto d'un suo aquilone. L'aquilone è un balocco misterioso, sconosciuto ai fanciulli dei nostri tempi. Pare che nell'epoca dell'infanzia del nonno fosse uno dei più adorabili passatempi: ed io ci credo, perchè quando il mio nonnino parla di questo giocattolo, diventa colorito in viso e i suoi occhi brillano di allegria.

— Noi sì, che sapevamo baloccarci, noi bimbi delle vecchie generazioni! Ah, i nostri aquiloni di carta, costruiti con le nostre stesse mani. Si chiamavano *comete*. E comete sembravano veramente con la loro grande coda a catena, stelle filanti che svolazzavano ad altezze vertiginose, su, in capo ad un filo lunghissimo che noi reggevamo con trepidazione. Il cielo di allora era pieno dei nostri aquiloni. E quando qualche volta il filo si spezzava, quanti sogni e quante congetture sul luogo di approdo della nostra stella filante che spriva dai nostri occhi, disperdendosi negli spazi. Noi leggevamo Verne, allora. E credevamo possibili i viaggi nella luna, nei pianeti e negli spazi interstellari.

Il mio nonnino diviene liri-

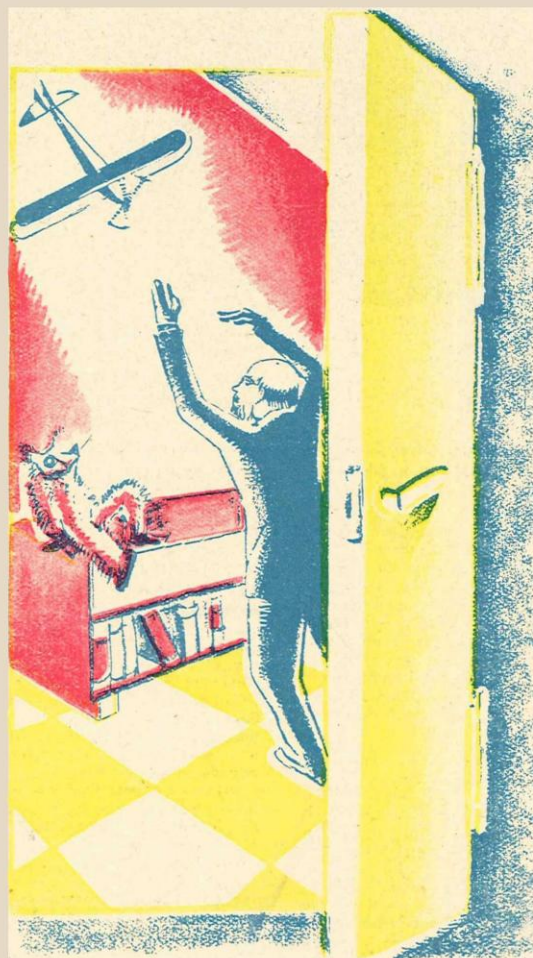
co quando parla del suo aquilone di carta. Io sono certo che se egli potesse costruirne uno, senza tema di esser canzonato, se ne andrebbe sulla terrazza della nostra villa a lanciarlo nel cielo. Egli afferma di detestare i miei giocattoli. Li trova graziosi e freddi: troppo ben rifiniti.

— Impossibile baloccarsi con essi — egli dice — Baloccarsi, giocare... Ossia costruirvi intorno tutto un bel mondo immaginario. Il balocco non deve essere che il pretesto, dal quale parte tutto quel bel sogno organizzato che è il giocare del fanciullo. I tuoi giocattoli sono stupidamente realistici: essi non sono più balocchi, ma piccoli modelli di tipi maggiori,

visioni minuscole di oggetti ordinari scrupolosamente copiati. Pensa al nostro aquilone, piccino mio. Pochi metri di carta colorata, incollata sopra un fusto di canne, una coda fatta ad anelli, un filo lunghissimo e noi possedevamo una cometa, una vera cometa vagante nei cieli, che noi credevamo potesse viaggiare fino alla luna. Bella!... Grandiosa, azzurra, rosa e gialla con la sua immensa coda a catena...



Ma un giorno in cui io rientrai da scuola prima del consueto e stavo per recarmi nella camera ove tenevo i miei ba-



locchi e i miei libri per posarvi la mia cartella, udii, prima di spingere la porta, uno strano rumore in quella stanza. Un ronzio, ma curioso... Ma sì. Lo riconoscevo. Era il batter dell'elica del mio piccolo aeroplano. Chi era entrato lì dentro? Chi si baloccava col mio velivolo? Spinsi un poco l'uscio e rimasi fermo nel vano a guardare stupito il bizzarro quadro che mi si presentava.

