

L'AQUILONE

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

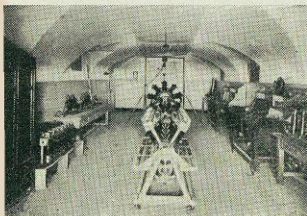


Gioventù italiana all'Accademia Aeronautica



Si avvicina la fine dell'anno scolastico, con essa gli esami, e per moltissimi, per tutti quelli che debbono conseguire una licenza di scuola media superiore, si avvicina il momento di decidersi per la professione da abbracciare, per la carriera da scegliere. Argomento gravissimo e fonte, quasi sempre, di discussioni appassionate tra genitori e figlioli, giacchè molto spesso le idee di quest'ultimi non collimano con quelle dei primi.

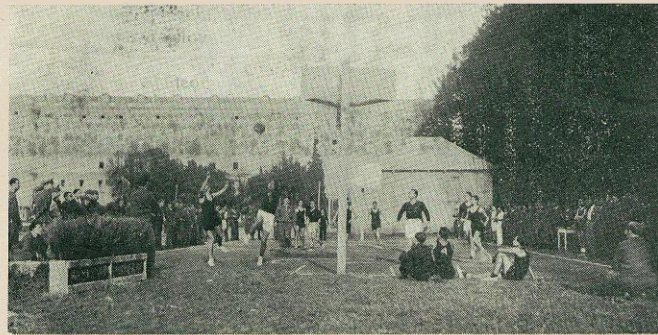
Vorrei poter essere per un momento in tutte le case dei giovani licenziati ed assistere alle discussioni che in esse avvengono, per potere, in un caso specialissimo, sussurrare all'orecchio dei giovanetti le parole che dovrebbero convincere i genitori. Voi già sapete di quale caso intenda parlare, perchè proprio qui, su questo simpaticissimo giornale, non molto tempo fa, ho consigliato come si dovrebbe condurre la battaglia per ottenere dal padre e dalla madre il permesso di entrare nell'Accademia Aeronautica. Voi certo lo ricordate; però oggi per rinfocolare il vostro entusiasmo e



Sala motori

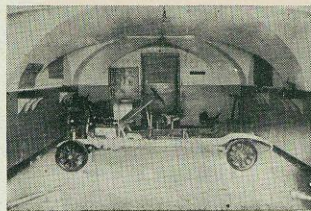
rendere, se possibile, più salda la vostra fede, voglio parlarvi un pochino di quella che sarà la vostra vita nella Regia Accademia di Caserta.

Sorvoliamo sulla visita psicofisiologica che dovrete subire, ma che senza dubbio non vi dà pen-



Gli allievi si allenano a pallacanestro

siero. La giovinezza italiana oggi è così ben preparata spiritualmente e fisicamente, che ogni corpo è una stupenda macchina animata da viva intelligenza, pronta a



Sala per lo studio dell'auto

dare tutto quanto è possibile per il bene del Paese. Giungerete a Caserta ed entrerete, probabilm-



Tiro con pistola

te con un certo rispettoso sgomento, in quella meravigliosa Sede dell'Accademia, che è il Palaz-

zo Reale: ricorderete forse che fu costruito dal Vanvitelli per ordine di Carlo III nella seconda metà del 700; vedrete forse con la vostra immaginazione aggirarsi nel Parco e nei saloni, damine incipriate e cavalieri raffinati: forse sognerete il languido 700, il romantico 800, ma uno squillo di tromba, annunciante l'inizio di uno dei lavori giornalieri, vi ricorde-



Esercitazioni con la mitragliatrice

rà che non è più tempo di leziosità e di moine e che, in quel Palazzo e in quel parco, oggi il fiore della giovinezza d'Italia si pre-

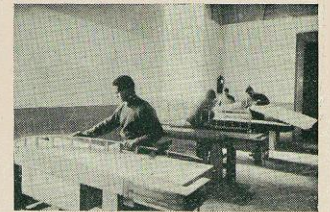


Corsa di 100 m. La partenza

para a servire la sua patria nell'Arma che richiede, da chi entra a farne parte, un entusiasmo senza pari, un superbo disprezzo per il pericolo, un desiderio infinito di andare sempre più oltre nel nome d'Italia.

I primi giorni saranno forse un po' monotoni, e forse molti di voi saranno disillusi perchè non sarà dato loro di indossare immediatamente combinazione, occhiali e casco; di salire a bordo di un ve-

livo, magari pilotato da un altro, per provare l'ebbrezza del volo. Niente paura. Il momento di volare verrà. Intanto sarete inquadrati in un Corso, al quale verranno imposti un nome, un colore e una divisa araldica. Dal 1923, anno in cui fu fondata la Regia Accademia Aeronautica, ad oggi si sono svolti 11 Corsi che hanno avuto ognuno un nome o di uccello, o di meteora o, di astro. Essi sono stati: Aquila, Boreo. Cen-



Esercitazioni pratiche - Montaggio di ali

tauro, Drago, Eolo, Falco, Grifo, Ibis, Leone, Marte, Nibbio. Il Corso che si inizierà quest'anno non sappiamo che nome prenderà: sarà certamente un nome che comincia per « O ». Chi di voi è appassionato per l'enigmistica può sbizzarrirsi a cercare di indovinare il nome che lo accompagnerà durante gli anni dell'Accademia e per tutta la sua vita militare. Con quel nome vi distinguerete dagli altri, con quel nome sarete ricono-



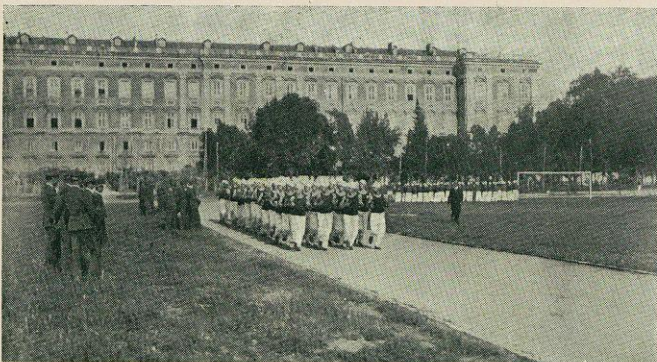
Esercitazioni di officina

sciuti dai vostri compagni di Accademia, quel nome cercherete di rendere famoso con le vostre imprese.

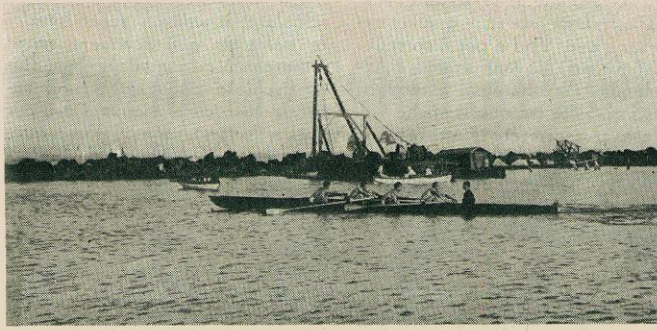
All'inizio dell'anno scolastico avrà luogo, con una cerimonia suggestiva, piena di maschia poesia, il battesimo del vostro Corso. In



Corsa. Al traguardo



Ginnastica collettiva



Canottaggio

quel giorno i vostri nomi, scritti su di un'orifiamma assicurata ad un palloncino, tenteranno prima del vostro corpo le vie del cielo. In quel giorno voi avrete compiuto simbolicamente il rito delle vostre nozze col cielo. Poi ci saran-



Salto in lungo

no 4 anni di studio e di lavoro. Non abbiate paura. Lo studio sarà profondo ma non seccante, il lavoro sarà intenso ma vario e lavoro e studio saranno alternati con quei sani divertimenti che ricreano lo spirito e temprano il corpo.

All'Accademia Aeronautica si curerà, oltre che il vostro sviluppo mentale, lo sviluppo armonioso del vostro corpo. Ogni sport sarà da voi praticato: vi darete al volo



Getto del peso

a vela, che vi farà provare la prima ebbrezza del volo; vi cimenterete in gare sportive tra Corso e Corso; e il salto e la corsa, la ginnastica agli attrezzi e la ginnastica a corpo libero, e la palla canestro, e il getto dei pesi, e la



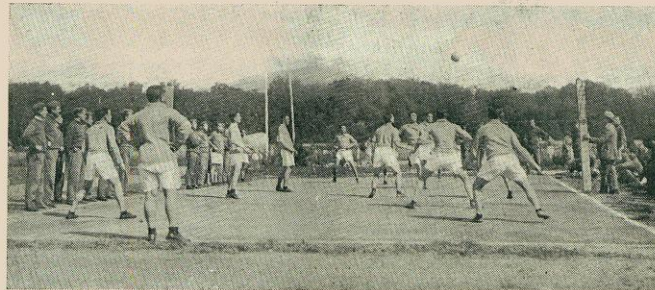
Salto in alto

palla a volo, e il salto in lungo e in alto, e la scherma saranno per voi pratiche di ogni giorno e vi daran-



Esercizi sugli appoggi

no la gioia della sana competizione, che non divide ma nell'emulazione stringe i vincoli dell'amici-



Palla a volo

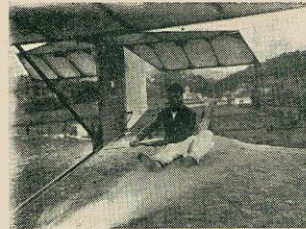


Salto in lungo del cavallo

zia. Saranno familiari per voi gli sports più costosi, quelli che erano privilegio di pochi: imparerete a guidare un'automobile, a montare un cavallo, a far scivolare sulle acque una snella e veloce imbarcazione.

«E il volo? Quando si vola?». Sento che queste domande da un pezzo bruciano sulle vostre labbra e vi rispondo immediatamente. Volerete subito, ma l'esercizio del volo sarà per voi graduale; avrete degli insegnanti di provata esperienza che razionalmente, sen-

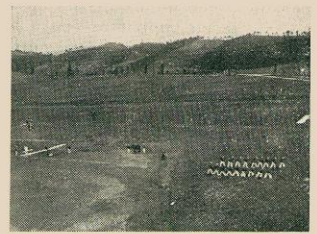
za bruschi salti, nel vostro stesso interesse, senza tentare di raggiungere... records di brevità, vi insegnerà l'arte del volo che sarà la vita della vostra vita avvenire. Dapprima imparerete a rullare; poi passerete a compiere con il vostro istruttore i primi voli; vi saranno in seguito affidati i comandi, comincerete a volare soli e finalmente un giorno, nel 3° anno di Accademia, sosterrete le prove



Volo a vela

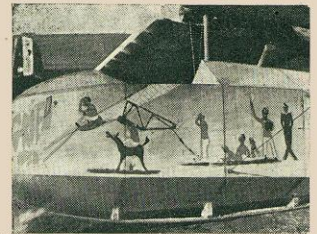
per conquistare quell'aquilotta d'oro che è il vostro sogno.

