

# L'AQUILONE

Abbon. annuo L. 7 - Per l'estero L. 15  
Onorario L. 500 - Un numero cent. 30

quindicinale di aeronautica per i giovani

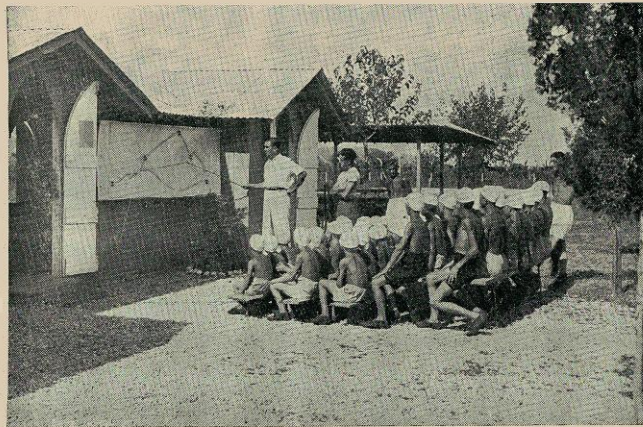
Direz. Amm. e Pubblicità: Roma  
Viale dell'Università - Telef. 45-317



# LA COLONIA ELIOTERAPICA "ANNA D'AOSTA,"

**M**iei cari amici, dal giorno che vi accompagnai nella visita alla Mostra Aeronautica di Milano, ho sempre sentito vivo il desiderio di condurvi un poco a zonzo sui campi d'aviazione d'Italia, per farvi conoscere più da vicino le nostre ali e i nostri aviatori. Oggi però voglio condurvi in un campo, non per mostrarvi apparecchi ed uomini, ma per farvi conoscere quello che il cuore di questi uomini e il loro senso di fratellanza fascista hanno creato.

Siamo nelle vicinanze di Gorizia, nell'Aeroporto di Merna. Non entriamo nel campo, ma dirigiamoci lungo il recinto esterno verso il lato sud di esso; ecco, dopo l'ultimo hangar, un vasto terreno delimitato da un'elegante palizzata. Sono 2000 mq. di terra dove, come vedete, qua e là si erigono strane costruzioni. Dico strane perchè tolto quell'ampio padiglione, le altre sembrano costruzioni di fortuna poste là in attesa di essere sostituite da opere definitive. Infatti guardate: vi è



Il maestro illustra la Crociera del Decennale

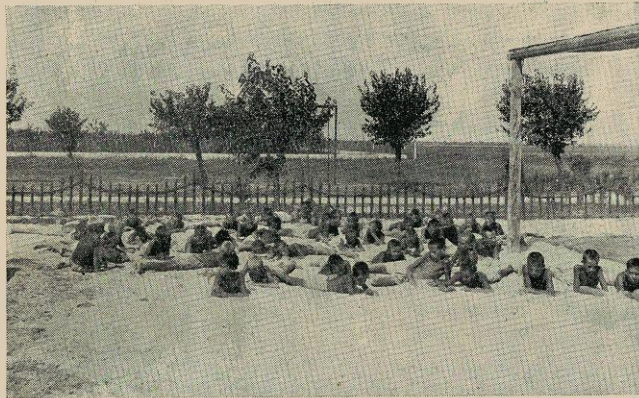
ro, in due turni separati, un mese di sana vita all'aperto.

Voi avete i vostri genitori che pensano allo sviluppo del vostro corpo, che si preoccupano di condurvi al mare o ai monti, a seconda che l'uno o gli altri siano più utili alla vostra salute, ma ci so-

Ma accorgo di aver parlato troppo, segno questo che Nonno Meo sta invecchiando molto. Scusatemi, ora parlerò meno e mi limiterò a farvi da guida.

Ecco siamo entrati nel recinto della Colonia. Seguiamo questo vialetto coperto di ghiaia: ecco un piccolo spiazzo in mezzo al quale si erge un pennone, ecco sulla nostra destra una palestra ginnastica fornita di tutti i più moderni attrezzi; ecco a sinistra, un poco più avanti, la prima di quelle costruzioni un poco curiose che abbiamo osservate dall'esterno: la tettoia formata da cannuccie intrecciate. Essa copre per circa  $\frac{1}{4}$ , una superficie di 40 mq. coperta di sabbia per uno spessore di oltre 25 cm. Questa superficie è usata per le insabbature e per i bagni di sole, la tettoia serve ad attenuare la potenza dei raggi in modo che l'assorbimento di essi sia graduale.

Subito dopo la tettoia, verso la fine dell'area insabbiata, ecco una vasta piscina natatoria; giriamo a destra passando vicino al grande serbatoio che alimenta quattro docce ed eccoci di fronte a questa costruzione in legno che somiglia un poco a una casetta



Al sole, sulla sabbia

una vasta tettoia, poi un'altra tettoia di cannuccie che ricopre parte di una larga superficie di terreno sparso di sabbia e più in là una tettoia ricoperta di frasche che ha qualche cosa di esotico.

Vogliamo entrare in questo recinto, che data l'ora mattutina — sono appena le 7 — è deserto. Venite.

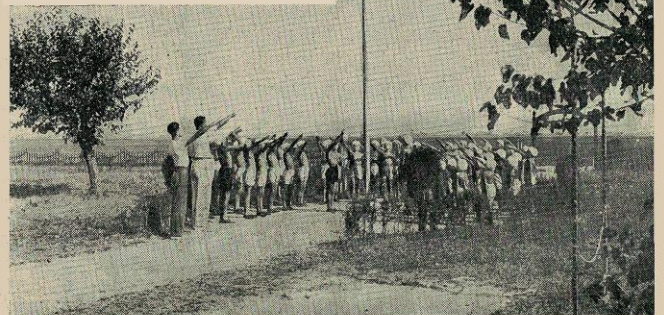
Siamo nella Colonia elioterapica "Anna d'Aosta" fondata nel 1932 sotto gli auspici delle LL. AA. RR. i Duchi d'Aosta, ad iniziativa del Comando dell'Aeroporto di Merna che, entusiasticamente seguito da tutto il personale dell'Aeroporto, volle e concretò questa bella istituzione che ad ogni estate accoglie i bambini poveri dei paesi vicini, per far trascorrere lo-

no tanti bambini malati o malaticci che non potrebbero, per le condizioni finanziarie delle loro famiglie, trascorrere un mese in un luogo di svago e di cura insieme, se le Opere Assistenziali del Partito non provvedessero, come sapete, ad inviarne un gran numero — e potremmo dire tutti — al mare o ai monti. Vicino alle Colonie estive create dalle Federazioni Provinciali Fasciste, ne sono sorte altre organizzate da aziende o da enti pubblici, che affiancano e seguono l'opera benefica del Partito ed una di queste è la Colonia che noi visitiamo, che vive per le offerte volontarie del personale tutto dell'Aeroporto di Merna, dal Comandante all'ultimo uomo di manovre.

svizzera. Questo è lo spogliatoio; più avanti ancora ecco una vasta tettoia occupata da tavoli e da panche: è il refettorio. Ecco infine la tettoia coperta di frasche che serve per il ristoro all'ombra e per le conversazioni che gli insegnanti tengono ai bambini della Colonia su argomenti vari.

Ora mettiamoci qui da un lato, al riparo e osserviamo come si svolge la vita della Colonia. Sono ormai le 7,30 e cominciano ad affluire i piccoli ospiti; mano mano che essi arrivano, vanno allo spogliatoio, lasciano i loro vestitini e escono con la divisa della Colonia che è molto succinta e che serve perfettamente allo scopo per cui la Colonia esiste: pantaloncini corti, dorso nudo, scarpe basse, cappello di tela bianco. Ora i ragazzi sono tutti giunti e si schierano, in quello spazio che abbiamo visto entrando, intorno al pennone portabandiera. Recitano la preghiera dell'aviatore e quindi, mentre la bandiera sale sul pennone, salutano romanamente. La loro giornata si è iniziata rendendo onore al simbolo della Patria come si inizia in ogni campo d'Italia la vita dell'aviatore.

Ora viene servita un'abbondante colazione, alla quale sono spiacente di non potervi invitare, e poi comincia la vita normale del campo. Vorrei trattenermi qui con voi per tutta la giornata e farvi seguire a ogni ora ciò che i ragazzi fanno. Ma non è possibile perchè ho tante cose da fare e perchè voi, forse, vi annoiereste. Vi dirò in succinto come vanno le cose qui alla Colonia "Anna d'Aosta". Dopo la prima colazione, dalle 9 alle 10,35, si svolgono esercizi ginnastici e gio-



L'alza bandiera, all'alba

chi; dalle 10,30 alle 11,30 bagno in piscina, bagno di sole ed esercizi respiratori; dalle 11,30 alle 12 colazione; dalle 12 alle 15 riposo; dalle 15 alle 16 conversazioni culturali; dalle 16 alle 16,45 bagno in piscina, esercizi respiratori, bagno

di sole; dalle 16,45 alle 17,15 seconda refezione e quindi, dopo aver di nuovo recitato la preghiera dell'aviatore e avere assistito all'ammaina bandiera, i bimbi tornano alle loro case per riprendere al mattino successivo la loro sana vi-

ta all'aperto, vita che migliora il loro corpo ed eleva il loro morale, perchè si svolge in un ambiente di sana disciplina e di profonda fede fascista.

**Nonno Meo**

## Primi voli e aviazione di oggi



UNA trentina di anni fa, per farsi aviatore, occorreva un temperamento di apostolo. L'uomo provava le sue ali nei suoi primi voli. Chi non aveva fede, perdeva energia e coraggio nella lotta contro gli ele-

che sovente era vanamente atteso. Per uscire da tale snervante attività, qualcuno adottava il sistema del rimorchio a mezzo di autovettura, ancora in uso per il decollo dei velivoli a vela, e si faceva rimorchiare preferibilmente nei pressi di una spiaggia da dove finiva per innalzarsi a stento alla guida di un cervo volante.

la prima ora. Quando uno dei nostri aeroplani di oggi passa sopra la testa di quei pionieri, io sono sicuro che essi debbono provare un'infinita gioia ritornando col pensiero alle loro infinite pene, alle loro prove embrionali e debbono domandarsi, davanti a tanta realtà, se non sono preda di un sogno.

Come il pilota incaricato di condurre la nave al porto, così l'aviatore dei nostri giorni deve da solo sapersi dirigere nei mari azzurri del cielo, possedere la padronanza di sé ed essere sicuro della propria volontà. Per quegli che possiede le attitudini necessarie, l'apprendere l'arte del pilotaggio a motore non è impresa molto lunga nè difficile: un soggetto medio può ottenere il suo brevetto anche in un solo mese. Senza aggiungere che l'aeroplano, progredendo sempre nel suo perfezionamento per il continuo e incessante lavoro dei tecnici, ha raggiunto un periodo in cui la sua sicurezza è in istato di rivaleggiare con tutti gli altri mezzi di locomozione.

Come si diventa aviatore in Italia? Entrando alla R. Accademia Aeronautica di Caserta, da dove i giovani escono ufficiali piloti per percorrere la loro carriera sino ai gradi più elevati; prendendo parte ai Corsi premilitari di pilotaggio aereo o conseguendo a proprie spese il brevetto civile di pilotaggio aereo in una delle tante Scuole

La R. Accademia Aeronautica ha lo scopo principale di provvedere all'educazione e all'istruzione dei giovani che aspirano a diventare ufficiali in servizio permanente dell'Arma Aeronautica nel ruolo Naviganti. L'Istituto assolve i suoi compiti seguendo metodi educativi e didattici dei più moderni e tali da preparare nel modo più completo, moralmente, intellettualmente e fisicamente, i giovani alla vita militare aeronautica.