Vidi il nonnino tutto animato che giocava con il mio piccolo aeroplano. Egli non mi vide, non mi sentì, sì che ebbi agio di poterne seguire tutti i movimenti. Così piccino ed ilare che sembrava un bimbo che si trastullasse con un giocattolo nuovo: egli lo caricava, lo lanciava nell'aria, ne seguiva la corsa vertiginosa, lo riprendeva, lo lanciava. Si divertiva un mondo, lì tutto solo e indisturbato. Capii che doveva essere quello un passatempo ambito, che egli si concedeva nelle mie ore di scuola. Il borbante!

Lo guardavo di profilo. E ridevo il viso rosso e gli occhi brillanti dei momenti in cui parlava del suo aquilone di carta. Si divertiva, il nonno, diavolo! Non avrebbe più osato dirmi male dei miei balocchi. Aveva ritrovato il suo aquilone: un piccolo aeroplano che scorrazza, gira, si capovolge e riprende la sua corsa. Un giocattolo sul quale vi si possono tessere tanti sogni. Certo, la mia stanza di gioco era divenuta per lui un grande universo stellato, e le sedie e i mobili dei lontani continenti divisi dai mari. Sognava, il nonnino. Ed io non volli disturbare quel suo giuoco delizioso. Richiusi piano piano la porta.



Non gli ho detto mai nulla. Ed egli sèguita, il sornione, a denigrare i miei giocattoli, graziosi e ben rifiniti. Forse è un modo, questo, di farsi perdonare quelle sue ore di infedeltà al ricordo del suo bell'aquilone colorato, che egli mandava a passeggio con tanta delizia nei lontani cieli della sua infanzia.

G. Triese

POSTA AEREA

Giovanni Saporiti - Milano. — Per il mancato ricevimento del libro cui accenni, bisogna ti rivolga alla Casa editrice che fece l'annuncio sul giornale. Saluti ricambiati.

Pierino Morganti - Pernate. — L'Album di fotografie della Crociera atlantica non è in vendita. Si dà in regalo ai vincitori dei nostri Concorsi e a coloro che si distinguono nel procurare nuovi abbonati. Saluti.

Tiberio Amica - Roma. — La redazione ha letto con interesse la tua lettera. I tuoi ragionamenti e i tuoi appunti intorno al Regolamento per la Gara nazionale dei Modelli volanti sono così giusti, che ne sarà fatto cenno in un prossimo articolo sullo stesso argomento. Ricambiamo gli auguri.

William Chiappelli - Ferrara. — Grazie del tuo saluto che ci è giunto molto gradito. Cerca di fare dei nuovi abbonati tra i tuoi amici. Si sta spedendo il primo numero a tutti i tuoi abbonati. Sta' pur certo che perverrà anche a te. Auguri.

Giulio Claudiani - Roma. — Per avere le informazioni che domandi sul volo a vela, rivolgiti alla Federazione provinciale fascista, Palazzo Braschi. S'intende che L'Aquilone spera di convertire alla passione del volo anche coloro che lo... temono. Ricambio saluti fascisti.

Ugo Bignani - Milano. — La fotografia del tuo bel modello riprodotte il famoso «Macchi C. 72» viene pubblicata in questo numero. Ora attendiamo quella del famosissimo «S. 55-X». Ma cerca che le fotografie siano più nitide, e possibilmente chiare. In quanto alla collaborazione al nostro Aquilone tu puoi mandare alla Direzione tutto ciò che vuoi: raccontini aviatori, artefatti sui modelli volanti, appunti, disegni e fotografie. Naturalmente, la Redazione giudicherà di volta in volta se la tua collaborazione è buona; ma io sono certo che tu potrai fare molto, e bene. Ti ringrazio, anche a nome del Direttore, della simpatia che ci dimostri e ti faccio tutti i miei migliori auguri per le tue nobili aspirazioni.