Sarete brevettati piloti d'aeroplano e avrete il primo grado della gerarchia militare, diventerete aspiranti e quindi sottotenenti. Ma ancora dovrete restare in Accademia per un altro anno e finalmente alla fine del 4° anno, già uomini nel corpo e nello spirito e



Volo a vela

mente 4 anni dopo senza mai ritornare a casa e senza mai prendere un giusto riposo. No. Ogni anno voi andrete in licenza presso le vostre famiglie e potrete



Simbolici disegni sulla carlinga d'un aliante

farvi ammirare nella vostra elegantissima divisa, e potrete raccontare ai vostri cari e ai vostri amici... tutte le belle imprese da voi compiute durante l'anno scolastico. Ma l'Accademia Aeronautica non vi lascerà trascorrere tutto il periodo estivo a casa. No. A un certo momento vi richiamerà in sede, per poi farvi intraprendere dei viaggi di istruzione. Visiterete i principali sta-

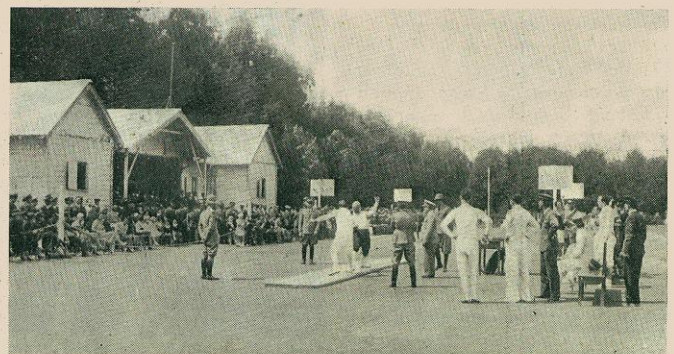


Volo a vela

perfetti soldati dell'aria, vi sparerete per i campi d'Italia a compiere la vostra missione.

In tutto questo lungo discorso non vi ho mai parlato di vacanze: questo potrebbe farvi pensare che Nonno Meo ha la ferma convinzione che, entrati in Accademia un giorno, si esca esatta-

bilimenti aeronautici, i più importanti campi di aviazione, le più grandi città, i luoghi famosi per



Scontri al fioretto

la storia militare e alla fine del 3° anno sarete imbarcati su naviglio da guerra e visiterete città straniere, di modo che le vostre cognizioni storiche, geografiche, artistiche e civili saranno ampliate.

Dite tutto questo al vostro babbo, giovinetti che volete diventare aviatori, e ricordatevi l'argomento principe, quello che vi ho

suggerito qualche tempo fa: all'Accademia Aeronautica si spende tanto poco, che non si spende quasi nulla, giacché il primo e il secondo anno sono gratuiti, la spesa per il terzo anno verrà trattenuta sui vostri assegni di aspiranti e la retta del 4° anno la pagherete col vostro stipendio da sottotenente.

Vostro padre dovrà sostenere

per voi annualmente soltanto una modestissima spesa: quella necessaria per i libri e per il corredo.

Miei cari giovani amici, l'Accademia Aeronautica attende i migliori, siate fra questi anche voi. In essa trascorrerete quattro anni di lavoro piacevoli e fecondi che muteranno il vostro sogno in luminosa realtà.

Nonno Meo

I segreti del pilotaggio svelati a tutti

Il R. Aero Club d'Italia ha fatto stampare ed ha diffuso un libro che fa per voi, cari e fedeli lettori dell'"Aquilone"; un "Manuale di pilotaggio dei velivoli".

Manuale di pilotaggio vuol dire pilotaggio alla mano; ossia, avere in pugno l'arte di pilotare; ma questo è un miraggio! Quanti di voi avranno lampi d'intelligenza negli occhi, che scoprono un desiderio non tanto nascosto e nemmeno tanto latente, di entrar in un velivolo vero, con ali vere e con motore fragoroso, con leva di comando e pedaliera così docili alla manovra, da dar lo gioia intima e profonda di sentir la macchina ubbidiente al vostro capriccio di andare a destra o a sinistra, di scendere o di salire, come se tiranti crociere e fili di comando fossero legati ai vostri nervi e facessero capo al vostro cuore e alla vostra intelligenza!

Questo significa, infatti, l'espressione "pilotaggio alla mano"; aver la manovra sulla punta delle dita, come la lezione di latino o di matematica.

Intendiamoci; non è detto che, dopo aver comperato e studiato il manuale di pilotaggio edito dall'Aero Club — costa soltanto 5 lire! — voi avrete imparato praticamente a volare! Dal dire al fare c'è di mezzo, come al solito... il cielo; un cielo burrascoso del vostro entusiasmo, con le bufere delle indispensabili lezioni a doppio comando, con un velivolo altalenante di speranze e di delusioni, con l'orco nero del vostro istruttore pedrone della vostra volontà e arbitro del vostro destino....

E solo se l'entusiasmo non vi avrà abbandonato e se le bufere saranno state superate; solo se non avrete tradito, mancandogli di fiducia, l'istruttore e se avrete appreso a dominare la macchina, solo allora sarete in grado di scollar da voi stessi le ali che vi sarete forgiate al fuoco sacro della vostra audacia!

Tuttavia, se dopo aver letto il nostro manuale (lo leggerete e lo rileggerete!) non potrete vantarsi di esser capaci a condurre macchine nel cielo, vi accorgete però di aver imparato almeno teoricamente il volo pratico. Sorri-

dete? ma è proprio così. Infatti il manuale di pilotaggio non infila teorie su teorie al solo scopo di mettere a dura prova la vostra pazienza e di mandare al diavolo chi l'ha compilato; vi fa vedere invece, come si vola, e vi spiega il metodo semplice di evolvere: vi dimostra garbatamente quali sono le manovre più sicure per finire a terra nel modo... che meno vi piacerebbe, e vi sciorina piacevolmente una serie di norme e di regole pratiche, la cui conoscenza elimina tante noie piccole

e grandi, dettate, norme e regole, dalla molta ed annosa esperienza acquisita da coloro che hanno curato e compilato il manuale.

Se l'apparecchio è a riposo e non vola, non è detto che debba esser lasciato in abbandono; c'è questo e quest'altro da fare. Se invece vi preparate a compiere un lungo viaggio, c'è da verificare con attenzione gli organi del motore e del velivolo più sollecitati e più delicati.

Infine vi si insegna a rullare... senza imbarbare; a decollare...

Il volo di Sabelli e Pond

Il pilota italiano Cesare Sabelli che in compagnia dell'americano Pond ha transvolato l'Atlantico del Nord da New York all'Irlanda. L'aviatore italiano si proponeva di giungere a Roma con un sol balzo, ma a causa di nebbia e di venti contrari è stato costretto ad atterrare in Irlanda per esaurimento della benzina. Il volo, benché riuscito solo parzialmente, rimane tuttavia una bella affermazione del coraggio e dell'abilità dei due sfortunati aviatori.



Sopra: Sabelli con il «Lindy d'America». Sotto: Sabelli e Pond sul «Leonardo da Vinci».

senza derapare; a virare... senza scioccare; a salire... senza perdere velocità; e a scendere senza imbarcarvi... in qualche avventura rischiosa dalla quale non saprete districarvi giammai se, per vostra fortuna, non vi fosse questo prezioso "Manuale di pilotaggio" a svelarvi i segreti ed i trucchi del perfetto e provetto pilota che sa trarsi d'impaccio in ogni circostanza; sia che navighi da solo o in compagnia, a ciel sereno o a cielo tempestoso.

Ho detto più sopra che, dopo aver letto il libro che raccomando alla vostra lettura e alla vostra avidità di carpire i grandi segreti del pilotaggio aereo, ho detto che avreste appreso almeno nella teoria, il volo pratico. Ma forse mi sono sbagliato: perchè un mio caro amico, che vola da più di quindici anni, nel mostrarmi il "Manuale di pilotaggio" edito dall'Aero Club d'Italia, mi ha narrato che molte cose ha appreso, dopo averlo letto, che prima non conosceva; fra l'altro, mi ha confessato che non aveva mai posto mente alle posizioni curiose che viene ad assumere il pilota durante le diverse manovre acrobatiche, e che queste posizioni se le è invece viste dipinte nelle illustrazioni del libro, chiare e convincenti. Essendo poi un tenace idrovolantista abituato ai decolli sicuri in ampi specchi d'acqua, ha trovato saggi consigli, nel manuale, che lo aiuteranno a passare negli apparecchi terrestri senza preoccupazioni, in quanto le manovre per evitar gli alberi in fondo al campo, gli sono apparse semplici ed istruttive... ma lui non vi aveva pensato mai! Se poi gli dovesse piantare il motore in partenza — Dio mio! son cose d'altri tempi, ma a questo mondo tutto può accadere — poco male; chè ora sa che basta andar diritti per andar bene! La via diritta, del resto, è sempre la migliore.

Dicevo dunque che se un vecchio pilota ha trovato ancora da apprendere nel "Manuale di pilotaggio", nonostante la sua vecchia esperienza, molto di buono vi troverete anche voi, piccoli amici dell'"Aquilone!"

Sono certo anzi che fra non molto sarà strombazzata ai quattro venti questa strabiliante notizia:

"Un fanciullo italiano, senza mai aver avuto lezioni di pilotaggio, ha decollato e atterrato con un vero apparecchio, senza danni e senza inconvenienti".

Il mondo aviatorio, specialmente dei piccoli, sarà messo a rumore e griderà al miracolo; ma noi sorrideremo mestifollicemente, perchè noi soli sapremo quel fanciullo aveva prima letto e studiato il celebre "Manuale di pilotaggio dei velivoli" di cui vi ho or ora cantato i meriti e le lodi.

Ugo Rampelli

Vittorio Mussolini aviatore



Il figlio del Duce al posto di pilotaggio

Nei giorni scorsi, all'aeroporto militare di Centocelle a Roma, il giovane figlio del



Il pilota davanti al suo apparecchio

Duce ha conseguito il brevetto di pilota aviatore. Vittorio Mussolini può giu-

stamente ritenersi il più giovane pilota d'Italia, avendo egli compiuto da poco i diciassette anni. Appassionato volatore, aveva numerose volte solcato i cieli d'Italia come passeggero.

Ancora una volta l'esempio viene dall'alto. Il Duce ha trasmesso in suo figlio la regola del «vivere pericolosamente». Nessun rischio deve essere evitato, ma bisogna anzi formare nel rischio la tempra per il proprio animo e l'incitamento ad affrontare le dure esigenze della vita.



Il Duce firma il brevetto di pilota del figlio



Pochi minuti prima della prova

La gioventù italiana deve guardare a queste azioni che valgono più di tutte le parole di questo mondo. Il figlio del Duce, in poche lezioni, impartite con sagace cura dal maggiore pilota Tessore, ha terminato il periodo di istruzione, ed il giorno 16 corrente ha sostenuto le prove regolamentari per il conseguimento del brevetto.



Appena disceso dall'apparecchio

Allo svolgimento delle prove assistevano, sul campo, il Duce, il Sottosegretario di Stato all'Aeronautica e il Sottosegretario di Stato all'Educazione Fisica. Il Duce, come Ministro dell'Aeronautica, ha firmato il diploma di aviatore ed ha appuntato sul petto del figlio suo



La lettura dei barografi

Vittorio l'aquila d'oro che distingue i piloti aviatori.

L'Aquilone, che è il vessillo della nuova gioventù aviatoria d'Italia, addita ai suoi lettori l'esempio dato da Vittorio Mussolini, esempio che deve far meditare e operare.

GLI ABBONAMENTI SCADUTI in maggio dovranno essere rinnovati subito per evitare la sospensione dell'invio del giornale.

Aeromodellismo

Eliminatorie per il concorso nazionale - Gare regionali - Nuove scuole

Si svolgerà a Padova il 18 giugno p. v. il Concorso Veneto per modelli volanti.

La gara è stata indetta dall'Aero Club di Padova, il quale ha messo in palio premi «che potranno essere una coppa, una targa, una medaglia o la rifusione delle spese di viaggio». Così dice il bando di concorso. Ma noi ci chiediamo perchè l'Aero Club di Padova non ha stabilito senz'altro i premi e perchè, sopra tutto, non si è preoccupato di assicurare a tutti i concorrenti il rimborso delle spese di viaggio. Bisogna ricordare che gli aeromodellisti sono dei giovani, spesso dei ragazzi, e che, in quanto a danaro, non ne hanno quasi mai abbastanza, quando non ne hanno affatto.

Non è certamente questo il sistema migliore per diffondere e sviluppare l'aeromodellismo.