Dal 1923, anno in cui venne fondata la R. Accademia, si sono svolti undici corsi regolari. La denominazione storica dei vari corsi, in ordine cronologico, è la seguente: Aquila — Boreo — Centauro — Drago — Eolo — Falco — Grifo — Ibis — Leone — Marte — Nibbio.

Per quel che riflette la spesa a carico delle famiglie, Il Duce ha esonerato gli allievi della R. Accademia Aeronautica dal pagamento della retta annuale per la frequenza della seconda classe del corso di studio. Anche la retta del primo anno non viene versata, perchè il Ministero ha sempre considerato questo periodo come prova. La retta del terzo anno viene trattenuta sugli assegni spettanti agli allievi nella loro qualità di aspiranti.

I corsi premilitari di pilotaggio aereo hanno lo scopo di addestrare all'esercizio del volo, senza distoglierli dalle normali occupazioni, i giovani iscritti alle Organizzazioni giovanili fasciste che desiderino prestare in seguito servizio di leva nella R. Aeronautica in qualità di piloti.

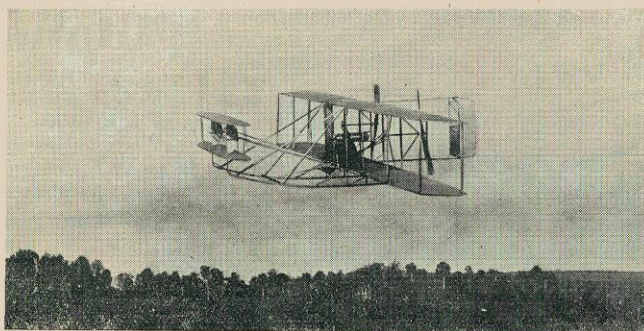
Le istruzioni, completamente gratuite, sono svolte tanto nella mattinata quanto nel pomeriggio, per conciliare l'orario della Scuola di pilotaggio con le occupazioni degli allievi nella vita civile.

Le numerose Scuole civili di pilotaggio aereo sono istituite per coloro che a proprie spese vogliono conseguire il brevetto di secondo grado, indipendentemente dall'età e dal sesso. La spesa da sostenere non è molto gravosa, inquantochè non supera le lire quattromila che possono anche essere pagate ratealmente.

Presentemente occorre ancora frequentare una scuola, ma in un prossimo domani, quando tutte le perfezioni di forma e di struttura degli apparecchi saranno state raggiunte, allora si diverrà aviatori semplicemente con qualche lezione di guida, come oggigiorno avviene per coloro che si dedicano allo sport automobilistico.

**G. d. N.**

**NON SI PROCEDE AL CAMBIAMENTO DI INDIRIZZO, SE LA RICHIESTA NON E' ACCOMPAGNATA DA UN FRANCOBOLLO DA 50 CENTESIMI E DALLA FASCETTA CON LA QUALE SI RICEVE IL GIORNALE**



Aeroplano Wright in volo

menti ostili. I temerari conquistatori del cielo venivano trattati da pazzi: non si prevedeva nulla dei meravigliosi successi degli aviatori di oggi.

Nel 1904 erano ben pochi: l'aviatore di quei giorni lontani, ridotto alle proprie risorse, era obbligato egli stesso ad andare alla ricerca di un terreno convenientemente adatto e propizio soltanto al volo planè, perchè le sue ambizioni non andavano al di là di questo esperimento.

La ricerca del terreno non era cosa facile. Essa era lunga e penosa. Trovata la località, vi si costruiva un hangar smontabile, si facevano gli addii al mondo, alla famiglia ed agli amici e si rimaneva isolati conducendo un'esistenza da certosino per attendere il vento, elemento allora necessario per l'esercizio del volo.

Spessissimo le esperienze venivano grandemente intralciate dalla calma esasperante e inalterabile dell'aria, e l'aviatore di quei tempi il più delle volte finiva col demolire rapidissimamente l'apparecchio con tanta cura e tanto amore costruito.

Pieni di fede e mai scoraggiati dagli insuccessi, quei pionieri rinviavano a tempo migliore le esperienze più serie; da loro stessi perfezionavano gli apparecchi e poi attendevano sempre il vento,

Ecco come un aviatore del 1904 agiva, quando possedeva un temperamento e una fede di apostolo.

Quegli sforzi, quelle esperienze ripetute condussero infine alla realizzazione di apparecchi maneggevoli e resero possibili i meravigliosi successi degli anni che seguirono. La rapidità di tali successi sorprese, allora, tutto il mondo, compresi gli stessi artefici del-



Uno dei primi tipi di apparecchi

# Gli apparecchi italiani al giro aereo d'Europa

## Il "P. S. 1,"

Al Giro Aereo d'Europa per apparecchi da turismo svoltosi dal 20 agosto al 15 settembre, l'aviazione italiana ha partecipato con sei apparecchi da turismo.

La gara è stata congegnata in modo da premiare l'apparecchio da turismo migliore. A tale scopo una serie di prove vigorose, sia in volo che a terra e un esame delle qualità tecniche e pratiche ebbero luogo nel campo polacco di Varsavia. A questa serie di prove seguì l'effettuazione del volo vero e proprio, su un circuito di oltre nove mila chilometri passante attraverso la Polonia, la Germania, la Francia, la Spagna, la Tunisia e l'Algeria, l'Italia (toccata dagli apparecchi con atterraggi a Palermo, a Roma e a Rimini) la Jugoslavia, l'Austria e la Cecoslovacchia.

Gli apparecchi concorrenti, in base al regolamento, non dovevano superare 560 chili di peso a vuoto, e i costruttori perciò hanno dovuto lavorare non poco per far rientrare in questo piccolo peso tutte le qualità e tutte le innovazioni tecniche che dovevano permettere alle proprie macchine di superare le altre in gara.

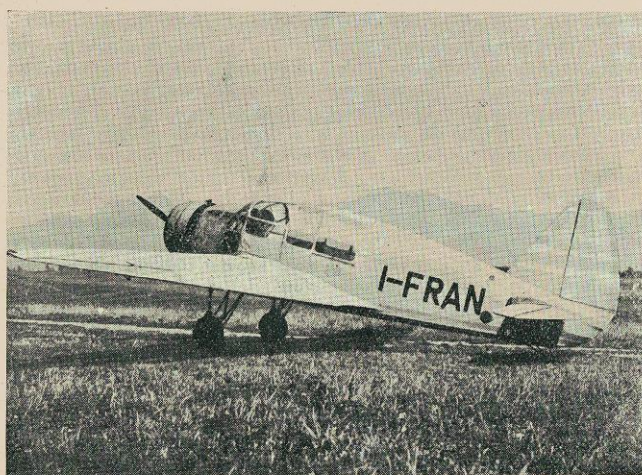
Vincitrice del precedente Giro di Europa, la Polonia aveva avuto tutto il tempo di prepararsi; così pure la Germania teneva pronti i suoi apparecchi, avendo già preso parte al Giro Aereo di Germania svoltosi nel giugno di quest'anno.

L'aviazione italiana ha presentato al Giro Aereo d'Europa sei apparecchi che possono essere usati nel normale turismo aereo, mentre i concorrenti esteri hanno fatto concorrere dei piccoli bolidi, muniti di motori di potenza superiore ai 280 cavalli, e che possono volare solo se pilotati da grandi aviatori. Il turismo ha bisogno di apparecchi comodi e veloci, ma soprattutto sicuri. I nostri aeroplani non hanno così potuto gareggiare ad armi pari con i concorrenti stranieri per la minore potenza dei motori montati, ma si sono imposti per la genialità della loro concezione e costruzione. I nostri

PS. 1 sono stati infatti classificati secondi per caratteristiche tecniche, a pochi punti da un tipo di apparecchio tedesco.

I nostri apparecchi presentati a Varsavia sono: due PS. 1, muniti di motore Fiat A. 70 da 180 cavalli a stella raffreddato ad aria, due Breda 42, con motore a stella Fiat A. 70 e due Breda 39 S. mu-

agli apparecchi di ottenere un maggior frenamento nelle basse velocità di atterraggio. Consiste in una fessura parallela al bordo d'attacco dell'ala e praticata a circa due terzi della profondità dell'ala stessa. In volo normale la fessura è chiusa, in volo con forte angolo di cabrata, ossia alla velocità minima, la valvola di



L'apparecchio P. S. 1 del concorrente italiano François

niti di motore Colombo S. 63 da 130 cavalli con cilindri in linea raffreddati ad aria.

I due Breda 39 S sono una derivazione del nostro tipo Breda 39 che come biposto vola da due anni con successo ed è alla portata di qualsiasi buon pilota da turismo. Con motore di soli 130 cavalli raggiunge una velocità massima di 210 chilometri ora e atterra in poco spazio, grazie ai suoi sistemi di sustentazione: alette a fessura, alettoni di curvatura e valvola Breda-Mazzini. Questa nuova geniale invenzione dovuta all'ing. Mazzini della casa costruttrice Breda, permette

chiusura si apre e provoca un passaggio dell'aria nell'ala che frena l'apparecchio.

Parliamo qui di seguito del più interessante apparecchio presentato: il PS. 1. Si tratta del primo apparecchio italiano a carrello retrattile. Come è noto, il carrello oppone una grande resistenza all'avanzamento; per ovviare a questo inconveniente negli apparecchi veloci si fa rientrare il carrello al disotto dell'ala quando l'aereo è in volo.

Il PS. 1 è costruito dai Cantieri Aeronautici Bergamaschi su progetto dell'ing. Pallavicino, ideatore del Breda 15 S. vincitore del Giro Aereo d'Italia del 1930 e del Breda 33 vincitore del Giro Aereo d'Italia del 1931. E' un monoplano ad ala bassa costruito interamente in metallo con rivestimento in tela. L'ala è a sbalzo con profilo spesso biconvesso. La fusoliera è ampia e contiene quattro posti, affiancati due a due in cabina chiusa. I primi due posti sono a doppio comando. La parte anteriore della fusoliera sostiene il motore stellare Fiat chiuso in una capottatura speciale, per ridurre al minimo la resistenza all'avanzamento. Dietro il motore, separati da parati a parafiamme, sono sistemati i posti di pilotaggio, i posti per i passeggeri e quindi un ampio bagagliaio accessibile in volo.

Anche gli impennaggi sono a struttura metallica con rivestimento in tela. Il piano fisso orizzontale è regolabile sia a terra che in volo.

Il carrello di atterraggio a ruote indipendenti, munite di freni è rientrabile nell'ala a comando del pilota. Le ruote sono munite di pneumatici a bassa pressione ed a larga sezione.

L'apparecchio ha le seguenti dimensioni: apertura dell'ala metri 10,67, lunghezza della fusoliera m. 7,19, altezza metri 2,15 superficie alare mq. 17,55. Il motore aziona un'elica metallica tripala. La velocità massima sviluppata dall'apparecchio a pieno carico è di 260 chilometri ora e l'atterraggio avviene alla velocità minima di 60 chilometri ora. Il decollo si ha dopo una corsa di 80 metri e l'atterraggio dopo una corsa di 120 metri. La salita a 4000 metri avviene in 26 minuti.

Studiato per essere impiegato nel turismo veloce, il PS 1 è munito di tutti gli strumenti e di tutti i conforti che si possono richiedere a questi speciali apparecchi. Quali dispositivi di sicurezza, il PS 1 è munito di alette a fessura per tutto il bordo di attacco dell'ala e di alettoni di curvatura comandabili dal pilota.