Clemente Frola - Torino. — Grazie del vaglia inviatici. Le fotografie che ti interessano non sono in vendita, ma le diamo in regalo a chi diffonde L'Aquilone procurandoci nuovi abbonati. L'apparecchio «S. 55-X» lo riceverai anche tu entro il corrente mese. Per la costruzione di un modello volante, segui la

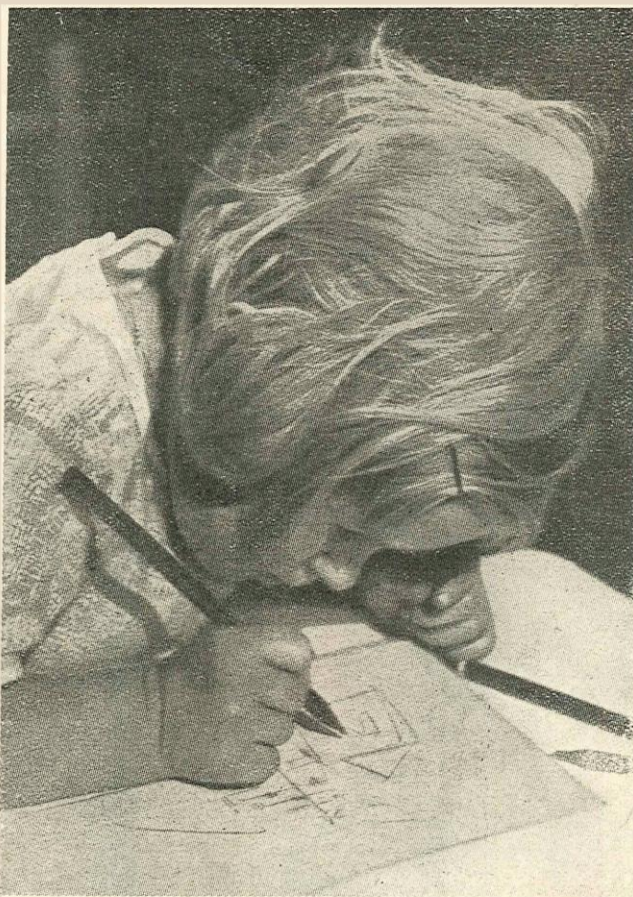
«Palestra del modellista» e raggiungerai lo scopo. Saluti cordiali.

Luigi Blatto - Torino. — Ti è stato spedito un opuscolo da cui potrai ricavare tutte le informazioni che richiedi intorno all'iscrizione ai corsi della R. Accademia Aeronautica. Saluti.

Adelmo Miliotti - Prato. — Grazie vivissime per la cordiale offerta di collaborazione. L'Aquilone non ha corrispondenti e non pubblica corrispondenze ve-

cause di... disillusioni, ma non escludo una visita al gruppo — quando sarà costituito — in occasione di una delle mie frequenti gite a Napoli. Va bene? Ed ora auguri per la realizzazione del tuo bel sogno aviatorio e mille cordialissimi saluti augurali estensibili alle tue amiche rondini.

Ginalda de Pasquali - Pavia. — I premi verranno spediti in questi giorni... senza possibilità di scelta. Ti è stato in-



L'obbiettivo del nostro fotografo ha sorpreso questa graziosa bambina mentre tenta di fare, anche lei, qualche scarabocchio da mandare a Zio Falcone.

re e proprie, ma segnala con piacere tutte quelle forme di attività che si prestano alla propaganda aviatoria e possono destare lo spirito di emulazione dei giovanissimi. Quando ha qualche cosa che possa interessarci in questo senso, mandaci pure. Nel campo della diffusione, anche per la carica che lei riveste, ci può aiutare moltissimo. Si metta all'opera e le manderemo il giornale in omaggio. Rinnovate grazie e cordiali saluti.

Alda Jandolo - Salerno. — Ti rispondo ancora e risponderò ogni volta che mi scriverai anche perché, senza dubbio, ogni volta avrò da ringraziarti per qualche cosa di bello e di buono che tu avrai realizzato a favore dell'Aquilone. Agli indirizzi inviatici è stato spedito il saggio. Quando il gruppo delle rondini salernitane sarà costituito (ogni rondine deve essere naturalmente un'abbonata) me ne darai avviso inviandomi anche il ruolino delle componenti. Escludo la pubblicazione del mio vero ritratto per non essere

viato il numero arretrato richiesto ed eccoti ricevuta del nuovo abbonamento con tante grazie e saluti carissimi.

Alcioni Anconitani. — Per quanto nei miei voli per i cieli del vasto mondo rubi all'etere parte della scienza degli uomini, tuttavia ho dovuto pregare il Direttore di affidare ad un competente le risposte alle domande di carattere tecnico. Così troverete risposta ad una parte della vostra lettera in altra rubrica. Se il successo fra i vostri compagni di scuola non è stato quale vi attendevate, non dovette dolervene per voi, ma per loro... Del resto se c'è stata l'ammirazione, basterà insistere per concretare. Grazie per i giochi enigmistici proposti. Le soluzioni che partecipano al campionato debbono essere inviate esclusivamente a mezzo di cartolina postale. Vi autorizzo a mettervi in regola richiamando sulla cartolina, la lettera già inviata. Alalà carosissimi.