A Crevalcore in provincia di Bologna, è sorta da circa due mesi una Scuola per Aeromodellisti. Promotore ne è stato il Pilota Comm. Rag. Gino Crespi, segretario politico del locale Fascio.

La Regia Scuola d'Avviamento Industriale, egregiamente diretta dall'Ing. Massimo Fausti, di buon grado ha fornito materiali e attrezzi e messo a disposizione un'aula, ove settimanalmente vengono svolte le lezioni impartite dal sig. Paolo Nobili, esperto tecnico e perfetto conoscitore della materia.

La Scuola è frequentata da Avanguardisti e Balilla che con entusiasmo hanno già appreso a disegnare e a traforare centine: già diversi modelli sono in costruzione, un'ala è finita, altre strutture sono in avanzata costruzione ed il battesimo dell'aria del primo aeromodello è imminente.

Crevalcore avrà così la sua squadra aeromodellisti che Nobili spera di poter presentare con successo alle competizioni nazionali dell'anno venturo.



Nel pomeriggio del 20 corr. a Taliedo, a cura dell'Aero Club di Milano, si sono svolte le eliminatorie del Concorso Nazionale Modelli Volanti, competizione alla quale hanno preso parte più di quindici concorrenti, la maggioranza dei quali costituita da allievi della Scuola istituita presso l'Aero Club.

La gara di velocità è quella che ha dato i migliori risultati. Infatti, un modello costruito dall'allievo Nunari Giordano ha percorso la base di m. 50 in 3" e 1/5, pari ad una velocità di 60 km. orari. Al secondo posto si è classificato il Sig. Preti Gildo. La gara di durata invece, disturbata da un forte vento, non ha dato risultati degni di nota.

La competizione verrà ripetuta nel prossimo giugno.



Indetta dalla Federazione dell'Urbe si è svolta domenica 27 maggio al Campo di Monte Cacro una gara per modelli volanti fra giovani fascisti avanguardisti e iscritti al Guf dell'Urbe.

Il primo premio è stato assegnato a Caduri Renato, il secondo a Papalia Fulvio, il terzo ad Amica Tiberio.

La Redazione de L'Aquilone desidererebbe essere informata dagli interessati ogni volta che viene indetta una gara.

sviluppi del "volo silenzioso"



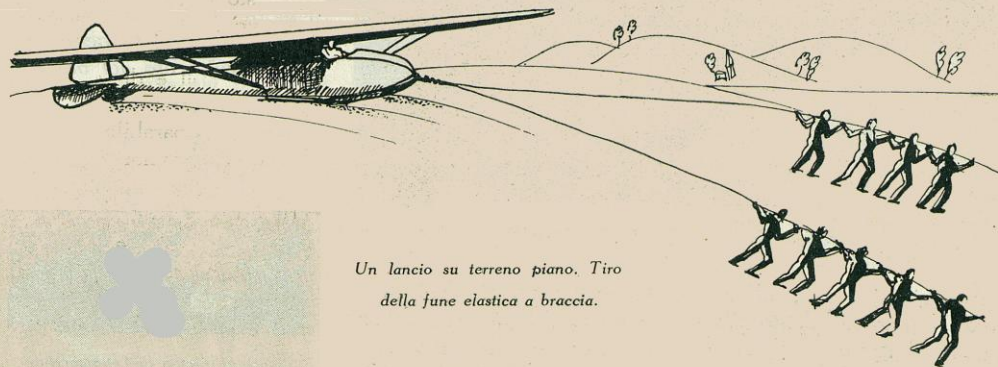
ABBIAMO detto nell'articolo precedente che molti ritengono che lo sviluppo del volo senza motore sarà dovuto in gran parte al decollaggio mediante rimorchio. Questo sistema dunque offre il vantaggio di istruire più rapidamente gli allievi e di impiegare minor personale; evita il deterioramento degli apparecchi; rende possi-

zione di direzione, e questo allo scopo di poter far seguire in linea retta l'automezzo che trascina l'allievo. Inoltre la velocità del rimorchio, durante queste lezioni, deve essere

Col sistema del rimorchio si possono eseguire voli librati della durata di 5 o 6 minuti primi, vantaggio grandissimo se si considera che il lancio a mezzo dei cavi elastici non consen-

lunghezza maggiore, non superiore però ai 300 metri.

Non è possibile, data la brevità dello spazio, descrivere minutamente e dettagliatamente



Un lancio su terreno piano. Tiro della fune elastica a braccia.



Una bella partenza

bile il volo su terreni in pianura ed infine fa risparmiare tempo, inquantochè si possono eseguire due o tre voli per uno effettuato per mezzo del cavo elastico.

E' necessario però che l'istruttore badi a far apprendere subito agli allievi l'uso del ti-

manutenuta minima per impedire al velivolo di sollevarsi dal suolo. Solamente dopo quattro o cinque lezioni, l'allievo potrà decollare con sicurezza.

In Germania, ove sono moltissimi i fautori di questo metodo, è stato adottato un aliante speciale munito di un carrello a due ruote, per permettere all'apparecchio di seguire agevolmente l'automobile che lo trascina. A questo carrello però è stato adattato un pattino centrale per impedire le capottate.

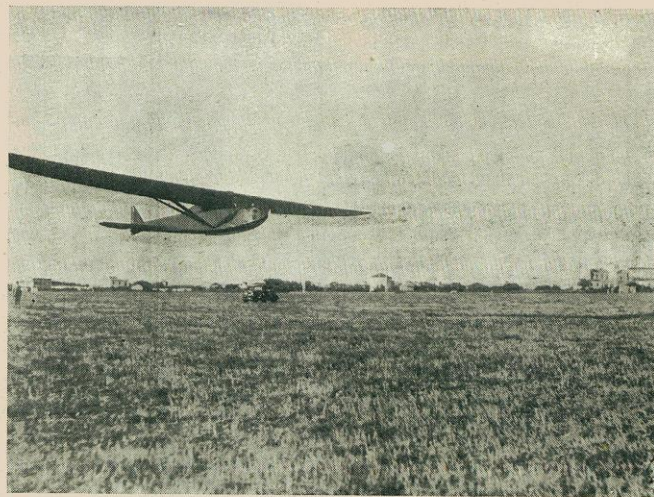
L'apparecchio in parola è a fusoliera chiusa per renderlo più solido e per dare agli allievi maggior senso di sicurezza.

te che voli librati della durata non superiore ai 15 o 20 secondi. Però la durata del volo è in rapporto al tipo di velivolo e principalmente alla lunghezza del cavo di rimorchio; più il cavo è lungo, più lunghi voli si possono ottenere. E perciò in sul principio dovrà essere adoperato un cavo di circa un centinaio di metri per passare poi gradatamente a quelli di

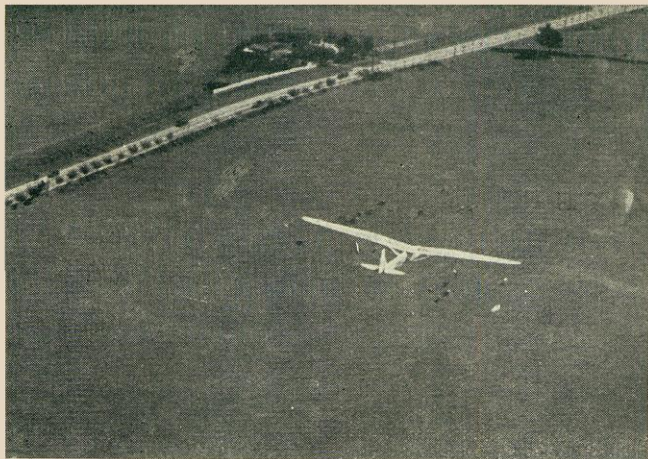
quanto occorre perchè l'istruzione del volo rimorchiato sia ben condotta. Condizione essenziale per un sicuro decollaggio è quella di eseguire con la massima prudenza la manovra di sgancio del cavo di rimorchio; l'allievo deve sempre accertarsi che la corda non resti fissata all'apparecchio, prima di compiere un viraggio, vale a dire che occorre, prima di girare



Veleggiatore di costruzione italiana



Un lancio



Il "Balestruccio" in volo

l'apparecchio, assicurarsi che la corda sia effettivamente caduta.

La padronanza del velivolo l'allievo può acquistarla solamente dopo circa cinquanta voli

nale. Le spese richieste per l'impiego di una vettura da rimorchio, per il carburante e l'autista, sono largamente compensate dai vantaggi che se ne



L'istruttore di questo metodo prende posto nella vettura rimorchio e può quindi agevolmente controllare le manovre che compie l'allievo.

E' assai probabile che in avvenire sarà su larga scala adottato questo mezzo, inquantochè ogni pianura è adatta allo scopo e non v'è bisogno di andare alla ricerca di regioni collinose per sfruttare correnti di vento ascendenti.

La necessità comunque di trovare un territorio adatto su altipiani, oppure su declivi di una montagna, viene così eliminata. Ogni aeroporto ordinario, ogni campo sportivo può essere impiegato come campo di partenza per velivoli a vela.

Questo sistema permette di risparmiare tempo, evitando lunghi trasporti in territorio montuoso, e permette di risparmiare anche numerosi perso-

ritraggono: vale a dire: riduzione del numero di uomini per la manovra. — istruzione rapi-

da — rischi minori nei riguardi dei danni al materiale.

Non è detto che sia bene iniziare il corso di volo a vela subito col rimorchio. Questo sistema deve essere considerato come mezzo idoneo di perfezionamento del pilota che si trova già in possesso del primo brevetto. Prima di essere iniziato al volo per mezzo del rimorchio, l'allievo deve, a mio parere, già conoscere perfettamente i più importanti elementi di volo a vela, o per lo meno in modo tale che questi gli conferiscano una certa capacità e una serena sicurezza di dirigere il velivolo.

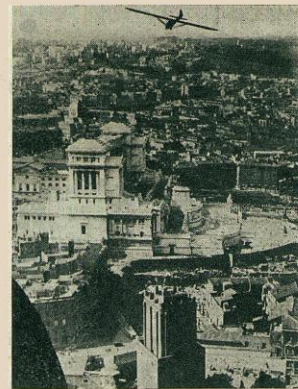
Questo nuovo sistema, infine, avrà come conseguenza certa di fare aumentare il numero dei voli e di addestrare in modo perfetto gli aviatori in questo incomparabile sport.

E' necessario non dimenticare però che occorre la guida di istruttori provetti i quali debbo-



Il lancio a mezzo d'automobile ancorata. Sopra: Un lancio a traina d'automobile

no conoscere a fondo tutti i metodi sperimentati in Italia e all'estero. In tal modo il volo a



Un veleggiatore nel cielo di Roma

vela mediante il rimorchio potrà portare all'aviazione cospicui vantaggi.

G. d. N.

I Concorsi de l'Aquilone

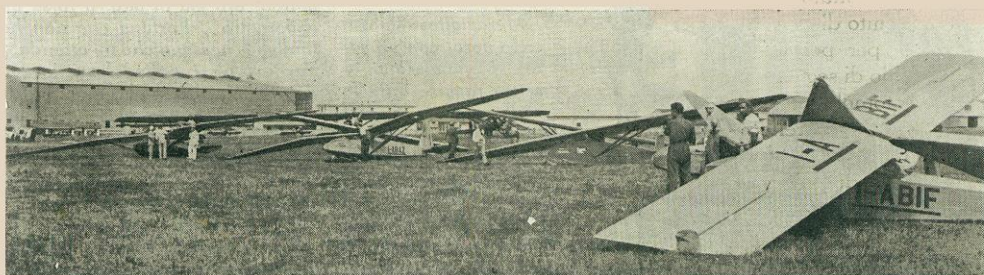
Siamo sicuri che molti dei nostri lettori, e sopra tutti molti di coloro che hanno partecipato ai nostri due concorsi banditi fra gli alunni delle scuole medie inferiori e delle Elementari, penseranno che la Giuria si sia dimenticata di esaminare gli elaborati pervenuti, anzi piovuti alla Direzione a migliaia. Diciamo a migliaia. Ed ecco, quindi, la spiegazione e la giustificazione del ritardo.