A. M.

## Adunata a Milano

Dunque, il 30 settembre e il 1° ottobre si raduneranno a Milano gli aquilotti e gli amici d'ogni età de L'Aquilone.

Ripubblichiamo qui sotto il programma delle due giornate affinché i ritardatari e i distratti possano prenderne conoscenza.

DOMENICA 30 SETTEMBRE

Ore 8 — Convegno presso la sede dell'Aero Club «Emilio Pensuti» in via Ugo Foscolo n. 3 (di fianco alla Galleria Vittorio Emanuele).

Ore 8.30 — Adunata generale davanti all'ingresso della Mostra dell'Aeronautica (A chi resta più comodo intervenire a questo secondo appuntamento, può escludere il primo).

Ore 9-12 — Visita alla Mostra dell'Aeronautica.

Ore 13 — Colazione.

Ore 15 — Partenza per il campo d'aviazione di Taliedo. Visita al campo. Voli di propaganda gentilmente concessi dall'Aero Club di Milano. (I partecipanti al raduno che desiderassero effettuare un volo dovranno: 1) Esibire una lettera di autorizzazione firmata dal padre; 2) Versare una quota di cinque lire).

Ore 18 circa — Ritorno in città. Passeggiata al centro. Pranzo.

LUNEDÌ 1° OTTOBRE

Ore 9 — Adunata generale presso la sede dell'Aero Club «Emilio Pensuti» in via Ugo Foscolo n. 3.

Ore 9.30-12.30 — Visite — con autobus riservato — agli stabilimenti Breda e Isotta Fraschini.

Ore 13 — Colazione.

Ore 15-17 circa — Visite — con autobus riservato — allo stabilimento Caproni e all'idroscalo.

Ore 17-20 — Visite alla città.

ADESIONI E QUOTE

a) Per tutti coloro che intervengono da fuori di Milano e desiderano partecipare allo svolgimento del programma della sola giornata di Domenica 30 settembre L. 20.

(Comprende: caffè e latte - colazione - pranzo - visite alla Mostra dell'Aeronautica e all'Aeroporto di Taliedo. La quota di L. 5 per il volo non è compresa e sarà versata separatamente da chi desidererà effettuare il volo, al campo stesso).

b) Per tutti coloro che intervengono da fuori di Milano e desiderano partecipare allo svolgimento dei programmi delle due giornate di Domenica 30 settembre e Lunedì 1° ottobre L. 55.



Il «P. S. 1» del concorrente italiano Vincenzi

(QUESTA QUOTA E' RIDOTTA A L. 50 PER GLI ABBONATI A «L'AQUILONE» e comprende: caffè e latte - colazione e pranzo per le due giornate; alloggio per la notte dal 16 al 17 in buon albergo o pensione; trasporto in autobus riservato agli stabilimenti e all'idroscalo; visite alla Mostra dell'Aeronautica ed al campo di Taliedo).

c) Per i milanesi che desiderano partecipare alla colazione di Domenica 16 (ore 13) la quota è di L. 7.

d) Per i milanesi che desiderano partecipare allo svolgimento dei programmi delle due giornate (visita alla Mostra dell'Aeronautica e al campo d'aviazione di Iaiedo - visita agli stabilimenti ed all'Aeroporto) L. 8.

N. B. — I milanesi, quindi, che desiderano partecipare allo svolgimento del programma delle due giornate ed alla

colazione di Domenica 16, dovranno versare una quota di L. 15. Inutile far presente che oltre alle quote stabilite per sopporre a tutte le spese del raduno c'è il concorso dell'Amministrazione del giornale.

#### AVVERTENZE

— Al raduno possono partecipare abbonati, lettori, simpatizzanti del giornale L'Aquilone con i rispettivi parenti.

— E' indispensabile che quati desiderano partecipare al raduno facciano pervenire tempestivamente le adesioni e comunque non oltre il 25 settembre p. v.

— Le adesioni debbono pervenire esclusivamente a mezzo di cartolina vaglia con l'importo della quota dovuta. Anche coloro che risiedono a Milano debbono inviare l'adesione a mezzo di

cartolina vaglia. In via eccezionale si accettano adesioni naturalmente impegnative, con l'assicurazione che il versamento della quota dovuta sarà effettuato a Milano all'inizio del raduno. Entro il giorno 25 è però indispensabile sapere quanti interverranno per poter predisporre circa i trasporti, l'alloggio, il vitto, ecc.

— Le adesioni debbono pervenire al seguente preciso indirizzo: Direzione dell'Aquilone - Viale dell'Università - Roma.

— Coloro che interverranno da fuori Milano potranno usufruire della riduzione ferroviaria del 70 % in vigore da qualsiasi stazione del regno per la città di Milano, in occasione della Mostra dell'Aeronautica.

Francesco Baracca, orgoglio della Patria ed esempio di nobile ardimento per noi ragazzi che saremo gli italiani di domani.

#### Massimo Franciosa

### Da un oscuro carcere Avionetto manda una supplica a zio Falcone e un invito agli aquilotti romani

Scrive Avionetto: «Noi ragazzi italiani siamo come i bidoni di benzina. Basta buttare un cerino e da noi si sprigiona una grande fiammata».

D'accordo, ma i ragazzi romani — e siamo dolenti di doverlo dichiarare — non prendono fuoco tanto facilmente. Forse ce n'è qualcuno di semplice stoppa inzuppata di acqua. Dunque, non è vero che tutti prendano fuoco alla sola vista de L'Aquilone.

Poi Avionetto protesta perchè si pubblica l'enimmistica e dichiara che non sa che farsene delle novelle, dei racconti, delle poesie. Bel discorso. A noi costerebbe poca fatica scacciare dalle nostre file poeti e letterati; ma... c'è un ma. Tutti i nostri lettori non sono del parere di Avionetto e di altri ragazzi aeromodellisti. Ad ogni modo vedremo di accontentare, nel limite del possibile, questo turbolento aquilotto.

A proposito: volete saperne una? Avionetto è agli arresti. Ha avuto prima otto giorni di rigore — da suo padre — e quindi un mese di semplice. Ecco che si spiega perchè questo giovane di belle speranze riesca a scrivere tante cartelle ogni giorno. Il latino? Ma non ci pensa affatto, lui! Ci penseranno i professori...

Infine Avionetto, dopo aver detto un gran male della scuola, ci prega di avvertire gli aquilotti romani che, mentre a Milano ci sarà l'adunata indetta da L'Aquilone, egli ne capeggerà una a Roma. L'appuntamento è per le ore 15 del 30 settembre a Porta Pinciana. Poi, partenza per Monte Sacro, dove, dalle ore 16 alle 19, gli aquilotti assisteranno a lanci di modelli volanti.

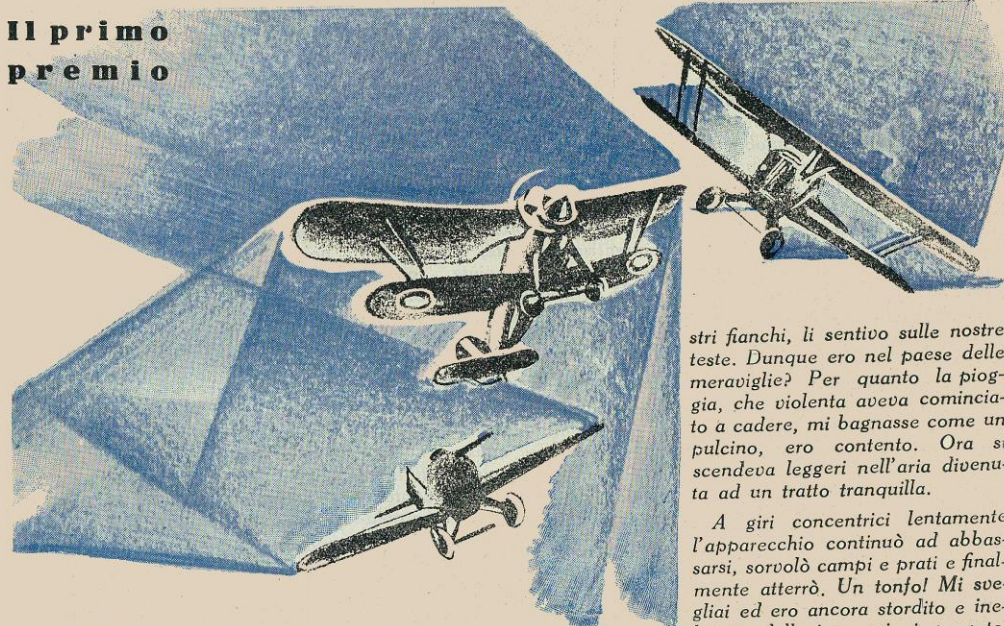
Questo è il programma di Avionetto. Noi, quindi, preghiamo tutti gli aquilotti romani, che hanno tempo e 14 soldi per andare a Monte Sacro, di accontentare questo loro e nostro disgraziato amico costretto già da tanti giorni alla più dura prigione.

#### AVVERTIAMO

BELLA GIOVANNI di Ancona, RICCI ELIO di Rimini e ZUCALLI LANFRANCO di Gorizia che sono invitati a mandarci il proprio indirizzo di casa per poter loro inviare l'importo del premio da essi vinto nell'ultimo Concorso fra gli alunni delle Scuole medie inferiori.

## Concorso fra gli alunni delle elementari

### Il primo premio



Pubblichiamo dell'allunno Massimo Franciosa della V Elementare (Scuola Mista «Cristoforo Colombo», Roma) l'elaborato classificato primo al concorso bandito da L'Aquilone fra gli allievi delle scuole elementari. A pag. 16 pubblichiamo il lavoro di Roberto Lertola, vincitore del secondo premio.

TEMA - Nomi gloriosi, gesta legendarie di eroici aviatori caduti nel completo compimento del loro dovere verso la Patria.

#### SVOLGIMENTO

...mi trovai librato nell'aria, in una carlinga di aeroplano: volavo. Davanti a me, era un signore bruno, alto, dall'aspetto sereno e ardito. Mi era sconosciuto, eppure ricordavo le linee di quel volto, senza sapere dove mai prima d'allora l'avevo potuto vedere. E mi domandavo spesso: «Chi sarà questo simpatico signore?». Il vento mi sferzava le orecchie e

sembrava che dicesse: «Io sono la raffica della mitragliatrice». Un rombo assordante colpiva i miei timpani e sembrava dire: «Io sono la voce del cannone». Mi sentivo solo, incerto, affidato ad un ignoto; ma non avevo paura, anzi una gioia viva penetrava nel mio cuore e mi invadeva tutto.

Intanto il mostro volante cominciava a scendere con fremito d'ali, scendeva, scendeva dai monti alle valli, dalle torri alle capanne.

Battevo i denti dal freddo: «Ma che cos'è quella muraglia? Che cosa quei sacchi dove si nascondono i soldati?». Non avevo il coraggio di domandare.

Altri rombi si cominciavano a udire sempre più vicini, e un aeroplano apparve tra la nebbia, e poi un altro e un altro ancora, cinque, sette, dieci e tanti e tanti che sembrava non dovessero mai finire.

Li vedevo intorno a noi, ai no-

stri fianchi, li sentivo sulle nostre teste. Dunque ero nel paese delle meraviglie? Per quanto la pioggia, che violenta aveva cominciato a cadere, mi bagnasse come un pulcino, ero contento. Ora si scendeva leggeri nell'aria divenuta ad un tratto tranquilla.