Tifoso d'aviazione - Prato. — Ai tuoi amici sono stati spediti i fascicoli arre-

trati richiesti; essi debbono quindi rinnovare l'abbonamento per il 1934-XII (Lire 7). Sulla seconda Crociera Atlantica è stato pubblicato un fascicolo speciale de *Le vie dell'Aria*, ma è esaurito. Vedo che hai procurato all'Aquilone un bel gruppetto di abbonati e ritengo che tu debba convocarli per costituire il gruppo degli «Aquilotti» di cui potresti assumere il comando. Ne risulteranno chissà quali e quante belle iniziative e, senza dubbio, ottimi risultati di propaganda fra gli amici... degli amici. Alalà.

Mila Isaia - Pisa. — Ordina, a nome mio, all'«aquilotto» che ha meritato gli elogi del professore tessendo le lodi dell'Aquilone nello svolgimento del tema: «Quali giornali leggette? E perché?» di mandarmi subito copia del lavoro. E ringrazialo e digli bravo. Per quanto riguarda il mio ritratto, vale quanto ho scritto per Al^a Jandolo di Salerno. Approvo la qualifica di *rondine maggiore* assegnatami dalle camerate pisane perché esprime anzitutto di fede, non di anni. Rallegramenti per l'efficace tua opera di propaganda. Ringrazio gli aquilotti *Borghetti* e *Tonelli* dei saluti e ne invio a te, di cordialissimi, anche per loro e le rondini.

Aviatrice - Roma. — Dunque tu vuoi che si lanci da questa pagina il tuo calorosissimo appello a tutte le rondini ed a tutti gli aquilotti, perchè ciascuno semini, semini, semini e faccia sì che l'anno 1934 sia quello dell'affermazione vittoriosa dell'Aquilone e si possano presto indire convegni, gite, voli, ecc. ecc. Ecco fatto! E guarda che a pag. 2 della tua letterosissima c'è scritto: «Scoprirò tanti abbonati» frase che il Direttore ha sottolineato in turchino annotandola con un: *Benissimo!* Sei quindi impegnata a farti onore. Per regolare il tuo abbonamento manda 4 lirette. E grazie di tutte le tue espressioni di fede e di affetto ricambiatissime.

Gioane fascista - Roma. — Bisogna che tu attenda un nuovo concorso premiare per pilotaggio aereo e vedere se vi sarà inclusa la tua classe. In caso affermativo potrai tentarne la partecipazione, ma ti prevengo che sarà sempre data la precedenza a coloro che presenteranno titoli di studio superiori ai tuoi. L'essere stato messo di riserva nel concorso precedente non costituisce titolo di precedenza per il nuovo. Ricambio saluti cordiali.

C. C. nato in Basilicata, ma residente a Roma. — Alle tue quattro pagine che ho letto attentamente, rispondo con un grazie ed anche un augurio: che tu possa cioè realizzare il tuo ardente desiderio. Se proprio non sarà possibile, il secolo fascista al quale hai la fortuna di appartenere ti offrirà altri campi di attività dinamica e feconda. Ho passato la tua lettera al collega della «Posta del modellista» per la parte che gli compete ed io concludo ringraziandoti per l'affermazione del tuo entusiasmo per L'Aquilone e per la promessa di buona propaganda.

Servio Favero - Torino. — Non ho scritto che il tuo disegno è stato premiato, ma che mi è piaciuto moltissimo. Soltanto nel prossimo numero farò sapere a chi sono stati destinati i premi. Potrai avere i fascicoli arretrati che ti servono per la collezione inviando trenta centesimi per ogni copia. Ti sono stati spediti dei numeri da servire per la propaganda che mi auguro feconda di buoni risultati e della quale ti si ringrazia vivamente. Salutissimi.