Oltre tremila sono gli elaborati da giudicare, cioè da leggere, da confrontare. Non è stato possibile, quindi, finire il lavoro veramente enorme e impreveduto.

Potremmo fin d'ora pubblicare i nomi dei concorrenti che avranno maggiori probabilità di successo, ma preferiamo stabilire prima la completa graduatoria di almeno trenta partecipanti. Ad ogni modo nel prossimo numero pubblicheremo infallibilmente i risultati dei due concorsi e nel numero 13 del 1° luglio pubblicheremo il lavoro giudicato il migliore.

Col prossimo numero

inizieremo la pubblicazione del romanzo aviatorio-coloniale di Ulisse Perso « Su e giù per il Sahara (via aria) ». La ristrettezza dello spazio ci ha impedito di pubblicare in questo numero l'annunciata prima puntata dell'interessantissimo romanzo del nostro valoroso collaboratore.



Ecco uno stormo di gabbiani in riposo

il prigioniero del cielo



È qualcuno di voi, cari amici, che ricordi una curiosa figura di vecchiette, disperazione dei metropolitani e odio degli autisti e dei vetturini romani?

Vestiva invariabilmente di verde, con guanti verdi accuratamente calzati e berretto verde tirato fin sugli orecchi. Camminava per la città sempre assorto in gravi pensieri e, ogni tanto, repentinamente si arrestava, dovunque si trovasse, anche in mezzo alle strade più affollate, e si metteva a guardare in alto, verso il cielo, con attenzione profonda.

Gli autisti strombettavano, gli urlavano cortesie romanesche e a volte anche lo sfioravano coi parafranghi dei taxi...; macché! Ci voleva un metropolitano che lo prendesse per il braccio e lo riportasse sul marciapiede. In principio i metropolitani lo mutavano maledettamente, ma lui era così buono e remissivo che finirono col giudicarlo un inoffensivo maniaco e si limitarono a toglierlo dal mezzo della strada, come avrebbero fatto con un bambino imprudente.

Come dicevo, il vecchietto aveva l'abitudine di guardare il cielo, e lo guardava con occhio pieno di ansia e d'attenzione esasperata, come se cercasse qualcosa o qualcuno assai caro. In principio anche i passanti puntavano il naso in alto, riunendosi in capannelli: ma siccome nessuno riusciva a veder nulla, né aeroplani, né paloni, né stelle, né passerotti, finivano coll'andarsene brontolando frasi ostili all'indirizzo di "certi imbecilli che fanno scherzi senza sugo alcuno". Poi finirono col

non badargli. Ma ora il vecchietto non c'è più, è morto da qualche settimana, morto per il nostro mondo, intendo dire... (si, capirete poi cosa voglio significare). Non gira più per le strade e non ostacola il traffico. Ora che non è più tra noi e se n'è definitivamente andato, solo ora son autorizzato a raccontare come ho conosciuto e come ho "perduto di vista" il mio buon Calogero Speciale (si chiamava così, ma non era colpa sua) inventore prodigioso e pioniere dello spazio.

Saranno tre anni ora, che mi trovavo a far la siesta in un campo solitario presso l'Appia Antica, quando saltai in piedi con la curiosa impressione di essere cannoneggiato. Solo dopo qualche istante di sbalordimento mi decisi a raccogliere la "cosa" che era piombata fischiando, tra l'erba alta.

Non credo di esser facilmente commovibile, ma trovarsi al tramonto in mezzo alla campagna romana, sdraiato supino a seguire il volo delle prime rondini, e sentirsi strappare a un dolcissimo dormiveglia da un fischio come di proiettile, mentre un oggetto vi piomba dalle profondità del cielo quasi sulla testa, è cosa, credetemi, che vi fa dire: Perbacco!

Prima di chinarmi, mi guardai attorno. A vista d'occhio, nessuno, e poi avevo veduto benissimo "la cosa" venir dal cielo, tanto che mi era parsa in principio un moscerino che s'ingrandisse fino a pigliar le dimensioni d'una gallina. Poi era seguito il tonfo.

Si trattava d'un libro, grosso co-

me un dizionario latino, rilegato in cuoio e tenuto chiuso da un fermaglio. Era caldo, forse pel lungo attrito nell'aria; ma da dove veniva e chi l'aveva gettato? Lo apersi con precauzione, quasi con timore e cominciai a sfogliarlo nella luce ancor chiara.

Formule, note, osservazioni scientifiche, disegni strambi, cancellature, aggiunte e questo per molte decine di pagine. Ogni tanto grosse macchie d'inchiostro attorno a una scalfitura nel foglio, come se colui che aveva scritto, in preda a sdegno o ad impazienza, avesse colpito con la penna. A pagina 75 lessi "All'inferno", a pagina 92 "Maledizione a tutto! Basta, sono un idiota!", e lì vicino, una grossa macchia; ma la pagina 104 era tutta coperta da un grandissimo "Evviva!" seguito da cinque esclamativi che parevano pali. Fino a pagina 109 erano stese in bell'ordine delle formule suddivise in due gruppi; il primo aveva per titolo «Rarefattore», il secondo «Condensatore», poi terminavano le pagine scritte a penna e ne seguivano alcune scarabocchiate a lapis — certo con quello stesso che si trovava infilato nella custodia — al margine della copertina. Frasi slegate, inesplicabili in principio, che però mi assorbirono immediatamente e mi dettero la chiave di una delle più strabilianti avventure che possano accadere ad essere umano.

Eccole; le copio fedelmente, prima di bruciare il libro, come mi impone la volontà estrema dell'autore scomparso (intendiamoci, scomparso, non morto).

12 aprile 1912 — E' finita! Non ho più scampo, non potrò più tornare sulla terra...

Non so se ho freddo, se ho fame; sì, forse ho un po' di freddo alle mani, le sole membra "umane" che mi siano rimaste...

Meraviglioso questo cielo nero, con un sole splendidissimo e senza raggi e tutte le stelle visibili in pieno giorno. A che altezza mi trovo? Forse quaranta o cinquanta chilometri.

Quell'enorme focaccia laggù è la terra... Sì, una specie di sterminata torta blua-

stra e gli strati di nubi le danno come una spolveratura di vaniglia...

15 aprile (credo). — Comincio a perdere la nozione del tempo... Sono disperato, ma superbo; un povero infelice che non ha più casa e non rivedrà mai più i suoi simili, ma il primo esploratore dell'umanità in quaste regioni che nessuno ha mai raggiunto. E come lo potrebbero, povera gente, coi loro massicci e pesantissimi corpacci, colle loro ingombranti e grottesche macchine per volare... Col mio Rarefattore è ben altro!

18 aprile — Accadono strane cose quassù... Mi sembra di non avere più le necessità di cibo, di sonno e di bevanda, che avevo in terra. Forse il mio corpo, così dissociato, si alimenta assorbendo le particelle nutritive in sospensione nell'atmosfera e che giungono fino quassù... A volte mi pare di non essere perfettamente solo. Mi pare di avvertire delle "presenze". Non so spiegarvi; non con gli occhi, le vedo, o le sento con la pelle, o le odo con gli orecchi; no... E' come se mi avvolgessero «vampate di simpatia e curiosità», ecco, non saprei come render l'idea altrimenti...

22 aprile — Musica; musica a folate; ma da dove? Non assomiglia a nessun'altra armonia in terra... E poi non la sento con gli orecchi. Strano!

24 aprile — Pei miei amici di Roma dovrei avere un aspetto abbastanza buffo: due mani verdi attaccate a una grossa nuvola giallognola, trasparente, lievissima. Ma che nessun vento potrebbe lacerare...

Questo mio Rarefattore è una meraviglia prodigiosa. Appena inghiottite una sorsata, mi ha reso come sono, e il vento mi ha portato via. Solo le mani mi sono rimaste, perché le avevo prudentemente immerse in una soluzione di Condensatore. Mi è costata ben cara questa che doveva essere la prima esplorazione e forse è anche l'ultima. Tutte le precauzioni avevo prese; perfino m'ero legato questo libro al polso... Mi restava solo di pigliare una boccetta di Condensatore e portarmela in aria, per potere, riacquistando gradatamente la densità normale, ridiscendere a terra; ma non ho fatto a tempo; ero già in alto, a forse un chilometro... Fortuna che non ho famiglia, nessuno che mi attenda... Per evitare i pettegolezzi, avevo detto alla portiera che sarei partito nella nottata per una lunga assenza... Quando penso che la bottiglia del Condensatore è lì, sul parapetto della terrazza della mia casetta in via Lemuria...

30 aprile — Aiuto! Aiuto! C'è qualcosa d'orribile che mi perseguita, mi opprime. Qualche esse-





re mostruoso e invisibile, che ha una volontà malefica... Mi vuole uccidere, divorare, forse... Aiuto! Ma chi mi può aiutare? Questo "qualcosa" mi avvolge ogni tanto, come un'enorme coperta di lana e mi soffoca; ma lascia la presa poi, inesplicabilmente, e la sua azione non dura a lungo. E' come se qualche altro essere intervenisse a mia difesa...

2 maggio — Seguono gli attacchi del "mostro" e l'intervento temporaneo dell'essere amico. Sì, sono convinto di avere un amico quasi... Ho la certezza che si lotti per me, qui intorno, ed io mi sento goffo, inutile; non so che fare...

3 maggio — Addio, libro! mia consolazione! Ti debbo gettare come zavorra inutile! Così mi ha suggerito "l'amico", ne son certo, con una specie di messaggio telepatico... Non saprei spiegare altrimenti come mai all'improvviso e senza motivo mi è sorta l'idea che, alleggerendomi ed acquistando quota, sarò libero dal "mostro"... Occorre agir subito... sento che ricomincia l'oppressione... E' orribile... spero che non sia troppo tardi... Fratelli miei, addio; se questo libro potesse almeno...



Qui terminavano le note dell'in-felice Calogero Speciale.

Alzai gli occhi verso il cielo che

il crepuscolo cominciava a sbiadire. Non era passata mezz'ora dalla caduta del libro.

Sul mio capo, allo Zenit, si svolgeva forse una lotta tremenda o forse anche era terminata con la vittoria del "mostro" o, chissà, il disgraziato scienziato si trovava in salvo per l'intervento del suo "amico celeste"...

Mi scossi bruscamente. Ero un miserabile poltrone... Un mio simile si trovava in pericolo imminente di vita ed io non facevo nulla per salvarlo... Come salvarlo? C'era una sola speranza, e lievissima, di poter riuscire, ma mi fioriva in cuore irresistibilmente... "Via Lemuria... La bottiglia del Condensatore sulla terrazza"...

Attaccai a passo di bersagliere l'Appia Antica, verso la mia cara Roma che cominciava a ingioiellarsi di luci...

Un'altra volta, amici, vi narrerò come potei liberare il "Prigioniero del Cielo".

Il castellano dell'aria

I due abbonamenti gratuiti

offerti dal dottor Gigi Lise di Agordo a due lettori... in bolletta verdissima sono stati destinati, per quest'anno, a: Pier Luigi Rossi di Cascina e a Vera di Marcantonio di Roma.

L'anno scorso a Pier Luigi Rossi l'abbonamento fu offerto da S. E. Balbo.

Un'ora e mezza di volo senza motore

Una bella prova effettuata dall'« atlantico » maggiore Umberto Nannini ha stabilito il nuovo record di durata per il volo a vela.