A giri concentrici lentamente l'apparecchio continuò ad abbassarsi, sorvolò campi e prati e finalmente atterrò. Un tonfo! Mi svegliai ed ero ancora stordito e inebriato dalle impressioni provate; ma a poco a poco ripresi la coscienza di ciò che mi ricordavo e riconobbi la mia camera e il mio lettino. E ricordando, capii allora chi fosse il bruno signore dal volto ardito, che aveva accompagnato il mio viaggio immaginario tra gli urli delle mitragliatrici e del cannone: Francesco Baracca. Ricordai allora le parole vibranti con cui il mio maestro aveva il giorno prima esaltato la figura di questo grande Eroe.

Egli amò la Patria fin da piccolo; durante la guerra abbatté 34 aeroplani nemici, ma un giorno, il 18 giugno 1918, purtroppo, doveva essere fatale per lui! Mentre sorvolava un trincerone nemico, una granata gli ruppe il serbatoio della benzina, incendiando l'apparecchio.

E così l'Asso degli assi compì il suo ultimo viaggio e si addormentò da eroe nella pace eterna.

# Un' evasione dal cielo

**L**N uno dei numeri precedenti, miei buoni amici, vi ho narrato dello strano manoscritto piovuto dal cielo. Vi dissi anche che dopo la lettura di esso, percorsi a passo di carica la Via Appia Antica sollevando lo sdegno degli innamorati crespucolari.

Dopo circa mezz'ora un taxì mi deponeva all'imbocco di via Lemuria, una di quelle silenziose strade della periferia, non più sentieri campestri e non ancora arterie cittadine, così propizie alle imprese dei gatti, dei furfanti e dei romantici.

La via era breve e sboccava in un ampio sterrato; poche case basse e pochissime persone a prendere il fresco sui portoni. La percorsi col cuore palpitante e il naso all'aria, cercando qualcosa che temevo di non trovare; poi d'un tratto mi sorpresi a fissare come un allucinato "un oggetto che brillava" sul davanzale di una terrazza...

— Che cosa cerca? Vuole qualcuno? — Una femmina spettinata, di mezza età, mi squadrava arcigna e diffidente appoggiandosi ad una scopa come ad una lancia...

— Vorrei... Vorrei parlare al professor Calogero Speziale. Vive qui? E' sua la terrazza?

— Sì, è sua, ma il professore non c'è. E' partito da qualche giorno. Chi lo sa dov'è andato? Non dice mai niente a nessuno quello là — aggiunse con palese dispetto.

— Lei è la portinaia?

— Sì; e lei chi è?

— Io? Ah, sì. Sono un amico che vorrei entrare un po' nella sua casa per prendere una cosa e spedirla. Ne ha molto bisogno, sa?

La megera mi squadrò con disprezzo, poi prese a sghignazzare.

— Me la vuoi fare a me, eh bello mio? Ce ne vogliono cento come te! Prima non sai neanche che è partito il sor Calogero, e ora dici che t'ha mandato lui... Ma va' un po' a... — e fece un gesto con la scopa — se no ti cambio i connotati... Impara il mestiere prima di fare il ladro... Brutto coso...

Ma io non sentivo più: col viso ardente scantonavo da una via laterale cercando affannosamente un taxì che non c'era. Mi sentivo sconfitto e atterrato e pensai seriamente di abbandonare l'impresa. Mai più avrei avuto il coraggio di tornare ad affrontare quella spaventosa strega...

Il dolce ammicciare delle stelle lontane mi rese un po' di calma. L'infelice inventore vagava lassù, solo e sperduto ed io sol-

tanto potevo recargli aiuto... Inghiottii l'amarezza dell'umiliazione recente e riflettei...

"La Polizia! — pensai — è l'unico mezzo. Ma mi crederanno?"

\*\*\*

Il commissario che mi aveva ricevuto, un giovane pallido dall'aria assorta, richiuse il libro di Calogero Speziale e mi fissò pensoso tamburellando con le dita sul tavolo.

— Lei non mi sembra un pazzo, — disse infine scandendo bene le sillabe — e certo si rende conto delle conseguenze che uno scherzo sciocco potrebbe apportarle... Pregho non m'interrompa. Rimane l'eventualità che lei stesso, in buona fede, sia vittima di una burla... Del resto — concluse alzandosi — è una cosa che accerteremo subito, e tanto peggio pel burlone, se ce n'è uno.

Quando scesi dall'automobile in via Lemuria, col commissario e due agenti, la portinaia aperse la bocca, quasi per divorarmi, ma soffocò ogni protesta quando le fu ingiunto bruscamente di accompagnarci nell'appartamento del professore. Per le scale si limitò a brontolare in tono lamentoso:

— Lo sapevo io, che un giorno o l'altro qualcosa doveva succedere con tutte quelle diavolerie!

Un agente scassinò la porta ed entrammo in una piccola anticamera. L'altro agente tornò giù con la portinaia, con la consegna di non farci disturbare da alcuno.

L'appartamento era modesto e pulito. Oltre l'anticamera, la stanza da letto ed un laboratorio pieno di scaffali colmi di bottiglie e di strumenti di chimica e fisica. Nel centro, un tavolo ingom-



...una specie di vapore giallognolo...

bro di volumi e di appunti; su questi, le parole «Rarefattore» e «Condensatore» ricorrevano frequentissimamente, a volte per intero, ora abbreviate, sovente con la semplice iniziale. Si parlava anche di una sostanza — N — la quale doveva essere un neutralizzante destinato a immunizzare i corpi dall'azione sia del Rarefattore che del Condensatore.

— Evidentemente, — disse il commissario — questo N deve essere servito a spalmare tutti gli oggetti che venivano a contatto dei due liquidi, per la manipolazione, se no nessuna bottiglia o lambiccio o cucchiaino od altro avrebbe potuto contenerli senza dissolversi o restringersi. Pare che lei avesse ragione — aggiunse sorri-

dendo. — Certo è il caso più straordinario di tutta la mia carriera... Gennaro! ohè Gennaro! dove diavolo siete?

— Son qui, signor commissario, eccomi! Ho trovato questa roba in terrazza.

L'agente rientrò tenendo in una mano una boccetta chiusa e nell'altra un bicchiere semipieno di un liquido violaceo.

— Ah! — gridò, mentre posava boccetta e bicchiere sul tavolo. — Che c'è?

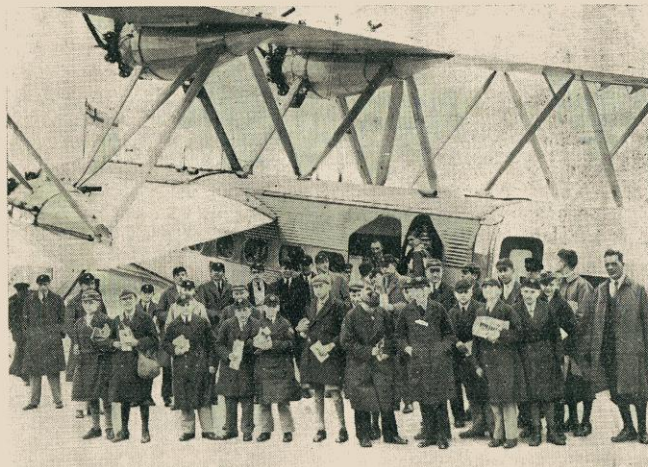
— Nulla. Qualche goccia di questa roba mi è caduta sulla mano.

— Fate vedere — esclamò il commissario, con una punta di comprensione nella voce.

— Ah mamma mia! Santa Lucia aiutami... Dov'è la mia mano?... — urlò il povero Gennaro contemplando esterrefatto una specie di vapore giallognolo che gli oscillava fuori della manica — La mia mano... La mia mano!

— Zitto, sciocco! — gli intimò il commissario, pallido ma deciso — ve la renderò io la mano, se la smettere di gracchiare così...

Girò con cautela infinita il tappo smerigliato della boccetta contagocce, marcata di un —C— segnato su un'etichetta, afferrò il braccio del tremante Gennaro e versò un paio di stille del contenuto sul vapore che teneva il posto della mano. Gennaro sussultò e strinse i denti mugolando. Il vapore parve fremere, poi rapidamente divenne opaco e assunse la forma di un'enorme mano sbiadita e diafana come un vetro smerigliato. Una terza goccia ebbe la virtù di farla tornare alle normali dimensioni.



Un collegio inglese ha fatto compiere a 38 alunni un viaggio aereo da Croydon a Berlino. Ecco i giovani allievi pochi minuti prima della partenza

Sedemmo tutti, come se fossimo infinitamente stanchi. Il commissario si asciugava il sudore, sebbene non facesse caldo affatto; Gennaro, ansante, non la finiva più di contemplarsi la mano recuperata.

Fu il commissario a riaversi per primo.

— Allora è tutto vero, — disse con voce ferma — e in questo momento c'è un infelice che ondeggia a una cinquantina di chilometri sulle nostre teste, in imminente pericolo di vita. Occorre agir subito. Bisogna subito, da questa stessa terrazza, spedirgli questo tremendo liquido.

— Ma ci vorrà del tempo, — obiettai — occorrerà munirsi di un pallone, o di qualcosa che porti questa boccetta fin lassù.

Il commissario sorrise e fissò il bicchiere.

— Nessun pallone si innalza fino a cinquanta chilometri, ma la boccetta salirà lo stesso, glielo garantisco. Voi, Gennaro, correte immediatamente a procurarvi una lucerna da ferroviere, di quelle a prova di vento e rifornitela perché possa ardere parecchie ore... Vial! prima di mezz'ora dovete essere qui... Ah, mi occorre anche dello spago robusto.

Prese una busta di grossa carta e un foglietto, poi si rivolse a me, mentre Gennaro scendeva di corsa le scale.

— Ascolti quello che scrivo e mi dica se le pare che vada bene. — Poi cominciò a scrivere, leggendo ad alta voce — «Signor Calogero Speciale; qui unito troverete il vostro Condensatore, che userete opportunamente per discendere. Uniamo anche un po' di denaro per mettervi in

grado di raggiungerci col mezzo più rapido non appena avrete toccato terra. Ma vi aspetteremo per tre giorni di seguito nel vostro domicilio. La fortuna vi assista».

Ecco, firmi anche lei, ne ha ben diritto.

— E se toccasse terra svenuto? Ferito? Se non fosse in condizioni di parlare?

— Giusto — mormorò il commissario.

Riflettè un momento, poi riprese la penna e aggiunse: «Si invita qualunque cittadino, che trovasse la persona in possesso di questo biglietto, di accompagnarla immediatamente a Roma, Via Lemuria 37. Il disturbo sarà largamente indennizzato».

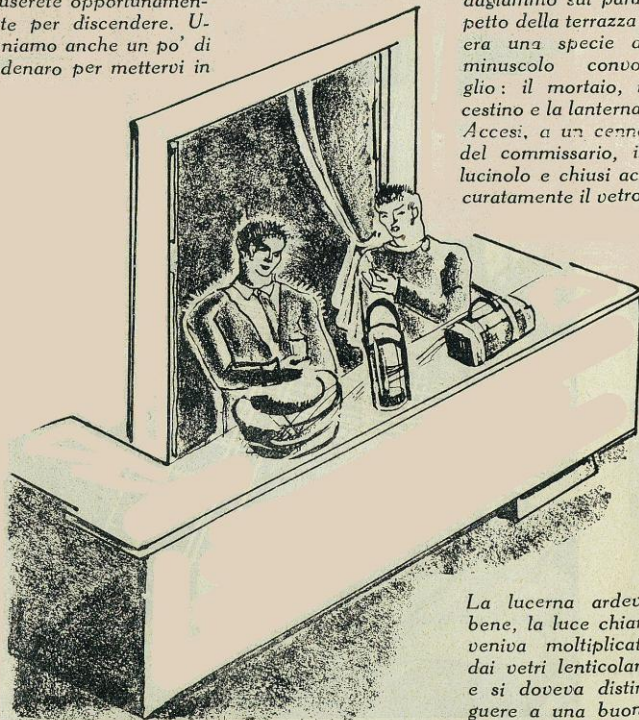
Enzo Jemma — Commissario di P. S. ».