Alfio Pavesi - Roma. — Sono ben lieto di farti «il ragazzo più felice della terra» rispondendo affermativamente alle tue domande. Con la licenza di Scuola media inferiore si può partecipare ai concorsi per corsi di specializzati frequentando i quali nessuno potrà impedirti di continuare a studiare nelle ore libere del servizio. In quanto alla destinazione dipenderà dalle decisioni delle Autorità Militari. Dopo l'informazione però, è d'obbligo il consiglio che è questo: raggiungere con buona volontà e profitto la li-

Recente pubblicazione

UGO FISCHETTI

FIAMME AZZURRE

Illustrazioni di U. di Lazzaro

È un'interessante narrazione storica delle gesta compiute in guerra dagli eroi dell'aria.

Elegante volume in 16°

Prezzo L. 3

Si cede ai nostri abbonati per sole Lire QUATTRO

Indirizzare richieste e vaglia all'Amministrazione de L'AQUILONE, Roma Viale dell'Università.

enza di Scuola media superiore, con la quale si può essere ammessi a frequentare il 1° corso regolare della Regia Accademia Aeronautica conseguendo il brevetto di pilota. Anche economicamente conviene. Ricambio auguri e saluti.

Aldo Burato - San Gimignano. — Posso rispondere alla tua lettera per un vero

Dobbiamo dirti che i tuoi francobolli non ci sono pervenuti; sarà opportuno che tu ripeta la richiesta di ciò che desideri indirizzando a Roma, e non a Torino. Saluti.

Giorgio Paglietti - Cagliari. — Il vocabolario dei termini usati in aviazione lo faremo quando potremo disporre di

che dimostri, anche presso l'elemento indigeno, per il giornale.

Ti sono stati spediti dei numeri di saggio ed inoltre, in dono, quegli arretrati contenenti il romanzo.

Tu e i tuoi giovani libici riceverete pure in regalo il modello dell'apparecchio atlantico «S. 55-X». Attendiamo altri abbonati e ricambiamo i saluti cordiali.

Angelo Garaldino - Sampierdarena. — Come vedi anche da questi numero, diamo largo spazio alla «Palestra del Modellista». Procura di fare attiva propaganda per il nostro giornale. Salutissimi.

Michele Colombo - Busto Arsizio. — Ci pervenne regolarmente il tuo vaglia. Grazie e saluti.

A tutti coloro che hanno inviato cartoline augurali in occasione delle recenti ricorrenze festive e particolarmente a quanti hanno espresso il loro voto augurale a mezzo del talloncino di una cartolina vaglia, ricambio gli auguri con affettuosa e fervida cordialità, anche a nome del Direttore, dei Redattori e dell'Amministratore del giornale.

Raccomando vivamente a quanti mi scrivono di separare i quesiti di carattere tecnico dalle corrispondenze di ogni altro genere e di tenere presente che le soluzioni dei giochi enimmistici vanno inviate esclusivamente a mezzo di cartolina postale.

Per avere risposta nel prossimo numero occorre scrivermi entro quattro giorni da quello in cui si riceve il giornale.

Il concorso riservato ai miei Aquilotti e alle mie Rondini corrispondenti con scadenza prorogabile al 15 febbraio p. v. è il seguente: «Riassumere efficacemente, con non più di cento parole, una grande gesta aviatoria». Due bei libri sono a disposizione dei due migliori lavori che saranno anche pubblicati.

Sono di tutti l'affezionatissimo

Zio Falcone

se no quella, bucata, sta giù nell'acqua fonda.

7. CAMBIO DI VOCALE

Con la *a* nome di donna; con l'*e* vuole la nonna farmi addormir pian piano, narrandomi la fiaba di re Nano...

8. CAMBIO DI CONSONANTI

Con la *m* l'ho nel viso con la *l* non son svelto con la *p* non lo faccio più con la *t* cercherò di riuscirci con la *v* è noioso tener aperto l'ombrello

PREMIO: Una elegante matita automatica.

SCADENZA: 15 febbraio 1934-XII.

NORMA TASSATIVA: Inviare la soluzione esclusivamente a mezzo di cartolina postale.

GIOVANI AMICI

L'Italia è l'unico Paese nel quale si stampa un periodico che tratta esclusivamente d'aviazione per ragazzi. Questo periodico è *L'Aquilone*, il vostro giornale.

Voi dovete amare il vostro giornale, dovete diffonderlo fra i vostri amici, dovete scrivere per *L'Aquilone*: perchè voi tutti vi potete collaborare con racconti brevi, articoli sui modelli volanti, appunti critici e disegni.