Il pilota Nannini è uno dei pionieri del volo a vela in Italia avendo comandato per più anni la scuola di volo silenzioso a Pavullo nel Frignano istituita dal Ministero dell'Aeronautica fin dal 1927. Nannini ha scelto per il volo una zona collinosa nelle vicinanze del lago di Bracciano, battuta da correnti ascendenti di vento. L'apparecchio usato nella prova è un « Biancone » costruito dall'Aeronautica Bonomi ed è stato lanciato col normale sistema ad elastico. Il volo è stato controllato dai Commissari Sportivi del Reale Aero Club d'Italia.

Il pilota ha evoluto sulle colli-

ne innalzandosi fino alla quota di 200 metri al disopra del punto di lancio ed è rimasto in aria per ben un'ora e mezza.



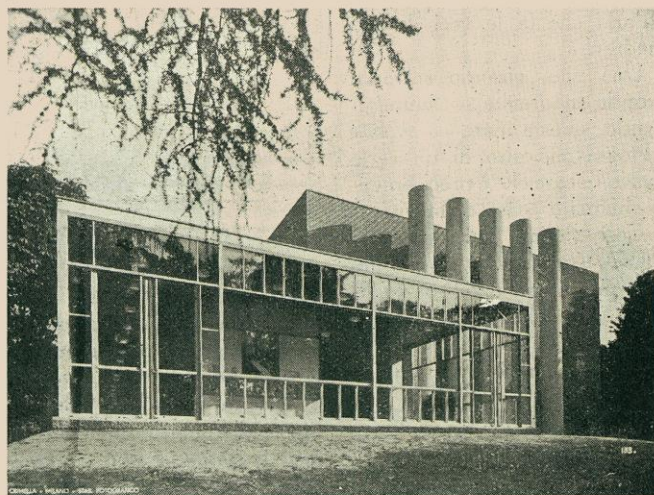
La Mostra dell'Aeronautica Italiana

Da giugno a ottobre si terrà a Milano una Mostra dell'Aeronautica.

Oltre agli apparecchi d'ogni tipo (dai primi monoplani Caproni del 1909 ai vittoriosi Macchi Castoldi 72 del record mondiale di velocità e al Caproni 113 S. del recentissimo record mondiale di altezza, al glorioso S. 55 X della Crociera del Decennale), ed agli innumerevoli strumenti ed accessori per l'aviazione, la Mostra verrà illustrata da grandiosi ingrandimenti fotografici che te-

stimoneranno della attività aviatoria italiana durante la guerra e dopo l'avvento del Fascismo. Alla Sezione della fotografia aerea è stato destinato l'intero padiglione che sorge nel Parco nei pressi del Palazzo dell'Arte e che lo scorso anno servì per la Mostra della Stampa della 5ª Triennale.

La fotografia che riproduciamo rappresenta il Padiglione nel quale verranno ordinate le Mostre bibliografica, della cartografia e della fotografia aerea.



La Palestra

Il costruttore di aeromodelli

(DECIMA LEZIONE)

Anche questa volta sorvoleremo sulle questioni tecniche, che a suo tempo insegnerò; e tratteremo solo del procedimento costruttivo.

Questo aeromodello è stato già più volte costruito e perciò la pratica dice che un tipo di elica più adatto è quello che ora illustrerò, insegnandone la costruzione diretta, il cui procedimento può essere di base per altre costruzioni.

La fig. 40 mostra una pala dell'elica vista di fronte con proiezione in pianta.

Il diametro dell'elica è, come a suo tempo è stato detto, di cm. 32; perciò la lunghezza di una pala, a partire dal centro del mozzo, è di cm. 16.

La fig. 41 rappresenta la proiezione sul piano dell'elica vista di fianco: questa figura si è ottenuta mediante un calcolo tecnico e grafico in funzione del passo che si è voluto dare all'elica e che è di cm. 50.

Che cos'è questo passo?

Anzitutto occorre sapere che cos'è l'elica, o, meglio, com'è costituita.

L'elica non è altro che una porzione di una grande vite che, roteando nello spazio, avanza in questo appoggiandosi all'aria che fa le veci di una madrevite.

Una vite, girando entro la propria madrevite — immaginando questa fissa — avanza ad ogni suo giro di un certo spazio lineare che è precisamente chiamato passo della vite.

Così l'elica, girando nello spazio, avanza nell'aria ad ogni suo giro di un dato spazio lineare che chiamasi passo dell'elica e che sarà più o meno lungo, a seconda dell'angolo di

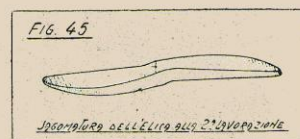
inclinazione delle pale dell'elica stessa.

Ma nel caso dell'elica aerea lo spazio percorso non sarà mai uguale al passo reale dell'elica, perchè l'aria non è un corpo solido come la madrevite di una vite, e perciò avremo una perdita di velocità d'avan-

zamento e tale perdita è chiamata regresso dell'elica.

PreMESSO ciò, facciamo la riproduzione su un foglio di cartoncino delle due figure 40 e 41, riferendoci alle quote segnate e che sono in millimetri.

Non importa eseguire il disegno completo delle due pale, perchè col disegno di una sola



Dal disegno delle due viste osserveremo che per costruire la nostra elica ci occorre un blocchetto di legno delle dimensioni di circa cm. 33 di lunghezza per cm. 3 per 6 di lato.

L'elica può essere ricavata da un qualsiasi tipo di legno: noce, pioppo, abete, cirmolo, balsa, ecc.

Noi la nostra scelta la faremo cadere sul cirmolo escludendo gli altri legni perchè, oltre ad essere pesanti, qualcuno è costoso e altri non si prestano così facilmente ad essere lavorati.

Ho pure escluso il balsa, ultimo tipo di legno arrivato nel campo delle costruzioni aeromodellistiche.

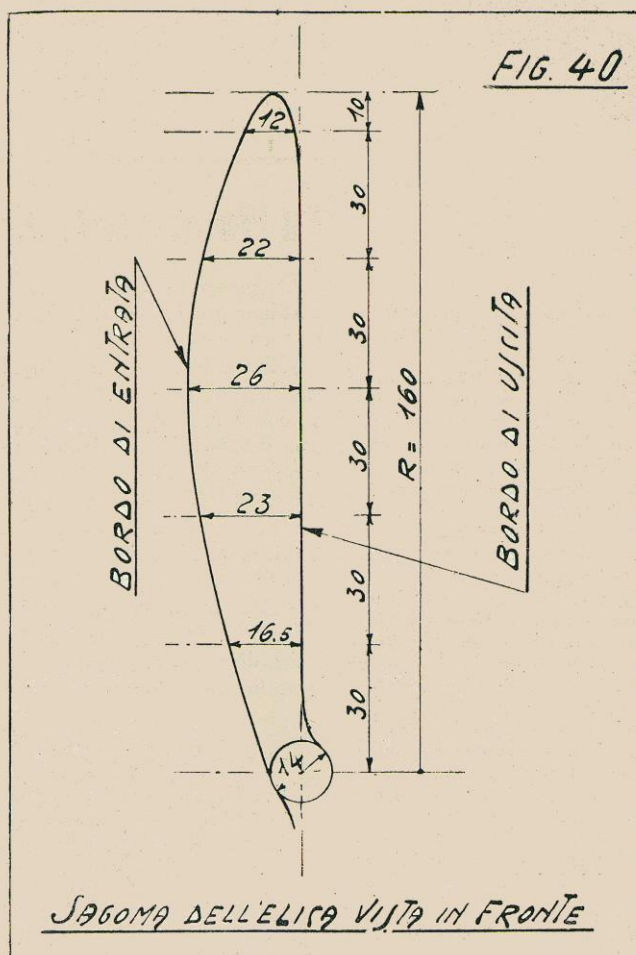
Il balsa è un legno leggerissimo (il più leggero di tutti); ma non lo ritengo adatto per la costruzione delle eliche, perchè non ha solidità e molto facilmente si sfalda anche a debolissimi urti: costa carissimo e non credo necessario, al solo scopo di guadagnare cinque o sei grammi di peso, ricorrere all'America per pochi centimetri cubi di legno, dato che in Italia è raro anche trovarne.

Il balsa potrà servire in seguito in altre costruzioni e per sole parti speciali in cui la leggerezza deve prevalere.

Dunque adotteremo il cirmolo, che non è altro che un abete speciale, molto dolce, leggero, compatto e molto docile all'intaglio.

Sceglieremo un pezzo ben stagionato, senza nodi e con venatura nel senso della massima lunghezza e prepareremo un blocchetto nelle dimensioni già dette, e cioè di cm. 30 per cm. 3 per cm. 6 ben squadrato e lisciato su tutte le facce.

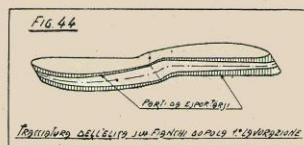
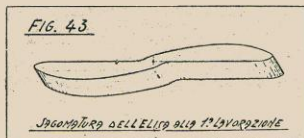
Sulle facce più ampie tracceremo le mezzerie, sia orizzontali che verticali, ed avremo co-



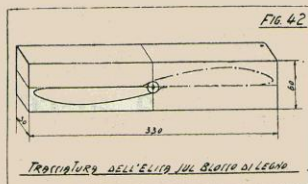
zamento e tale perdita è chiamata regresso dell'elica.

Nel caso degli aeromodelli, però, il regresso può essere trascurato, perchè sempre, o quasi sempre, i modelli volano a favore di vento, il quale annulla il regresso, e non è raro il caso che un aeromodello percorra in volo uno spazio superiore al passo della sua elica

di esse potremo assai facilmente e con maggior esattezza disegnare l'elica intera sul blocchetto di legno da cui la ricaveremo.



del modellista



si automaticamente segnato anche il centro dove dovremo praticare il foro del mozzo, che deve combinare con l'incrocio delle linee segnate.

Con un trapano e una punta di due millimetri di diametro, foreremo il foro anzi detto cercando di stare verticali, in modo che la punta esca nel punto esatto d'incrocio delle altre due mezzerie opposte.

Con le forbici ritaglieremo ora i disegni dell'elica riprodotti sul cartoncino, ed avremo così le due sagome sia della vista di fronte che della vista di fianco.

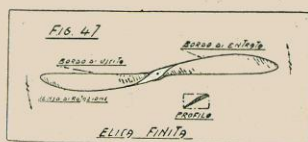
Prendiamo prima la sagoma della vista di fronte e con un chiodo facciamo il centro sul foro del legno in corrispondenza del centro del mozzo sulla sagoma stessa.

Nella vista di fronte abbiamo un lato quasi completamente rettilineo, che faremo combinare con la mezzaria tracciata sul legno da lavorare.

Posata così la sagoma (fig. 42) sul blocchetto, con una matita la contorneremo in modo da tracciarne la copia sul legno.

Gireremo la sagoma poi di 180° e ripeteremo il disegno: avremo così su una faccia del parallelepipedo l'elica vista in fronte completamente disegnata.

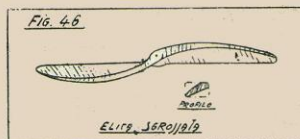
Eseguiamo la stessa operazione dalla parte opposta, mettendo la sagoma in senso inverso e dopo, tenendo il legno stretto nella morsa, con l'aiuto di un compagno si può segare, togliendo l'eccedenza del legno laterale e ricavando co-



si l'elica già sagomata nella parte della vista frontale (figura 43).