— Mi sembra che vada bene, ora!

Al ritorno di Gennaro avevamo già ben assicurato nell'interno del canestrino da merenda della figliola della portinaia, la boccetta del Condensatore e la busta col nostro messaggio e un biglietto da cinquanta lire.

Legammo fortemente la lanterna sotto il cestino che chiudemmo con numerose volute di spago. Trovammo utile appendervi anche un temperino, perché lo sperduto nel cielo non sprecasse tempo a sciogliere nodi complicati.

Tutto era pronto, eccetto il mezzo per spedire questo nostro pacco aereo. Guardai interrogativamente il commissario che stava legando fortemente un pesante mortaio di pietra al cestino. Ne risultò un curioso insieme che adagiammo sul parapetto della terrazza: era una specie di minuscolo convoglio: il mortaio, il cestino e la lanterna. Accesi, a un cenno del commissario, il lucinolo e chiusi accuratamente il vetro.



...legammo fortemente la lanterna...

La lucerna ardeva bene, la luce chiara veniva moltiplicata dai vetri lenticolari, e si doveva distinguere a una buona distanza, lassù nel buio intenso.

— Pronti? — chiese il commissario — Fatevi indietro!

Impugnò con somma prudenza il bicchiere causa della disgrazia del povero Gennaro e ne versò con gesto rapido il contenuto nell'interno del mortaio, poi fece un salto indietro.

Il mortaio disparve di colpo e cestino e lanterna salirono velocissimi verso le stelle, fino a perdersi.

Noi rimanemmo lì a guardare in alto, ancora raccapricciando per il contatto fuggevole di qualcosa di enorme, viscido e lieve che ci aveva sfiorato il viso.

Era senza dubbio il mortaio « raffatto ».

Passammo alcune ore a fumare, leggere e conversare; poi il sonno mi vinse e mi distesi sul letto di Calogero Speciale, mentre il commissario si sdraiava su un divano.

Mi ridestò, chissà quanto tempo dopo, il brusio di parecchia gente affaccendata e la voce del commissario che diceva:

— Su! Su! E' arrivato!

Mi levai tutto intontito dal sonno, e intravidi Gennaro e l'altro agente che stendevano sul letto appena lasciato da me, un corpo poveroso e sanguinante.

Era Calogero Speciale che tornava.

## Il Castellano dell'aria



Il Duce, accompagnato dalle LL. EE. Valle, Ricci e Starace, visita il sesto Campo Dux

## LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

VISCONTI E LORIS - Torino. — La cartolina di Visconti viene a confermare quanto io e molti nostri lettori ritenevamo: cioè, che i famosi modelli di cui furono riprodotte le fotografie ne L'Aquilone, non volano.

Prendiamo atto della dichiarazione e prendiamo pure atto della promessa fattaci di mandarci le fotografie e i dati di un apparecchio che Visconti sta costruendo e che dovrebbe volare. Saluti cordiali.

ANTONIO SPONZA - Trieste. — Eccoti i dati che desideri:

Il legno Balsa pesa grammi 200 per decimetro cubo ed ha un coefficiente di resistenza alla compressione di Kgcmq. 80.

Il legno Pioppo pesa grammi 450 per decimetro cubo ed ha un coefficiente di resistenza alla compressione di Kgcmq. 400.

Il legno Cirmolo pesa grammi 430 per decimetro cubo ed ha un coefficiente di resistenza alla compressione di Kgcmq. 300.

Il legno Tiglio pesa grammi 400 per decimetro cubo ed ha un coefficiente di resistenza alla compressione di Kgcmq. 200.

Questi dati sono intesi per legni privi di difetti.

Congratulazioni per il bel risultato ottenuto con il tuo modello a fusoliera.

EZIO CINGOLANI - Recanati. — Quella ditta a cui ti sei rivolto è esistente e se non ti ha risposto può darsi sia dovuto a disguido postale o ad errore di indirizzo.

Puoi riprovare a scrivere.

GIOVANNI CASTRONOVO - Cornigliano. — Lodo la tua attività e auguro che presto le tue finanze possano permetterti la costruzione di veri aeromodelli e così poter partecipare alle gare.

Gare per aeroveleggiatori ancora non sono state bandite in Italia; ma chi sa che presto non vedremo l'effettuazione anche di quelle.

I tuoi modellini di carta non credo per ora possano partecipare a concorsi. Puoi far noto le tue attività all'Aero Club di Genova e certo riceverai utili indicazioni.

Mandami pure le fotografie e quant'altro credi mi possa interessare senza tema di arrecarmi noia.

ALBERTO PONTIELLI - Nimis. — Chi vuole può servirsi del Cellofane per i ricoprimenti delle ali ecc.; però io lo ritengo poco adatto perché non si attacca bene alle strutture e non si tende. Vi sono, sì, altri sistemi costruttivi sia adoperando legni che metalli, ma sono certo più complicati di quello in legno con sistema del traforo che oltre ad abbreviare il lavoro permette di ottenere strutture leggere e contemporaneamente robuste. L'edizione del manuale Bobrovsky è stata esaurita e per ora in Italia non vi è nessuna pubblicazione simile, ad eccezione del nostro giornale.

(Il seguito a pagina 11)

# Il regolamento della gara nazionale

Per comodità degli aeromodellisti, che parteciperanno alla Gara Nazionale Modelli Volanti che si svolgerà a Roma durante i giorni 22 e 23 corrente, ripubblichiamo per intero il regolamento del concorso.

Art. 1. — Il R. Aero Club d'Italia bandisce il Concorso Nazionale per Modelli Volanti per l'anno 1934-XII.

essere abbandonato dalla mano del lanciatore, o col sollevarsi da terra, inizierà il volo e l'istante in cui toccherà, in seguito e comunque, la terra o scomparirà alla vista del cronometrista.

Art. 9. — Potranno essere eseguiti, a facoltà del concorrente, due lanci dei quali verrà classificato il migliore.

S'intende che le due prove dovranno essere effettuate con lo stesso modello.

Art. 15. — A questa gara potranno essere presentati apparecchi a motore, di qualsiasi specie e forma, purchè la potenza motrice di essi non derivi dall'impiego di elastico o di esplosivo e le dimensioni di apertura e di lunghezza degli apparecchi non superino i due metri.

Art. 16. — Per ottenere la classifica della gara, l'apparecchio dovrà effettuare prima una prova di velocità su base e poi una prova di durata partendo e decollando, in entrambe le prove, da terra o dall'acqua coi propri mezzi.

Art. 17. — La classifica verrà stabilita in base al punteggio riportato da ogni modello in ognuna delle due prove. Il punteggio da attribuire per ciascuna prova del modello partecipante è il seguente: 40 punti al 1. classificato; 38 al secondo; 36 al terzo; 34 al quarto e così via di seguito, diminuendo i punti di 2 in 2. Sommando poi i punti attribuiti all'apparecchio in ciascuna delle prove e facendo la media del risultato così ottenuto, si avrà la classifica generale della gara da attribuirsi ai vari modelli ed in base alla quale avverrà la premiazione.

Art. 18. — Ai fini della prova di velocità è indispensabile che l'apparec-

chio superi la base passando in volo gli allineamenti che la definiscono.

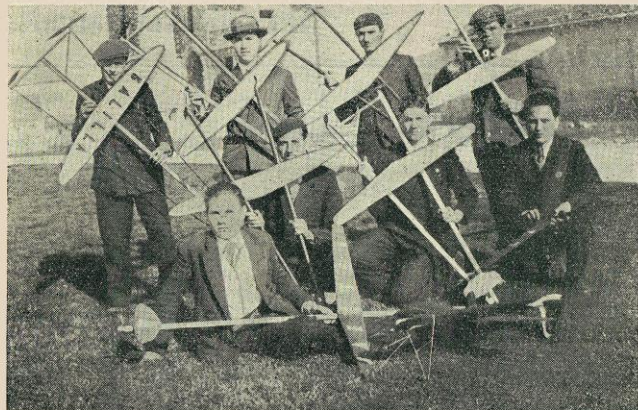
Art. 19. — La prova di velocità verrà fatta su base di 50 metri.

Art. 20. — La velocità verrà calcolata considerando il tempo intercorso fra il passaggio del modello sull'allineamento di entrata in base e il passaggio di esso sull'allineamento di uscita dalla base. Se al primo traguardo il modello non avrà decollato, il concorrente sarà squalificato.

Art. 21. — Per la prova di durata saranno osservate le prescrizioni dell'articolo 8.

Art. 22. — Per entrambe le prove di questa gara potranno essere eseguiti due voli, conformemente alle prescrizioni dell'art. 8.

Art. 23. — Gli Aero Clubs provinciali dipendenti, seguendo e attenendosi tassativamente alle prescrizioni in cui agli articoli precedenti, faranno effettuare per ciascuna gara, nel mese di luglio 1934, una eliminatória provinciale fra i propri soci che intendono partecipare al Concorso. Sui risultati della eliminatória sarà stabilita una graduatoria in base alla quale verranno proposti al Concorso Nazionale i due concorrenti che in ciascuna gara avranno ottenuto le migliori classifiche. Per essere inviati alle finali del Concorso Nazionale gli apparecchi dovranno aver superato, in sede di elimi-



Aeromodellisti della scuola di Piombino

Art. 2. — Il Concorso avrà luogo in Roma, nei giorni 22 e 23 settembre 1934 e si svolgerà sull'Aeroporto del Littorio con l'osservanza delle norme contenute negli articoli seguenti:

Art. 3. — La partecipazione al Concorso è riservata ai soci degli Aero Clubs provinciali, di nazionalità italiana e di età non superiore ai 25 anni.

Art. 4. — I concorrenti, agli effetti del Concorso, sono distinti in due categorie: Juniores e Seniores.

Art. 5. — Alla categoria « Juniores », potranno partecipare quei soci che alla data del 15 settembre 1934 non abbiano compiuto il 16. anno di età e non abbiano partecipato a precedenti concorsi nazionali indetti dal R. Aero Club d'Italia.

Art. 6. — Per questa categoria il Concorso consisterà in una gara di durata aperta a modelli di qualsiasi tipo e dimensioni, azionati ad elastico, purchè il peso totale complessivo di quest'ultimo non oltrepassi i 200 grammi e la superficie dell'apparecchio non superi un decimetro quadrato per ogni 20 grammi di elastico impiegato, escluse le frazioni delle quali non sarà tenuto conto.

Per superficie portante sarà calcolata esclusivamente la superficie alare, in tutti i modelli, compresi i « canards ».

Art. 7. — È ammesso che i modelli vengano lanciati a mano dal concorrente.

Art. 8. — La durata del volo sarà calcolata considerando il tempo intercorso fra l'istante in cui il modello, con l'es-

Art. 10. — Alla categoria « Seniores » potranno partecipare i soci che alla data del 15 settembre 1934 non abbiano compiuto il 25. anno di età e non partecipano alla gara « Juniores » di cui è detto negli articoli precedenti.