Ricordate che le migliori fortune del vostro giornale dipendono dalla quantità di nuovi amici che voi procurerete a *L'Aquilone*.

miracolo poichè è giunta tassata e le tasse si respingono. L'errore di un fattorino, mentre è costato una lira di multa all'innocente Amministratore, mi permette di: 1) Raccomandarvi di affrancare le lettere perchè giungano più gradite; 2) Comunicarvi che devi mandare quattro lirette per essere in regola con l'abbonamento per tutto il 1934-XII; 3) Ringraziarti per la promessa buona propaganda che darà senza dubbio ottimi risultati; 4) Rallegrarmi per la tua aspirazione di diventare pilota-aviatore che, con la fede e la buona volontà, potrai certamente realizzare. Ricambio saluti fascisti.

A. Mezzitelli - Nicotera. — Appollaiato sulla più alta cima della «Torre di Babele» ho letto la tua irrosa cartolina ed ho interpellato l'ufficio spedite, il quale mi ha assicurato che il tuo indirizzo è stampato e regolarissimo. Se quindi a tutto il 6 gennaio non era... spuntato ancora nulla, la colpa non è nè dell'Amministratore nè dello spedizioniere della «Torre di Babele»! In quanto alle soluzioni dei giochi 1, 2, 3, 4, dopo accurate ricerche, debbo confermarti che non sono pervenute. Mi meraviglio quindi della tua meraviglia... L'«S. 55» spiecherà presto il volo. Alalà.

Petracci Gestone - Roma. — Mi dispiace, ma la tua speranza di... essere estratto a sorte non potrà realizzarsi perchè delle tre soluzioni inviate, due sono sbagliate. Sforziamoci meglio per l'avvenire e... saluti affettuosi.

Vittorio Bini - Milano. — Esaminerò i giochi propostimi. Grazie e saluti cordialissimi.

Padovani Frcole - Ferrara. — Grazie per le quattro lirette. Il giornale è in spedizione regolare. Presto riceverai il modello «S. 55» in dono. Molti affettuosi saluti.

Antonio Sponza - Trieste. — In questo numero si tratta proprio del balsam, il leggerissimo legno americano da te desiderato. Ne tratteremo ancora in seguito. Grazie degli auguri affettuosi che ricambio con salutissimi cordiali.

Mario Gasparini - Novara. — Il desiderio di mettersi in regola con l'Amministratore è sempre lodevole ed è segno di consenso al giornale. Grazie. Se hai avuto gli arretrati del 1933-XI l'abbonamento è scaduto col 31 dicembre u. s. Devi quindi mandare sette lirette per essere in regola con il 1934-XII. Ricambio saluti fascisti.

Giuseppe Giordana - Saluzzo. — La tua cartolina ci è giunta con molto ritardo.

un collaboratore adatto a questo delicato lavoro, e lo faremo secondo le tue raccomandazioni. Finora non abbiamo accordi speciali per ottenere facilitazioni di sconto dalle Case editrici. Ti sono stati spediti dei numeri di saggio de *L'Aquilone*, con i quali speriamo potrai procurare dei nuovi abbonati. Ricambio saluti fascisti.

Selio - Bengasi. — E' pervenuto il tuo vaglia e ti ringrazio dell'interessamento

ENIMMISTICA

REGOLAMENTO DEL CAMPIONATO 1934 - XII

5. SCARTO

Qualunque xxxxxxxx nel mezzo della via, per piccolo che sia, produce granxxxxxxx

ART. 1. — Fra i lettori dell'*Aquilone* è indetto il campionato enimmistico per l'anno 1934-XII.

ART. 2. — In ogni numero dell'*Aquilone* saranno pubblicati quattro giochi numerati progressivamente.

ART. 3. — Fra i solutori di almeno tre dei quattro giochi pubblicati in ciascun numero sarà estratto a sorte un premio.

ART. 4. — Il 30 giugno 1934-XII ai solutori del maggior semestre saranno assegnati 5 premi. A parità di condizioni deciderà la sorte.

ART. 5. — Il 31 dicembre 1934-XII ai solutori del maggior numero di giochi pubblicati nel secondo semestre saranno assegnati 5 premi. A parità di condizioni deciderà la sorte.

ART. 6. — Al solutore del maggior numero di giochi pubblicati in tutto l'anno sarà assegnato un ricco premio. Egli sarà inoltre proclamato campione enimmistico per l'anno 1934-XII. Qualora diversi lettori venissero a trovarsi a parità di condizioni, verranno indette per loro delle gare eliminatorie.