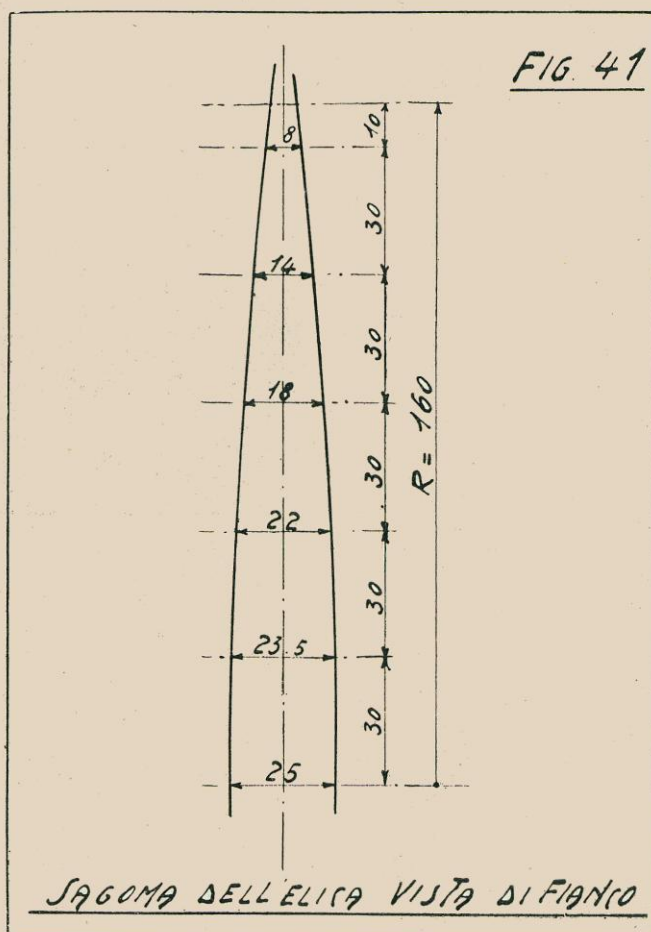
Con una raspa toglieremo i difetti prodotti dalla sega (comune voltino o sega stretta da falegname); poi esternamente e lateralmente vi segneremo l'asse passante per il centro.

Riferendoci a quest'asse prenderemo la seconda sagoma, cioè quella laterale; e con



e del tatto (così faremo questa volta; ma in altre costruzioni saremo più esatti, perchè solo con l'esattezza si ottengono i migliori risultati).

La sezione delle pale dell'e-



una matita ne riprodurremo il contorno due volte simmetricamente su ogni lato (fig. 44).

Con una sega, o anche un coltello, toglieremo il legno in più ed avremo l'elica grezza sagomata sia di fronte che lateralmente (fig. 45).

Per non complicare il procedimento costruttivo, non faremo alcuna sagoma di controllo e ci fideremo del nostro occhio

lica deve essere come quella dell'ala, cioè con un profilo di buona penetrazione con minima resistenza, e perciò piana o leggermente concava faremo la parte interna delle pale e convessa la parte esterna.

Per parte interna devi intendere quella parte che si appoggia nell'aria quando l'elica è in azione; per parte esterna la parte opposta.

Come l'ala, anche le pale dell'elica avranno il bordo d'entrata e il bordo d'uscita; e perciò il bordo d'entrata la faremo a smusso grosso ed arrotondato, mentre quello d'uscita lo faremo a spigolo vivo.

Per bordo d'entrata stabiliremo il lato curvo della pala, mentre quello rettilineo diverrà il bordo d'uscita.

Con una sgorbia ben tagliante, o anche con un trincetto da calzolaio, sgrosseremo le pale dell'elica unendo due spigoli diagonalmente opposti in modo che il senso di rotazione stabilito dell'elica risulti esatto.

Sgrossate queste due prime parti, si sgrosseranno anche le parti davanti delle pale in modo che queste risultino convesse, ossia curve all'esterno, e che il bordo d'entrata risulti grosso e arrotondato, mentre il bordo d'uscita venga a spigolo vivo.

Ottenuta l'elica sgrossata (fig. 46), a questo punto, con carta vetrata, prima grossa e poi, fina, finiremo, lasciandole, le pale curandone al massimo l'eguaglianza fra loro.

La nostra elica però, prima di essere considerata finita, (fig. 47) dovrà risultare equilibrata.

Se le pale saranno perfettamente eguali, l'elica sarà senz'altro equilibrata e per verificare ciò, non faremo altro che mettere un chiodo libero entro il foro del mozzo e, tenendone fissa una estremità, faremo girare l'elica lentamente.

Se questa si fermerà ogni volta orizzontalmente o rimarrà ferma in qualsiasi punto la si metta, vorrà dire che l'elica è equilibrata; in caso diverso, una pala risulterà più pesante dell'altra e precisamente la più pesante sarà quella che tende a tenersi in basso.

Questa pala dovrà essere assottigliata con carta vetrata fin tanto che non si sarà ottenuto l'equilibrio con l'altra pala.

Qualche volta lo squilibrio fra pala e pala dipende dal legno stesso e per evitare ciò, co-

me ho già detto, dovremo avere sempre l'avvedutezza di scegliere del legno con fibra compatta ed uniforme, privo di nodi e di parti resinose.

Costruita così l'elica, la fregheremo con un tampone leggermente imbevuto di olio di lino crudo, poi, asciutta, la passeremo di nuovo con carta vetrata più fina e la verniceremo con vernice colorata, se vorremo colorarla, o con semplice vernice trasparente (di quella che abbiamo adoperato per la carta delle ali) se vorremo lasciarla color naturale e lucida.

Giarella



LEONELLO BORSETTA - Roma. — Vorrei poteri accontentare; ma occuperei troppo spazio ed altri che, come te, attendono, rimarrebbero senza risposta alle loro domande.

Come funziona un magnete è spiegato chiaramente a pag. 2 de L'Aquilone N. 5.

Di carburatori ve ne sono di molti tipi, ma lo scopo è sempre unico per tutti e cioè di creare una miscela di gas detonante che, incendiandosi in apposita camera, imprime forza ai motori. Su questi apparecchi vi sono anche delle apposite pubblicazioni, che troverai in qualche buona libreria.

CERVO AZZURRO - Roma. — Rivolgiti alla ditta Aeromodelli e Accessori - via Riva Reno N. 118 - Bologna.

Quale libro, vi è il manuale « Modelli Volanti ed Esperienze » dell'ing. T. N. Bobrovsky che costa L. 5, Manda L. 5,80 alla suddetta Ditta e ti verrà spedito raccomandato.

P. R. - Fiume. — Il tubo, come è detto nella settima lezione, deve essere fatto di legno compensato sottile o di legno da impiallacciatura.

Per i prezzi rivolgiti ad una qualche ditta che possa fornirti detti materiali.

IGNAZIO RIZZINI - Villafranca di Verona. — I listelli di legno bosso lunghi un metro pesano:

se di sezione m/m.	1 X 2	grammi 1,—
» » »	1 X 3	» 3,—
» » »	1 X 4	» 5,—
» » »	2 X 3	» 7,—
» » »	2 X 4	» 9,—

Questi pesi sono approssimativi non potendo tener conto delle frazioni di grammo: per i prezzi rivolgiti a qualche ditta che possa fornirteli.

ETTORE FIAMMINGHI - Firenze. — Non è così facile costruire un motorino come tu dici, se non si hanno speciali doti manuali e costruttive. Prova, e se ti occorreranno e se ne sarò in grado, non ti sarò avaro di consigli.

Ricordati però, di non ricorrere a sistemi già da altri brevettati, perchè ciò potrebbe procurarti delle noie.

Auguri di riuscita.

ACHILLE VINEIS - Biella. — Sì, si possono costruire aeromodelli con due eliche in tandem, mettendo due tubi sovrapposti e quindi doppia matassa di elastico.

Per materiali, disegni ecc. rivolgiti alla Ditta Aeromodelli e Accessori - Via Riva Reno 118, Bologna.

MERLO SPENNATO - Roma. — Non vi sono libri del genere che tu desideri: vi è però il nostro giornale e perciò ti con-

siglio prenderne l'abbonamento. Se puoi fatti socio dell'Aero Club e così ti metterai a contatto con aviatori e anche con aeromodellisti. Pubblicazioni aeronautiche ve ne sono un'infinità e tutte interessanti.

ORLANDO CARLETTI - Campobasso. — Mi sono informato e non mi risulta che in America, e specie in Brasile, si facciano miracoli nel campo degli aeromodelli. In Germania si fa molta propaganda e le numerose gare sono sempre affollate di

concorrenti. In Francia pure si fanno molte gare e i modelli a tubo nudo sono esclusi, ed è questa una cosa simpatica. In Italia, è vero, la propaganda non è soverchia, ma si costruisce meglio e con maggiore tecnica, ed auguro che presto gli aeromodelli tubino rimangano solo nel campo degli iniziati. La Coppa Bonmartini dovrà essere messa in palio.

giar.

La giornata bolognese di propaganda aerea

In una cornice vasta e magnifica di spettatori si è svolta giovedì 10 maggio la giornata di propaganda aviatoria bolognese. Il successo propagandistico è stato pieno ed il pubblico ha risposto con entusiastico slancio, facendo ressa nei recinti e nei dintorni dell'Aeroporto di Borgo Panigale.

Alle 14,30 la manifestazione ha inizio con lanci di aeromodelli eseguiti da alcuni aeromodellisti, a cui fanno capo i già noti Nobili, Torre, Giordani, e altri appassionati costruttori. L'esibizione è di semplice carattere dimostrativo e con vivo interesse sono ammirati i voli di questi piccoli apparecchi, i quali rappresentano il frutto di un lungo e paziente lavoro.

Contemporaneamente appare nel cielo un apparecchio C. R., seguito da una pattuglia di altri velivoli. I lanci degli Aeromodelli sono interrotti, ed il C. R., che si sa essere pilotato da S.A.R. il Duca d'Aosta, eseguisce una serie di audaci evoluzioni di acrobazia. S.A. atterra e prende posto nella Tribuna delle Autorità.

Le manifestazioni riprendono col volo rimorchiato del veleggiatore « Balestruccio » di Bonomi. L'apparecchio a vela è pilotato dal ten. Gnecco.

All'altezza di circa 1000 metri il « Balestruccio » si sgancia dal Caproni che lo ha rimorchiato e compie audaci ed eleganti manovre sui dintorni e sul campo. Il « Balestruccio » si è affermato un ottimo veleggiatore e il pilota ten. Gnecco è stato calorosamente acclamato. Atterrito il « Balestruccio », vengono eseguiti lanci di alcuni altri apparecchi a vela, pilotati, questi, dai volenterosi allievi della Scuola sorta da poco a Bologna.

Prende il volo, con una Breda 19, il sergente Corsi, che esegue ardite ed ammirate acrobazie. Poi è la volta delle squadriglie Militari con voli e acrobazie in formazione. Vi partecipa la 115.ª squadriglia con 10 aeroplani Breda 19 di alta acrobazia del 4º Stormo Caccia comandata da S.A.R. il Duca d'Aosta. L'immenso pubblico attende con ansia che gli aquilotti comandati dal valoroso ten. col. Mattei spicchino il volo. Sono nelle carlinghe il serg. Giacchetti, il ser-

g. Acerbi, il ten. Zappalà, il ten. Tessare, il ten. Benfenati, il ten. Mezzetti, il serg. Gozzi e il serg. Corsi. E' la squadriglia dei bolidi.