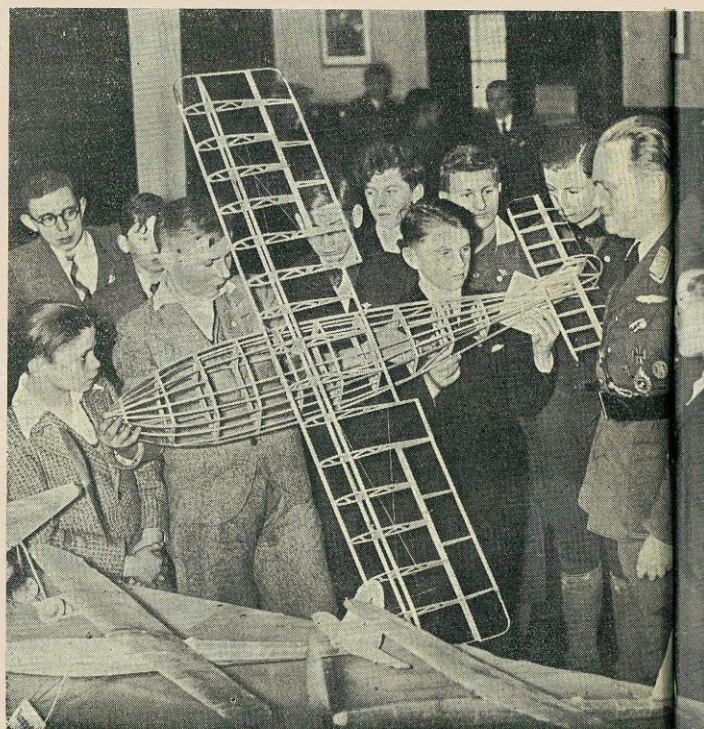
Art. 11. — Il Concorso per questa categoria è aperto a due tipi di modelli e cioè: Tipo A) per modelli azionati ad elastico e Tipo B) per modelli a motore, azionati con qualsiasi mezzo escluso l'impiego di elastico e di esplosivo.

Art. 12. — Per il Tipo A) il Concorso consisterà in una gara di durata in volo, cui potranno partecipare modelli di qualsiasi forma e costruzione, purchè il peso complessivo dell'elastico impiegato come forza motrice, non superi i 100 grammi e le dimensioni della superficie portante del modello non superino un decimetro quadrato per ogni 10 grammi di elastico impiegato, escluse le frazioni delle quali non sarà tenuto conto.

Per superficie portante sarà calcolata esclusivamente la superficie alare, in tutti i modelli, compresi i « canards ».

Art. 13. — Saranno osservate in questa gara le prescrizioni dei precedenti articoli 8 e 9.

Art. 14. — Per i modelli Tipo B) il Concorso consisterà in una gara generale la cui classifica sarà determinata in base alla media della somma dei punti riportati dallo stesso modello in due prove, rispettivamente una di velocità e una di durata.



In alcune scuole germaniche si insegna l'aeromodellismo

# Concorso Nazionale 1934 per aeromodelli

torie, un tempo di 90 minuti secondi e una velocità minima (i soli apparecchi di B) della categoria « Seniores » di 1 km. all'ora.

Art. 24. — I risultati delle prove eliminatorie dovranno pervenire al R. Aero Club d'Italia, via Lepanto, Roma improntabilmente non oltre il 1. agosto 1934.

Art. 25. — I concorrenti della categoria « Juniores » potranno partecipare a una o a tutte le gare. I concorrenti della categoria « Seniores » potranno partecipare a una o a entrambe le gare della prova categoria.

Art. 26. — Gli Aero Clubs dipendenti comunicare i risultati delle eliminatorie con le proposte per le finali dovranno trasmettere al R. Aero Club d'Italia i seguenti documenti:

- a) verbali originali delle gare;
  - b) relazioni costruttive di ciascun modello partecipante al Concorso Nazionale;
  - c) disegno del Modello in scala 1/4 stato nelle viste;
  - d) particolare della cellula e del motore in vera grandezza;
  - e) impostazione del progetto in relazione costruttiva.
- tutti i disegni dovranno essere eseguiti ad inchiostro di china su carta da disegno, bianca lucida o su carta trasparente da progetto.

Art. 27. — Per i concorrenti alle finali nazionali inoltre gli Aero Clubs pro-

vinciali dovranno dichiarare che essi concorrenti non hanno partecipato alle eliminatorie di altri Aero Clubs. Gli Aero Clubs provinciali dovranno anche inviare un certificato di nascita da cui risulti che il concorrente non ha superato il 16. o il 25. anno di età e per i concorrenti della categoria « Juniores » una dichiarazione da cui risulti che non hanno partecipato ad altri concorsi nazionali banditi dal R. Ae. C. I.

Art. 28. — Non verranno prese in considerazione le proposte o domande che pervenissero da parte degli Aero Clubs provinciali non corredate dai documenti innanzi elencati.

Art. 29. — Al Concorso Nazionale l'ordine di lancio verrà estratto a sorte per ciascuna gara o prova. Il concorrente chiamato a lanciare che non fosse pronto ad eseguire la prova potrà essere considerato, a giudizio insindacabile della Commissione, rinunciatario.

Art. 30. — Sulla linea di partenza saranno ammessi soltanto il concorrente e un aiutante che lo coadiuvi. Il concorrente ha la facoltà di farsi sostituire per il lancio del modello dal suo aiutante. Il nome dell'aiutante dovrà essere segnalato al R. Aero Club d'Italia contemporaneamente al nome del concorrente, da parte dell'Aereo Club provinciale.

Art. 31. — Durante lo svolgimento delle gare non saranno ammessi voli di prova senza speciale autorizzazione della Commissione giudicatrice del Concorso. L'inosservanza di questa prescrizione può produrre l'esclusione del concorrente dal concorso.

Art. 32. — E' in facoltà della Commissione giudicatrice del Concorso di sospendere o revocare la assegnazione dei premi a quei concorrenti che compissero atti di indisciplina, oppure di scorrettezza sportiva e di escludere dalla gara quei concorrenti che danneggiassero, sia pure involontariamente, i modelli altrui e ciò indipendentemente dai risultati già conseguiti dal concorrente escluso.

Art. 33. — Qualora durante lo svolgimento del concorso si verificassero condizioni atmosferiche non buone, la Giuria ha la facoltà di sospendere le gare.

Art. 34. — La Giuria o Commissione giudicatrice del Concorso sarà così composta:

- 1) il Presidente della Commissione Sportiva Centrale del R. Ae. C. I. o un suo Delegato;
- 2) un Rappresentante del R. Aero Club d'Italia;
- 3) un Rappresentante del Ministero dell'Aeronautica;
- 4) due Commissari sportivi.

Art. 35. — Gli eventuali reclami dovranno essere presentati nel giorno stesso dello svolgimento delle singole gare o prove ed essere indirizzati al Presidente della Giuria e accompagnati dal deposito

di L. 25, il quale sarà restituito nel solo caso che il reclamo risulti fondato.

Art. 36. — Il Concorso sarà dotato dei seguenti premi:

Categoria « Juniores »:

Primo premio L. 750; secondo L. 400; terzo L. 300; quarto L. 200; quinto lire 100.

Categoria « Seniores »:

appar. tipo A)

Primo premio L. 1500; secondo L. 700; terzo L. 500; quarto L. 300; quinto lire 200.

appar. tipo B)

Primo premio L. 2500; secondo L. 1500; terzo L. 600.



Italo Vaccaro, Osvaldo Patanè, Giorgio Betti, Riccardo Bozano e Franco Mortarini aeromodellisti di Genova

Art. 37. — I concorrenti alle finali dovranno trovarsi a Roma e presentarsi alla Sede del R. Aero Club d'Italia onde avere istruzioni sul programma di dettaglio dello svolgimento del concorso, al più tardi per le ore 12 del giorno precedente l'inizio delle gare.

Art. 38. — Ai concorrenti verrà rimborsata dal R. Aero Club d'Italia la spesa di trasporto in ferrovia per la persona ed eventualmente per il bagaglio dell'apparecchio partecipante al concorso (1).

Art. 39. — I concorrenti sono obbligati ad attenersi a tutte le istruzioni che verranno emanate dalla Commissione e dal R. Aero Club d'Italia in merito alle modalità con cui dovrà svolgersi il concorso.

Art. 40. — Tutti i disegni e le relazioni presentate per il Concorso saranno ritenuti dal R. Aero Club d'Italia in sua proprietà.

Art. 41. — I modelli vincitori del Concorso a richiesta del R. Aero Club d'Italia dovranno a questo essere ceduti. Eventualmente, a giudizio della Commissione, potrà essere corrisposto ai proprietari un compenso il cui ammontare sarà stabilito dalla Commissione.

Art. 42. — Nel presente concorso il Reale Aero Club d'Italia non assume altro obbligo oltre quello di assegnare i premi secondo la classifica che sarà stabilita dalla Giuria. Esso rimane quindi estraneo alle contestazioni che potessero eventualmente sorgere in merito all'aggiudicazione dei premi e non assume inoltre alcuna responsabilità per qualsiasi danno potesse derivare alle persone e alle cose, sia dei concorrenti che dei terzi, in dipendenza del Concorso di cui al presente Regolamento.

Art. 43. — Per quant'altro non fosse espressamente previsto negli articoli precedenti, oltre alle patrie leggi, saranno osservate, se ed in quanto applicabili, le norme del Codice Sportivo dalla F.A.I.

(1) Naturalmente, i partecipanti alla gara dovranno viaggiare usufruendo dello sconto del 70% concesso ai visitatori della Mostra della Rivoluzione. E' permesso il viaggio in seconda classe. L'Aero Club d'Italia, infine, provvederà al vitto e all'alloggio durante i due giorni di gara.

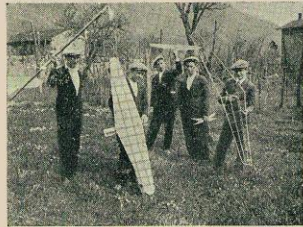


Allievi del corso aeromodellisti di Abbazia



# del modellista

dente e con l'aiuto di spilli di acciaio o di sottili e lunghi chiodi si fisseranno e si faranno stare perpendicolari al piano le di-



Aeromodellisti di Meduno del Friuli

verse centine che dovranno pure essere incastrate al bordo di uscita già prima fissato nella sua posizione voluta sul piano.

Verificato che tutto sia in ordine e bene al suo posto, si procederà mediante refe forte all'esecuzione delle diverse legature perchè nulla si debba più spostare.

Si monteranno poi, ognuno al suo posto, tutti i nasi di centina e si monteranno pure sulle parti esterne i listelli di bosso a sezione mm. 1 x 3 che dovranno completare il primo longherone.

Tali listelli saranno poi incollati e legati alle appendici laterali e superiori della parte centrale del longherone stesso.

Si prenderanno le dovute precauzioni, mettendo dei pezzetti di carta sotto i punti che dovranno essere incollati, per non sciupare o rendere inservibile il disegno; e dopo ciò si procederà all'incollatura di tutte le parti che necessita siano incollate, e cioè le uniture d'incastro fra centine e longheroni, fra centine e bordo d'uscita e uniture fra loro, come già avevo accennato, dei tre pezzi formanti il bordo di uscita.



La bella istantanea di un aeromodellista de La Spezia

Asciugatasi la colla, si dovrà togliere lo scheletro dal piano per montare il bordo d'entrata costituito da un sol pezzo di filo d'alluminio crudo del diametro di mm. 1.5, le cui estremità dovranno venire fissate, in maniera già nota, alle estremità dei bordi d'uscita; mentre in ogni suo punto di incastro con le centine e nasi si farà una piccola legatura con refe per tenerlo fisso ed aderente.