ART. 7. — Le soluzioni dovranno essere inviate rigorosamente nei termini indicati ed esclusivamente a mezzo di cartolina postale al seguente preciso indirizzo: L'AQUILONE - per zio Falcone - Viale dell'Università - ROMA



Come Emilio Morandi di Parma vede Zio Falcone

6. INCASTRO

Per proteggere la barca dal logorio dell'onda, si vede molte volte in poppa e in ogni sponda.

LA EDITORIALE LIBRARIA TRIESTE

Via S. Francesco n. 62

Nessuno diventerà aviatore senza conoscere il volo a vela. Per apprenderlo, acquistate il volume recentissimo:

Dott. ETTORE CATTANEO

Il volo a vela e il suo domani

91 illustrazioni nel testo - Prefazione di ANTONIO LOCATELLI

Prezzo Lire 12

Si spedisce franco a chi invia l'importo anticipato. E' il volume che del volo a vela vi dice che cos'è, come si pratica, quali ne sono i mezzi, gli scopi, i miraggi e l'avvenire. E' scritto per la gioventù italiana da chi in Italia ne è stato il pioniere e un campione.

i bambini l'adorano perchè è dolce, fragrante come il cioccolato

Perchè tormentare i bambini con purganti disgustosi? Date loro il delizioso purgante **AQUILA** al cioccolato

Cent. 60 la busta

PURGANTE AQUILA

AL CIOCCOLATO



(Continuazione dal numero precedente)

Rimaneva un'ultima cassetta da visitare; era quella che il babbo, a bordo, teneva nella sua cabina, sempre chiusa a chiave. Con un martello e un chiodo feci saltare la serratura, poi sollevai il coperchio. C'erano libri, registri, carte marine e vecchi giornali.

— Nulla! — feci, scoraggiato, rialzandomi — Non c'è niente che ci possa servire.

Bibi, intanto, aveva stracciato un foglio di carta velina da un libro di moduli e si divertiva a fare un po' di musica, tenendolo aderente alla bocca e soffiando.

— Marino! — gridò improvvisamente — E perchè non facciamo il sacco con questa carta? non lascia mica passare l'aria.

— Già, forse hai ragione. Fammi provare. E' vero; però, disgraziatamente, non serve lo stesso.

— E perchè?

— Perchè la carta non è forte come la tela e si rompe facilmente.

— Però la tela lascia passare l'aria e questa no.

— Lo so; ma ci vorrebbe una cosa che fosse forte come la tela e senza buchi, come la carta.

— E perchè, Marino, non facciamo un sacco di carta tutto intorno a quello di tela? Così, il caldo che esce dalla tela, rimane dentro la carta.

— Bravo Bibi — feci, ridendo — hai avuto una gran bella idea. Sai cosa faremo? Appiccicheremo la carta sulla tela e così avremo tutto quello che ci serve. Di colla, dobbiamo averne abbastanza; ce n'erano quattro o cinque grossi barattoli nella cabina di papà e poi ci sono tante tavolette di quella da falegnami che si scioglie al fuoco. Se non bastasse ancora, con acqua e farina rimedieremo. Speriamo piuttosto che non sia poca la carta per quando dovremo fare il sacco grande!

— Non vedi quanti giornali? Poi ci sono tutti i libri.

— Uhm! ho paura che non basti... E' vero che nella cassa di gallette ci devono essere dei grandi fogli che servono di fodera... Vedremo, insomma.

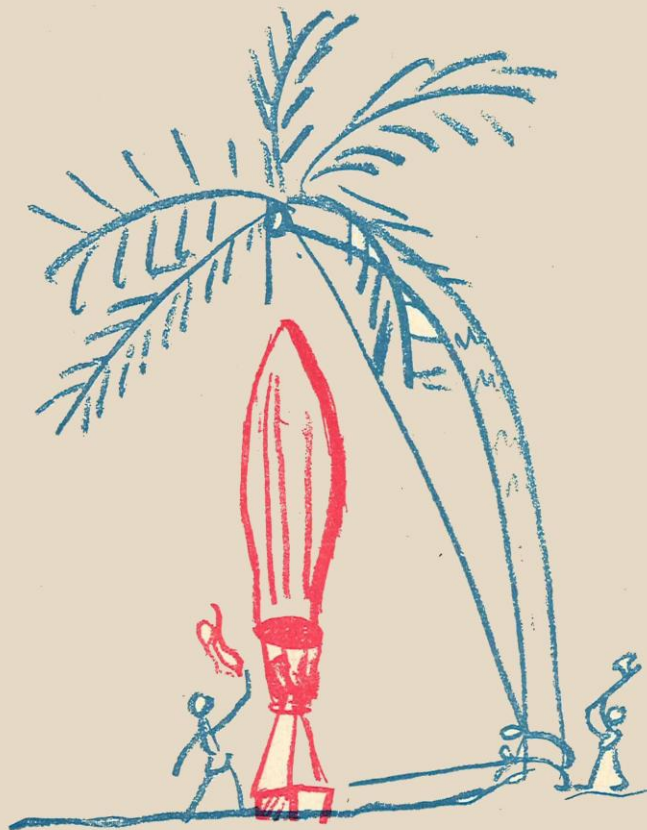
Anzi, pensandoci bene, è possibile che la colla sola, anche senza carta, possa bastare a riempire i buchi della tela. Ora, Bibi, andiamo a fare due passi e poi a cena.