Divisi in due pattuglie, una di cinque e una di tre, i piloti non erano paghi di ciò che volta a volta eseguivano, giacchè ogni esercizio si dimostrava più bello e più temerario di quello precedente; gran volte collettive, sul dorso e sul ventre, gran volta in fila indiana effettuata in modo da disegnar contro cielo una grande ruota ruotante, affondate ed impennate improvvise e violente, voli rovesci di durata notevole, vite lente e

Infine anche i piloti del folle volo hanno fatto ritorno sul campo; ma non prima di eseguire qualche cosa che nessun acrobata avesse mai compiuto, per dar modo forse ai bolognesi, ed attraverso di essi agli italiani, di mostrare fino a qual punto giungeva la loro volontà e la loro fede nella macchina alata. Una pattuglia di tre ha eseguito una vite orizzontale collettiva, non in modo, si badi bene, che i singoli apparecchi eseguissero contemporaneamente l'evoluzione acrobatica, ma in modo che essi risultassero alternativamente più alti o più bassi degli altri, in volo diritto o in volo ro-



Gli aeromodellisti si preparano per la loro esibizione

vele orizzontale, volo folle, grande S di Pegoud eseguito con gli apparecchi disposti parte in volo diritto e parte in volo rovescio, sicchè ognuno veniva ad assumere alternativamente la posizione diritta o quella rovescia, ecco le evoluzioni che elettrizzarono il pubblico di Bologna, che seguiva quegli animosi col cuore sospeso, con le orecchie lacerate dai rombi sonori, con una ammirazione e con un orgoglio sconfinato.

vecchio; come a costituire una freccia in cui la punta centrale, ruotando su se stessa, trascinava in rotazione, moltiplicata in grandezza, le punte laterali. Crediamo che nessuno al mondo abbia mai eseguito alcunchè di simile, e a giusta ragione il pubblico, incompetente e competente, ha tributato ai piloti e al loro comandante le più entusiastiche ovazioni, quando essi sono stati presentati, dopo le eccezionali prove eseguite, alle autorità.

Il pilota Marcello Santacaterina, capo istruttore dell'Aero Club Bortolotti prende il volo con un Caproni recando il paracadutista Ivo Viscardi, che ad una altezza di 800 metri si lancia con paracadute italiano eseguendo una lenta ed ammirata discesa.

Santacaterina atterra e ritorna in volo portando la bionda signorina Krafft vestita con la sua combinazione bianca, con sulle spalle lo zaino del paracadute.

Il velivolo raggiunge i mille metri e la figura umana salta fuori dal velivolo. Un balzo di circa cento metri, ed il bianco ombrellone si apre e dolcemente sbalottato dal vento, scende sul terreno del campo. La paracadutista tedesca, che è al suo 180 lancio, è contenta di questa nuova riuscita ed il pubblico la acclama e la vuol vedere. Il programma è terminato.

La giornata aerea di Bologna non poteva avere una riuscita migliore e noi ce ne congratuliamo vivamente con gli organizzatori e con l'ing. Serafini, valoroso asso di guerra, che ne è stato il promotore e l'animatore.



S. A. R. il Duca d'Aosta a colloquio con la paracadutista Krafft



L'AQVILA.

Un ampio giro, una virata stretta e l'aquila si buttò giù a spirale con le grandi ali nere immobili fino a raggiungere il picco di un'insenatura nel quale tre aquilotti attendevano col becco aperto — un becco già aspro e tagliente — il ritorno della mamma.

All'apparire dell'aquila i piccoli cominciarono a stridere e ad aprire il becco fino all'inverosimile; ma la mamma, questa volta, nessun cibo aveva portato per loro.

Qua e là, giù nella vallata, si potevano scorgere delle ondulate chiazze bianche: belanti pecore serrate attorno al pastore e circondate da grossi cani ringhianti; come poteva l'aquila scagliarsi laggiù, senza porre a rischio sicuro la propria vita? E i suoi piccoli cosa avrebbero fatto senza di lei?

Chi li avrebbe difesi?

Negli occhietti lustrati e crudeli dell'aquila passò qualcosa come una tenerezza incerta, passò un riflesso di amor materno.

Il cuore le si gonfiò d'orgoglio al ricordo del suo aquilotto primogenito: poderoso, dalle ampie ali nerissime, dagli artigli di ferro; ripensò, con un po' di pena, al giorno in cui la canna di un fucile si era spianata contro di lui, ma essa, la mamma, l'aveva difeso, gli si era parata dinanzi facendogli scudo col proprio corpo, e il cacciatore, forse commosso dal suo atto generoso, non aveva sparato.

L'aquila si guardò attorno,

nel nido i suoi piccoli si erano chetati e formavano come una larga chiazza bruna; il cielo d'un azzurro, intenso, si perdeva là in fondo in una sfumatura biancastra.

Non spirava un alito di vento e l'aria ferma pareva esalare un senso infinito di solidità e di pace.

Ad un tratto risonò lontano il rombo di un motore e un aeroplano, che i raggi del sole faceva luccicare, apparve piccino, sperduto nel cielo; man mano che il velivolo aumentava di dimensione, il rombo sempre più sonoro s'intensificava planando giù per la vallata.

Improvvisamente l'apparecchio parve esitare e poi si abbassò su di un prato sottostante toccando dolcemente terra con le ruote e con il pattino; quasi nello stesso istante, ebbe ancora un fremito e poi si fermò.

L'aquila dall'alto del suo picco osservava curiosa quello strano uccello metallico: dall'apparecchio scese una personcina graziosa e la « combinazione » di volo non riusciva a nascondere completamente quell'esile figurina femminile.

L'aquila stupì: una donna!

Si, era proprio una donna la giovane pilota che dall'alto della sua macchina alata aveva creduto di avvisare nel poderoso respiro del motore qualcosa di anormale, ma ora, china su di esso, constatava che nulla vi era di guasto.

Si alzò dando una scrollata ai riccioli bruni che facevano capolino dal casco; gli occhiali rialzati sulla fronte scoprivano due grandi occhi neri dallo sguardo fiero e gentile: lo sguardo fermo e sincero della donna italiana.



Le mani dell'intrepida aviatrice — due mani sottili che sapevano posarsi sicure sul volante — si alzarono ad accarezzare l'elica, poi, quasi si fosse accorta soltanto allora di essere in piena montagna, si guardò attorno e un urlo le uscì lacerante dalla gola: un'aquila, la grande aquila nera si scagliava dall'alto del picco, puntando velocemente verso di lei.

Istintivamente essa allargò le braccia quasi a difendere l'apparecchio...

... allora accadde un fatto strano: l'aquila stette un momento incerta, poi tornò indietro, volò sul suo picco e il cuore che le batteva forte forte pareva dirle:

« Mamma! E' una mamma, è una mamma anche lei! ».

Le riaffiorò il ricordo del suo aquilotto preso di mira da quel fucile e si rivide, pronta, pararglisi dinanzi con le ali spalancate...

Quel grande uccello metallico era certamente figlio di quella graziosa personcina; davvero la piccola donna era troppo minuscola per avere un figlio tanto robusto: ma non era forse il suo aquilotto primogenito assai molto più grande di lei?

Guardò l'aviatrice che se ne stava ancora immobile davanti al suo apparecchio...

No, cara, piccola generosa mamma, l'altra mamma lassù per nessuna cosa al mondo si sarebbe ancora slanciata contro di lei!

Gli occhietti saettanti dell'aquila brillarono svelti, si fecero più lucenti, chissà, forse per una lacrima...

Lontano, il velivolo, guidato dalla giovane aviatrice, portava nel cielo il suo saluto fragoroso.

Armi Dalilla

POSTA AEREA

emiss. occidentale emiss. orientale

ACHILLE VISCONTI - *Gardone Val Trompia*. — Nell'accoglierti, con tutto l'entusiasmo, nel nostro nido operoso, mi permetterai di presentarti, con le stesse tue parole, ai nostri buoni aquilotti ed alle nostre gentili rondini: « Nato nel 1893 ebbi la fortuna di vedere attuato il millenario sogno del volo umano, e di avere potuto seguire fin dal suo inizio il rapidissimo progresso dell'aviazione. Da giovanetto fui testimone oculare di moltissimi di quei voli coi quali i primi ardimentosi dell'aviazione, in grazia alla loro perizia e alla loro audacia, sebbene montassero su fragilissime, con motori imperfetti, sapevano strappare alle folle dei liranti applausi. Non dimenticherò mai i bei voli di Cattaneo, di Ruggerone, di Cagno, di Latham nel circuito di Milano del 1910; gli strabilianti looping di Pégoud e di Manissero che lasciavano allibiti gli spettatori, le lunghe giornate da me trascorse nella brughiera di Gallarate per assistere ai bei voli dei primi aquilotti della Scuola Militare e di quella delle Officine Caproni. Indescrivibile entusiasmo suscitavano in me le vicende dei primi raids, e più di tutti incancellabile mi resterà il ricordo dell'epica gesta e della immeritata fine di Geo Chavez. Tale era la mia passione per l'aeronautica, che avevo deciso di diventare aviatore; e scoppiata la Guerra Mondiale, mi arruolai nel Battaglione Aviatori con sede in Torino coll'intenzione di prendere il brevetto di pilota. Purtroppo però le mie condizioni fisiche e la precaria salute non permisero di realizzare il mio sogno e dovetti accontentarmi di assistere nei diversi Campi e nelle diverse Squadriglie

alle belle ed eroiche gesta dei miei compagni d'arme, e seguire l'immenso progresso che ebbe l'aviazione durante la guerra senza poter prendere parte attiva a questo vastissimo movimento. Dopo l'armistizio, sebbene prosaici problemi terrestri... mi impedissero ancora di realizzare il mio sogno di poter solcare una buona volta le vie del cielo, non diminui mai in me l'entusiasmo per l'aviazione: seguo quindi con vera passione e con grande interesse i suoi formidabili progressi, vigilando collo spirito costantemente teso al mio ideale, spiando l'attimo fortunato nel quale mi sarà possibile liberarmi da tutte le contingenze terrene che ancora mi inchiodano al suolo per potermi lanciare nell'immenso azzurro. Con queste mie aspirazioni, avendo una quindicina di giorni addietro fatto casualmente la conoscenza col Vostro AQUILONE in una edicola di Brescia, ho subito constatato che non era assolutamente possibile che anch'io non facessi parte della Vostra Famiglia... La constatazione è stata giustissima! Questa tua auto-presentazione mi è piaciuta per la rievocazione di quegli anni oramai lontani in cui abbiamo avuto la ventura di assistere ai primi tentativi del volo umano e mi è piaciuta, anche, perchè ho veduto in te, un collaboratore, in questa nostra fatica di anziani cui è affidato il delicato, difficile anche, ma gioioso compito di guidare i giovanissimi lungo il cammino dei loro grandi entusiasmi che il Duce, precedendoci tutti, illumina con la luce del genio. Il tuo programma di attività per la diffusione del nostro giornale è approvato integralmente. E' stato

dato corso ai due abbonamenti e ti sono state spedite le copie di saggio. Le annate 1931 e 1932 sono esaurite. L'annata 1933 costa cinque lire. Mille grazie di tutto, a buon rivederci al convegno milanese dei nostri Aquilotti e ricambiatissimi gli alati saluti fascisti.

NUVOLA NERA - *Venezia*. — Non dico che tu e i tuoi dieci o dodici camerati abbiate torto nel lamentare i ritardi con cui è uscito il giornale, però chi ha disertato ha dato la più lampante dimostrazione di non meritare l'iscrizione a un nido di aquilotti. Scrivi: «...gli altri ci hanno lasciati in asso perchè non vogliono andare dal giornalista inutilmente!». Ti assicuro, caro Nuvola Nera, che quanti di essi posseggono, anche una minima dose di quelle qualità che sono indispensabili per vivere nel nostro ambiente, torneranno. Gli altri è meglio perderli. Non si rinuncia a l'Aquilone, quando se ne è fatta l'intima conoscenza, anche se per averlo si debba compiere un sacrificio ben più grande di una quotidiana passeggiata sino al giornalaio! Gli aquilotti del tempo di Mussolini debbono essere temprati a ben altro! Alalà!