Si farà indi la pulitura, togliendo i residui della colla e facendo l'aggiustaggio e la finitura del bordo di uscita.

Dopo ciò, lo scheletro dell'ala è pronto per essere ricoperto. La ricopertura sarà fatta in carta pergamina, bianca o colorata, a seconda della preferenza, attaccandola allo scheletro con gomma ara-



Orlando Lucidi di Foligno con l'«S. 55 X» di sua costruzione

bica sciolta ed usando il procedimento già altra volta spiegato.

Per mantenere ferma l'ala e perchè non abbiano a verificarsi dannose svergolature, ci si servirà sempre del suo piano di montaggio anche quando si bagnerà la carta per farla tendere ed anche quando, dopo dato la vernice, si attenderà che questa si asciughi.

Dopo la verniciatura all'ala non occorre farvi più nulla, poichè essa dovrà risultare priva di attacchi o supporti e il suo montaggio verrà fatto in modo molto semplice, come poi vedremo.

**Giarella**



GIOVANNI FERLINI - Foligno. — Sta bene. Scartando il motore elettrico, puoi applicare quello ad aria compressa. Potresti applicare il tipo P.N.4 che pesa circa grammi 100 e dà a 2000 giri una potenza di 1/6 di Hp con pressione di 5 atmosfere. Con il motorino ad aria compressa occorre un serbatoio per l'aria, che certo non peserà meno di 500 grammi. Il regolatore di velocità è consigliabile e quello pesa circa 35 grammi. Che il motorino P.N.4 possa far volare un aeromodello di circa kg. 2 non lo assicuro, lo personalmente l'ho applicato con esito proprio soddisfacente ad un apparecchio che pesa in totale 1200 grammi e che ha volato regolarmente. Con tale peso il motore si comporta assai bene e ho l'impressione che altrettanto bene possa andare con un maggior carico; ma 800 grammi in più sono tanti. Con tale motorino puoi partecipare alla gara nazionale senza alcun scrupolo.

AQUILOTTO MODENESE - Modena. — L'aeromodello da te progettato, se costruito con le dovute regole, non dovrà sbagliare; anche il profilo va bene. Per i timoni ti consiglio di adoperare il N. 464 Eiffel. L'elastico a sezione quadrata dà un rendimento assai scarso ed è perciò preferibile adoperare quello a sezione rettangolare.

L'incidenza alare stabilita prima è dubbia; negli aeromodelli è consigliabile partire sempre dall'incidenza zero che praticamente, quando si faranno le prove, si potrà sempre correggere.

Per le eliche non esiste nessuna regola esatta; nel caso degli aeromodelli in cui l'apertura alare non superi i due metri si può adottare la seguente formula:

$$D = a \frac{L}{3} \quad \text{in cui:}$$

10

D = diametro dell'elica espresso in metri

L = apertura alare in metri

a = L/3.

Da questa formula si ricava un diametro approssimativo, che poi praticamente potrà essere fatto più piccolo e più grande a seconda si voglia far girare più o meno l'elica.

Il passo dell'elica dovrà essere calcolato in base alla velocità che si vuol dare al modello.

Il rapporto dei passi fra eliche coassiali può essere di 75/80, tenendo conto che il passo più grande lo dovrà avere l'elica posteriore e perciò non importa che le velocità di rotazione siano diverse.

MARCO MEINA - Mignano. — I modelli non devono essere provati in una sala e nemmeno in un cortile chiuso: ciò è dannoso assai, perchè occorrono sempre degli spazi sufficienti e privi di qualsiasi ostacolo; l'erba alta non sarà dannosa, a meno che non nasconda sterpi o arbusti che, inzucchandovisi l'apparecchio, potrebbero danneggiarlo.

Negli aeromodelli «Canard» sia il carrello che pattini di atterraggio non sono necessari.

CAMARDA e PASSALACQUA - Palermo. — Mi avete inviato una grande quantità di carta; ma ciò non mi ha spaventato. Ho

esaminato i vostri disegni che non sono disprezzabili; vi occorrono molte varianti costruttive più che di forma. Per un aeromodello le dimensioni sono molto grandi; ma non è detto che per ciò non possa egualmente volare.

Sto facendo varianti e appunti sui vostri disegni, che certamente quando leggerete queste righe saranno già ritornati in vostre mani. Vi ho fatto fare invio a titolo di incoraggiamento di un disegno di un aeromodello che è stato recentemente costruito ed ha dato ottimi risultati; lo potrete consultare e, se vorrete, anche riprodurre il modello. A voi i miei auguri di riuscita.

ORFEO TOMASSELLI - Roma. — Il sistema che dici di avere ideato per il funzionamento di due eliche coassiali non è nuovo e va benissimo; però manca di un cuscinetto a sfere, che deve essere messo fra le due eliche.

L'elastico mi sembra molto; ma per questo certo ti dovrai regolare praticamente.

Quando avrai finito il modello, spero me ne manderai la fotografia e intanto attendo quelle del Capronico e quelle dell'aeromodello da me descritto.

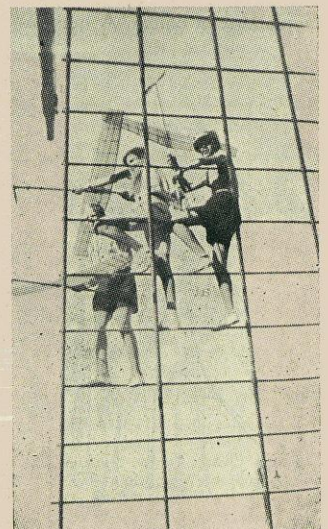
ANTONELLO DA MESSINA - Roma. — Hai costruito quasi cinquanta apparecchi imitando aeroplani veri ed ora ti lamenti perchè non sai più quale altro tipo costruire perchè ti mancano dati e disegni.

Non posso accontentarti; ma per il tuo uso puoi consultare riviste aeronautiche ove sempre troverai del nuovo.

Va bene che tu ti sia dedicato alla costruzione in miniatura, curando l'esecuzione materiale e la finitura con molta arte (come tu dici). Non metto in dubbio le tue doti di artista; ma non sarebbe più soddisfacente creare un modellino accuratamente finito e che realmente potesse volare?

Per conto mio lo preferirei a tutti gli altri cinquanta sopramobili.

**giar.**



Guardate un po' dove si sono arrampicati tre aeromodellisti de La Spezia



## Grande romanzo aviatorio-coloniale di Ulisse Perso

(Continuazione dal numero precedente)

— No, sidi ma « gùdua » (domani) io andare a Misurata e vedere reoplano — annunziò con sussiego l'indigeno.

— Esculapio! — Una spronata, e via.

— Katarcherech! (grazie). — E l'autocarro rombò catarroso fra la polvere.

In quel momento preciso i due ragazzi precipitavano nel lago alle falde dell'Era Kohor.

Zio Massimo, galoppando, pensava: « Domani arriva a Homs tua madre. Povera Valeria! non sono davvero fortunato con la mia sorellina. Da bambina mi affida il suo gatto e io lo perdo; poi, da ragazza, mi lascia la cagnetta Iri, e Iri mi muore, ed ora... Benedetto figliolo, potevi dirla a me; ti portavo dove volevi, magari fino al Tanganika a cavallo di uno struzzo. No! Bisogna fuggire di notte con quell'altro bel mobile, il signor gradasso, l'invincibile. E monti su un aeroplano che non conosco come andresti a cavallo di Assab. E domani arriva tua madre. Mah! E a quest'ora? Dio! Ma ragioniamo con calma. A quest'c-

ra o sono riusciti a manovrare (de- v'essere come un'automobile) oppure... oppure... Maledetta questa pipa che non tira più! Su, Slop, non andiamo a caccia di gazzelle quest'oggi; lasciale fuggire... oppure sono caduti. Bisogna avere il coraggio di affrontare con calma quest'ipotesi. Ebbene se sono caduti, devono essere solo feriti e solo poco. E' impossibile una disgrazia grossa: sento che è impossibile. Dunque sono caduti e bisogna soccorrerli. Ma dove? dove? A Beni Ulid c'è la stazione radio e qualche cosa si saprà. Bisognava proprio andare a Beni Ulid... bi-

sognava, bisognava insomma far subito qualche cosa... se no si diventa pazzi ».

Abbandonò la via Cussabat al principio della salita e riprese lungo la falda senza sentieri. Slop faticava sul terreno friabile, tutto buche e cespuglietti maligni. Era circa mezzogiorno, quando entrò nel letto profondo e scosceso di un uadi asciutto, dove avanzando cauto, scoperse finalmente, in un anfratto, un po' di verde intorno a un filo d'acqua, che scaturiva dalla parete rosciccia e formava sotto, nella creta, un piccolo gorgo. Scese e mentre Slop, libero dalla sella e dal morso, brucava e beveva, stasò e riaccese la pipa.

Osservando ora con calma, riconosce l'uadi Mimoun, uno dei numerosi torrenti, che scendono dal Gebel e sfociano nella vasta sebca di Taougra. Si trovava a più di sessanta chilometri da Homs: in quattr'ore, senza stancare il suo Slop, sarebbe arrivato a Beni Ulid.

« Perché proprio a Beni Ulid? E' un'ispirazione. Quando tutto intorno è buio, meglio lasciarsi guidare dall'istinto, che fare dei ragionamenti vuoti. Capisco: gli altri li inseguiranno con gli aeroplani. Matti! Matti! Non basterebbero in mille. Il Sahara non è il circo di Leptis. E' come cercare nel Tirreno la sardella di Gioacchino. A quest'ora sono a terra e io li troverò ».

Si inumidì la fronte e le labbra alla fonticella, riassetò i finimenti a Slop e riprese su per il letto del uadi, finché, per una tenditura profonda, si arrampicò dall'altra parte.

Dopo una galoppata sul terreno rassodato della steppa, sotto un sole perverso, un altro uadi gli sbarrava il cammino. Allora decise di salire sull'orlo dell'altipiano per incontrare la nuova strada che da Zliten corre diretta fino a Beni Ulid. Di proposito la aveva lasciata perché, con quel rodio nell'animo, voleva esser solo e lassù era quasi certo di incontrare carri cammelli e motociclette di concessionari.

« Farò il pazzo che non parla e

filerò senza salutare. Che diamine? Questo tabacco mi fa male: ep- pure è il solito « samsun ». Ah! ho capito: non ho ancora mangiato da ieri sera. Ma chi ci pensava? Coraggio, Massimo, a Beni Ulid ». Sbuò appena sulla strada fra due grossi ulivi, che dovette frenare di botto il cavallo per lasciare il passo a una fila di dromedari. Scendevano verso il mare, carichi di pelli d'agnello ammassate in grosse reti pendenti, una di qua una di là, dalle gobbe. Erano una trentina, guidati da cammellieri sudici, tutti chiusi nel barracano ruvido a striscie bluastre.

Brr, brr, brr; zio Massimo non riusciva a infilare la sua strada tutta ingombra da quei corpacci lenti, bislacchi, tra nuvoli di mosche e di zecche, nel vasto fetore delle pelli non conciate.