Costruzione del "grande sacco volante",

La mattina seguente, cominciammo con lo scucire il cerchio di lamiera legato sotto il sacco. Questo perchè, per appiccicare i fogli di carta tutt'intorno alla tela, la cosa miglio-

re era di riassettare il sacco sulla botticella che era servita di modello. Quando tutto fu pronto, dissi a Bibi:

— Senti, io vado a guardare le lenze, se ci fosse un po' di pesce attaccato, e le trappole. Abbiamo bisogno di carne fresca. Tu lavora da solo. Ormai sei grande e sai fare tante cose. Sono sicuro di trovare il sacco tutto foderato, quando tornerò. Devi badare che i fogli siano bene appiccicati, senza rotture e senza pieghe. Quando finisce uno,



devi appiccicare l'altro in modo che una striscia resti sopra a quello già a posto; ecco, vedi, in questo modo. Così non ci sarà pericolo che l'aria calda scappi tra due fogli. Capito?

— Sì, Marino — rispose tutto fremente, per l'impazienza di cominciare — Va' pure, che farò tutto benissimo da solo.

Presi allora il gran cesto delle provviste, me lo legai sulle spalle, poi, impugnata l'accetta piccola, mi avviai a visitare le trappo-

le per la selvaggina. Erano dei nodi scorsi tesi tra i cespugli, che il babbo mi aveva insegnato a fare. Li vicino era gettato un pezzo di formaggio forte, legato a uno spago. Per prendere il formaggio, l'animale doveva passare la testa nel cappio, poi, tirando, faceva cadere un peso che serrava subito il nodo intorno al collo.

Fui di ritorno dopo parecchio tempo, perchè ero andato anche a dare un'occhiata alle lenze. Avevo con me un paio di bestiole simili a conigli e tre grossi pesci.

Appena mi vide spuntare fra le palme, Bibi mi corse incontro, gridando:

— Vieni, Marino, fa' presto! Guarda come ho fatto bene; è già asciutto.

Esaminaì il lavoro e ne rimasi soddisfattissimo; la carta era stata incollata sul sacco pari pari, senza grinze e con molta regolarità.

— Bravissimo, proprio, molto bene! Sono assai contento. Io non ci sarei riuscito a farlo così perfetto — esclamai, abbracciando Bibi che si pavoneggiava, tutto fiero — manca solo una piccola cosa...

— Che? — chiese, ansioso.

— Ora vedrai; non te l'avevo detto prima e così non potevo saperlo, ma ora rimediamo.

Presi un foglio rosso che stava lì in terra e che era la copertina d'un registro, e lo tagliai in tante strisce che poi incollai in modo che formassero il nome BIBI.

— Ecco quello che mancava! Questo piccolo sacco che vola, lo chiameremo « Bibi ». Così; vedi? qui c'è scritto BIBI: B, poi viene I poi un altro I e ancora un I.

— B, I, B, I; — compitò, indicando le lettere col ditino — Bibi! E adesso che cosa facciamo?

— Adesso? Tiriamo via il sacco di qua, ricuciamo il cerchio all'imboccatura, poi rifacciamo la prova, per vedere se vola meglio.

Penammo abbastanza a staccare la tela dalla botticella, perchè un po' di colla era filtrata e s'era attaccata al legno. In qualche punto la carta, indurita a causa della colla secca, si screpolò,

ma rimediammo subito appiccicando delle strisce sulle fessure.

Quando il fuoco fu acceso, mi resi conto che non avrei potuto, stavolta, chiudere l'imboccatura del sacco con lo spago, perchè indurito com'era la tela si sarebbe sciupata tutta. Decisi di fare una prima prova senza chiudere.

Il Nostromo

(Il seguito al prossimo numero)