AVIOLETTA - *Roma*. — Non è che il tuo pseudonimo possa confondersi con Avionetta di Milano (cui giro le tue cameratesche congratulazioni) ma mi sembra che non si adatti ai tuoi entusiasmi e ai tuoi progetti per l'avvenire. Avio-letto... fa pensare alle soffici coltri più che alle azzurre vie dei cieli! Mi compiacio dei tuoi ottimi progetti per la diffusione del nostro giornale. Se vuoi che mandiamo

dei numeri di saggio, procuraci gli indirizzi. Guarda che il motto non era accluso alla lettera. Ricambio saluti fascisti.

LORENZI ANTONIO - *Varazze*. — Per entrare in carriera aeronautica devi conquistare, prima di tutto, la tua brava licenza di Istituto tecnico superiore. Dopo potrai accedere alla R. Accademia Aeronautica. Oltre a questa via, c'è quella aperta dei concorsi che ogni anno il Mi-



Zio Falcone di Ugo Rodorigo di Roma

nistero bandisce per chi non vuole o non può frequentare l'Accademia. Per ora quindi studia e raggiungi la prima metà, coltivando nell'animo la bella passione per l'arma azzurra. Mi compiacio del tuo proposito di voler dedicare le vacanze estive alla propaganda per l'Aquilone e te ne ringrazio ricambiando i saluti alati.

ANDREA BOTTIGELLI - *Busto Arsizio*. — Grazie della fotografia che metto nell'album dei fedelissimi. Sei un bel ragazzo e mi auguro che tu sia anche un fiero aquilotto. Fotografie di abbonati non ne pubblichiamo se non per presentare aquilotti o rondini che si siano distinti per meriti eccezionali...

FERLINI GIOVANNI - *Foligno*. — La tua costanza mi piace ed è degna di essere premiata. Noi ti aiuteremo per quanto ci sarà possibile accompagnandoti verso la meta con l'augurio più fervido e affettuoso.

STUDENTE GIACOMO - *Crema*. — Chiunque, esperto o novizio che sia, può collaborare per la rubrica enigmistica, né vi sono limiti circa la materia da trattare. Purchè si tratti di giochi e siano adatti, si pubblica. Ricambio i saluti.

AVIATRICE - *Roma*. — Ricambio le azzurrissime affettuosità. Il racconto che hai mandato testimonia la tua fede e, soprattutto, la tua buona volontà. Sono belle doti queste, ma non bastano per mettere insieme scritti che si possano pubblicare, in un giornale come il nostro. Abbi pazienza e vogliaci sempre bene come noi te ne vogliamo. A Maria salutissimi ed a Lucia auguri infiniti e fervidi.

VERA DI MARCANTONIO - *Roma*. — Quanto mi duole di sapersi in luogo di cura, sofferente... E come vorrei poterti confortare! Ma tu non hai bisogno di conforto, perchè sei serena, coraggiosa, paziente; e tutti si meravigliano, anzi, anche i medici, per la tua forza d'animo degna di una vera Piccola Italiana di



Ecco un libratore nella rete... telegrafica. L'istruttore, a terra, si mette le mani nei capelli

Mussolini. Brava! Il nostro Direttore ha voluto premiarvi assegnandovi uno dei due abbonamenti che il Dott. Lisi di Agordo gli ha messo a disposizione perché ne facesse dono. Sei contenta? Guarisci presto, Vera; questo è l'augurio che accompagna il mio saluto affettuoso.

AQUILOTTO FIORENTINO. — Grazie delle belle e buone espressioni che usi verso il nostro giornale, che è l'unico del genere nel mondo. Puoi domandare all'Aero Club più vicino a te le notizie che richiedi. Della tua città sono pochissimi gli abbonati. Cerca di farne qualcuno con la tua opera di propaganda. Ti è stato spedito il volume richiesto ed il numero del giornale che ti mancava. Saluti affettuosi.

GIOVANNI MORTAROTTI - Torino. — Per essere ammessi ai Corsi allievi sergenti pilota occorre possedere la licenza di scuola media di grado inferiore; per cui è sufficiente il tuo titolo di studio. Per essere ammessi a tali concorsi occorre avere compiuto il 17° anno di età e non superato il 19°. Se un sergente pilota non di carriera ottiene di essere rafferma-

lavori furono pubblicati nel n. 6. I premi vennero spediti.

3. **Esprimere allo zio Falcone un pensiero affettuoso senza usare né penna, né matita, né inchiostro.**

Sono stati premiati: GIOVANNI FLORES di Napoli che ha scritto ingommando, su un foglio di carta, delle letterine formate da della pastina da brodo; PAOLO COLOMBO di Bergamo che ha scritto punteggiando con uno spillo un foglio di carta da disegno; VERA DI MARCANTONIO di Roma che ha fatto uso del... telefono.

4. **Divagazioni, in prosa o in versi (con o senza illustrazioni) sul tema: «Aprile dolce dormite!».**

Molti concorrenti non si sono attenuti al tema inviando divagazioni sul mese di Aprile invece che sul proverbio. Così molta buona volontà; tra i versi, i... versacci e i disegni (molto poco originali!) che sono arrivati, sono stati assegnati due premi. Uno a GIAN CARLO ZANCA di Manzoa e uno a BASCAU ALDO di Cagliari.

5. **Un motto per gli Aquilotti e le rondini dell'«Aquilone».**

Questo concorso è prorogato al 15 giugno p. v. perché desidero che vi sia la più larga partecipazione possibile. Raccomando di tenere presente che si tratta di un motto la di cui precipua qualità deve essere la brevità. Un motto per la nostra carta da lettere, per un eventuale distintivo, da servire come funzione di riconoscimento nei nostri incontri. Ricordarsi di scrivere il motto proposto su di un foglietto o una cartolina e di aggiungergli soltanto: nome e cognome e indirizzo.

6. **Gara del francobollo benefico anti-tuberculare.**

Anche la scadenza di questo concorso viene prorogata di quindici giorni. Si tratta: 1) di acquistare molti francobolli chiodilettari antituberculari che si vendono a beneficio dei tubercolosi poveri; 2) di ingommarli su di un foglio di carta formando con essi un disegno di gusto, originale, possibilmente di soggetto aviatore; 3) di aggiungere sul foglio: nome e cognome e indirizzo; 4) di spedire il foglio non oltre il 15 giugno p. v. indirizzandolo all'Aquilone, Viale dell'Università, Roma.



Implacabile, Pierino Sartori s'è guita con la serie "Zio Falcone" in catinella. Quando la pianterà?

può, dopo tre anni di servizio presso il reparto cui è destinato, essere ammesso, sempre per concorso, ai Corsi biennali di integrazione che si svolgono alla R. Accademia Aeronautica di Caserta ed essere nominato sottotenente pilota in servizio effettivo, dopo superati gli esami. Ti è stato spedito l'opuscolo richiesto. Saluti e auguri.

RICCARDO CIVIERI - Bolzano. — La tua richiesta è un po' troppo forte, in verità; ma poiché l'Amministratore vuole facilitarti il compito, mi ha detto che è disposto a spedire i 16 apparecchi se tu gli mandi l'importo di almeno 6 abbonamenti. Mi pare che tale proposta sia accettabile da te e dai tuoi compagni, se hanno veramente l'intenzione di entrare a far parte della famiglia dei nostri Aquilotti. Ricambio i saluti.

IN TEMA DI CONCORSI riepiloghiamo e concludiamo. Dal primo dell'anno ho indetto le seguenti gare:

1. **Ritratto immaginario dello zio Falcone.**

Questo concorso è diventato permanente; però, mentre i disegni pubblicati sino a questo numero sono stati anche premiati, per l'avvenire il premio consisterà... nell'onore della pubblicazione. Quindi chi ha della fantasia originale ed ha anche l'abilità di esprimerla col disegno, mandi pure che si continuerà a pubblicare, sempre che ne valga la pena. In quanto ai premi spettanti agli autori dei ritratti pubblicati sino ad oggi, li spediremo al più presto.

2. **Riassumere efficacemente, con non più di cento parole, una grande gesta aviatoria.**

Furono premiati: Costantino Fassò di Cagliari e Armi Dalilla di Milano, i cui



Adolfo Rozzi di Roma immagina Zio Falcone tutt'altro che malinconico...

E' IN PREPARAZIONE un grande CONCORSO ESTIVO che sarà reso noto col numero del 1° luglio p. v.

AVIONETTA - Milano. — Prima di tutto ti dico che in questo momento io non sono più io, cioè che io ti scrivo per mano e col pensiero di un'altro, il quale potrebbe anche essere il direttore. Dunque, se hai capito, dirò innanzi tutto che riceverai direttamente la lettera promessa.

In quanto al ritardo del giornale, questo è un affare tanto serio quanto inconsuetto, dico inconsuetto, anzi straordinario, poiché ciò non accadrà più. La colpa del ritardo va addebitata, tutta, allo stampatore, il quale (e te lo dico in confi-

denza) ha passato un brutto quarto d'ora. Per poco non gli abbiamo fatto sparire L'Aquilone sotto gli occhi! Se tu avessi visto che faccia ha fatto! «Come! Portarmi via L'Aquilone? Ma io farò lavorare gli operai anche di notte — ha detto. — Io non permetterò mai che il più bel giornale per ragazzi se ne vada dalla mia tipografia! Mi dovesse costare il più grande sacrificio, non lascierò a nessun altro la soddisfazione di stampare L'Aquilone». Insomma, gli abbiamo perdonato, e ci siamo fatti promettere che ritardi non ce ne saranno più.

Dunque, tranquillizzati. Come vedi, il racconto L'Aquila è pubblicato in questo numero.

Scrivi pure il capolavoro che annunzi. Ma, per carità, stai attenta. Non scrivere, per esempio, stò con l'accento. Tu sei una brava ragazza (o bambina, o fanciulla — cosa sei?), ma sei distratta, distratta, distratta.

Un affettuoso saluto (ed uno a Pia Gregnani di Milano da parte tua) dal tuo (falso).

Zio Falcone



41. Sciarada

Se errato tu hai,
il primo pagherai;
l'altro è sovrano
del regno italiano;
il tutto è bellezza,
t'infonde gaiezza,
adorna la dama...
Chi è che non l'ama?

42. Metagramma

Coll'f son città;
coll'm son parte del corpo umano;
coll'n son piccino;
coll's son tranquillo;
col v son modesto.

43. Scambio di vocali

Coll'e corro veloce;
coll'o soglio reale;
coll'i attributo divino.

44. Indovinello

Guai se il padrone non m'ha con sè!
egli è spogliato e ben gli sta,
perch'io il preservò, ed ei per me
dovunque penetra, dovunque va.
Nella mia casa per poco sto,
stretta ed oscura quant'altra fu;
ma giro, giro e tanto fo
che a bene riesco. Pensaci tu.

A norma del regolamento per il campionato enimmistico 1934-XII (vedi N. 1 e N. 2) le soluzioni debbono essere inviate esclusivamente a mezzo di cartolina postale. Tra i solutori di almeno tre dei quattro giochi sopra pubblicati sarà estratto a sorte un premio e questo indipendentemente dai premi annuali e semestrali.

Scadenza: 30 giugno 1934-XII.
Premio: Interessanti fotografie di manifestazioni aviatorie.

Cantieri Riuniti dell'Adriatico

Soc. An. 150 milioni int. versati
Direz. Centrale - TRIESTE - Palazzo Lloyd

Officine Aeronautiche

Monfalcone

Apparecchi Cant - Aeroplani ed Idrovolanti civili, militari, per scuola e turismo



Aeromodelli e Accessori Via Riva Reno, 118 - Bologna

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

Per il Catalogo inviare L. 1

“LANE MARZOTTO”

OTTIME - MORBIDE - RESISTENTI - IL FILATO PERFETTO
PER TUTTI I LAVORI DI MAGLIERIA A MANO
ED A MACCHINA



“voio antola....”

**PURGANTE AQUILA,
AL CIOCCOLATO**