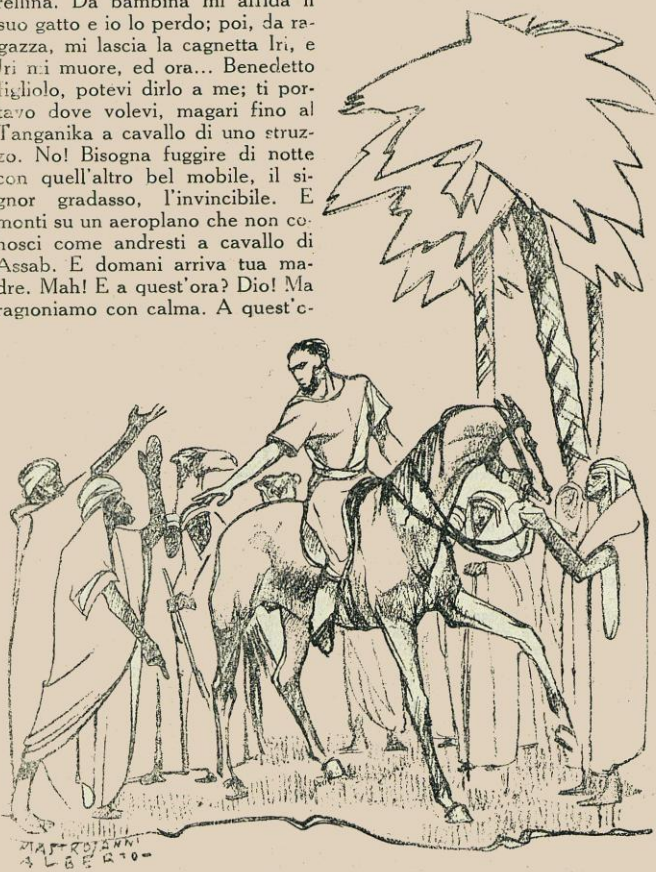
Slop nitì acuto, squassò la criniera, raspò due volte con lo zoccolo e sgroppando vigoroso, ribelle al morso, sguscio, in impeto di corsa, fra il tronco dell'ulivo e un dromedario intontito. Nello slancio calciò a ritroso e colpì alla pancia un somarello dimesso, che seguiva il dromedario. L'arabo che calvalca, rotola in terra impigliandosi stretto nel barracano; e sgambettava e sbracciava per liberarsi, mentre il somaro, ritte le orecchie, scivola giù per il pendio e si sprofonda nel letto dell'uadi fracassandosi.

— Alla malora! Su, Slop, su su: l'hai fatta grossa. Adesso bisogna fuggire, se no pagheremo l'indigeno come un uomo e l'asino come un cavallo. Su, su.

Ma due dromedari sornioni s'eran messi di traverso, incrociati i colli serpentinati e bramivano, puntellando ostinati le pertiche scalene delle gambacce: Slop è costretto a rinculare levandogli il muso. Due cammellieri lo afferrano al morso e trattengono, nonostante le imprecazioni, in perfetto arabo, di zio Massimo, finché altri cinque o sei li circondano vociando.

— Siamo fritti, Slop.

Zio Massimo non ha altra arma che il frustino, altro tesoro che la borsa del tabacco: egli ha fretta,



— ... sono ormai quindici energumeni contro un uomo solo...

fretta, fretta. Invece quei diavolacci puzzolenti sono lì per discutere, magari una settimana: il tempo non è misurabile per loro.

Il padrone del somaro defunto si è srotolato e corre lì e strepita in falso.

Si cominciano le trattative. Il danneggiato non accetta promesse nè carte impegnative: pretende il suo indennizzo, subito. La discus-

sione si allarga: sono ormai quindici energumeni contro un uomo solo che ha fretta di andarsene senza fare troppo chiasso.

In un punto del paese, dove è frequente il passaggio dei connazionali e la stazione dei carabinieri non deve essere lontana, egli vuole che il suo itinerario sia assolutamente ignorato: del silenzio di Hassan è sicuro. Il capocarova-

na fa tacere gli altri e propone di cedere Slop come indennizzo del somaro.

— Mabul! il mio cavallo vale come cinque somari.

— E' vero, cinque somari! Bene, bene: tu dare cavallo; noi dare a te due barracani, sacco datteri, e mehari.

(Il sèguito al prossimo numero)

Ulisse Perso

# Aviatori a terra



LCUNI dicono che ogni aviatore ha un'anima di sognatore e di artista, altri affer-

mano che, in generale, è un uomo freddo e taciturno. Anche in questa materia sono prevalse le correnti e le mode.

Prima della guerra l'aviatore era considerato come un semidio, e del semidio aveva tutte le sublimi caratteristiche.

Una volta scoppiato il conflitto mondiale, divenne un tipo un po' più comune, ma nondimeno fu considerato sempre come un uomo superiore agli altri per eccezionali qualità. Qualche vecchio pilota di guerra, per darci una certa idea di quella che era l'aviazione di allora, ci direbbe: « Non avevamo un'Arma e una divisa propria, eravamo dei gran bei matti con l'anima votata al diavolo; facevamo la vita comoda a terra, ma in volo si rischiava

come nessun altro. Ogni reparto avrebbe dovuto lamentarsi di un lutto permanente, ma in realtà eravamo tutti allegrissimi ».

Dopo la Rivoluzione fascista, l'aviatore italiano ha un'Arma sua, una divisa. Una tradizione recente, ma gloriosa, presto dà alla Aeronautica un'aureola di eroismo per le sue azioni coloniali, i suoi primati, la sua infaticabile attività giornaliera nel cielo della patria e del mondo. L'aviatore diventa così un vero soldato, azzurro ed elegante, bello come un cavaliere di sogno. Quando passa per via i ragazzi e le ragazze si voltano a guardarlo. Gli uni vorrebbero divenire come lui, le altre lo ammirano con entusiasmo.

Ma il tempo passa, incalza, l'aeroplano diventa anche un mezzo di comunicazione civile, uno strumento di utile sport. Nell'epoca nostra, in cui tutti i cittadini sono soldati, ogni

giovane italiano ha già scelto e imparato a usare la propria arma; non ha più tempo di fermarsi per via ad ammirare i cavalieri azzurri, e comincia assai presto a far parte di quella brillante schiera. Prima fa il costruttore di modelli volanti leggeri e veloci come le rondini, poi impara il meccanismo dei motori e il montaggio degli aeroplani veri. Non perde un minuto. Ogni suo svago non è fine a se stesso, bensì rappresenta una preparazione dilettevole ma seria alla vita.

Ed ecco gli adolescenti che sui campi di volo a vela imparano a volare nel modo più semplice e primitivo, e poi partecipano ai corsi premilitari.

La giornata di un giovane aviatore italiano è dinamica, durante il periodo del volo. La sveglia trilla ed egli esce di casa che il sole è appena sorto; attraversa di buon passo la città che ancora dorme silenziosa,

Mezz'ora di tram ed eccolo sul campo di volo, che risplende per il suo colore di smeraldo luccicante umido al sole mattinale. Il giovane si toglie la giacchetta elegantina e sbarazzina dello studentello, si veste proprio come quei pionieri che meravigliavano il mondo col costume imbacuccato e con gli occhiali che davano e danno allo sguardo e al viso qualche cosa di sfingeo e di modernamente meraviglioso, e vola sulla sua città che solo allora si sveglia.

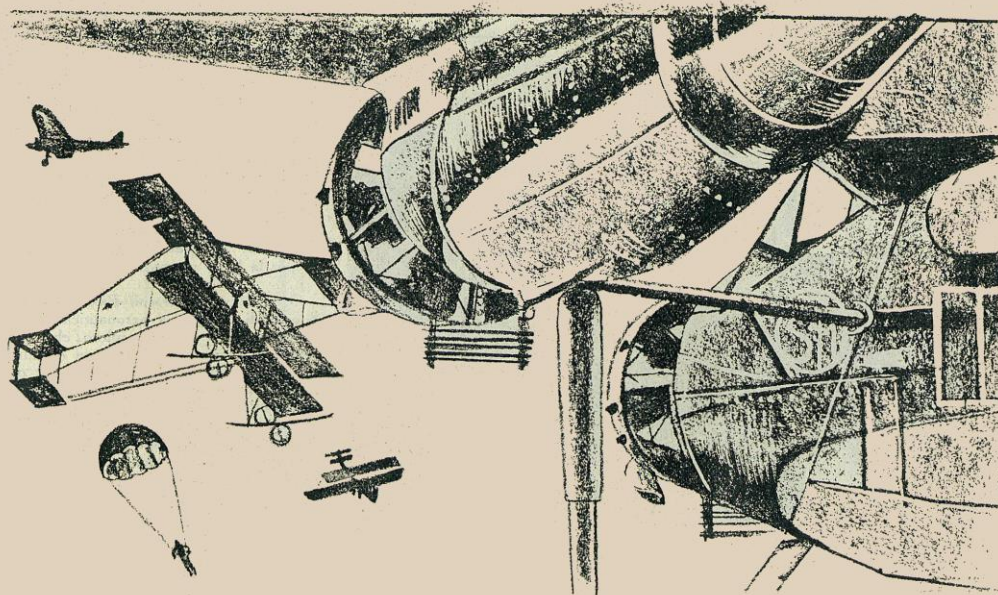
E dopo poche ore, rieccolo ripiombato nelle strade cittadine, tra migliaia di persone che non hanno volato mai, e di nuovo con il fare sbarazzino dello studentello corre, lavora, si prepara. Quando passa, nessuno riconosce in lui il cavaliere azzurro. Ma cosa gli importa, e cosa importa a quelli come lui? Essi sanno che gli aviatori di oggi, e soprattutto di domani, sono loro, riverenti e memori della tradizione degli anziani, ma coscienti che l'aviazione sarà una conquista veramente utile alla civiltà solo quando sarà soprattutto volgarizzata.

Giulio Marini



FERLINI GIOVANNI - FOLIGNO. — Ma insomma, mi sembra di aver scritto e stampato a chiare lettere: « il raduno di Milano non è a carattere nazionale ». E' un convegno milanese, di milanesi, al quale sono invitati tutti coloro che possono e vogliono intervenire. Se non verrà nessuno da fuori, non per questo si dirà che il convegno è fallito. Chiaro? Di raduni a carattere nazionale non è il caso di parlarne e non se ne potrà parlare che fra un paio d'anni quando... il cerchio delle simpatie che circonda l'Aquilone si sarà fatto ben più vasto permettendo una vera e propria organizzazione aquilonesca. Per arrivare a questo occorrono temperamenti dinamici e volenterosi. Certo che se tutti fossero dotati della tua sensibilità e della tua volontà si arriverebbe alla mèta molto più presto. I tuoi saluti per Mazzitelli Antonio, Avionetto, Alcini Anconitani, Giovanni Flores, Morcellino Luchetti, Aviatrice, Vittorio Bini, Visconti e Loris, Mila Ischia, Avionetta, Pia Gregnoli (Idro Azzurro!) ecco che li comunico qui con l'aggiunta di un invito a scriverti. Va bene? e aggiungerò anche che chiunque altro ti scriverà ti farà cosa gradita. Io non vedo così nero come te, caro Aquilotto, e penso che in tutte le costruzioni occorre quel minimo di fondamenta che non si approntano in un attimo e senza le quali non si costruiscono solidi edifici. Ciò non esclude la mia simpatia per la tua bella, giovanile, impazienza. Ricambio gli affettuosi saluti fascisti.

(Continua alla pagina seguente)



# POSTA AEREA

emisf. occidentale      emisf. orientale

**RAFFAELLO TOSI - Firenze.** — Grazie delle buone promesse che mi fai e attendo felici risultati dalla tua propaganda. L'apparecchio S 55-X lo riceverai entro la prossima settimana. Il tuo intimo amico Giuseppe Lodoli abita a Pisa, Via Santa Maria 22. Ti faccio spedire copie del giornale, e ricambio alati saluti.

**GABBIANO IMPLUME - Sampierdarena.** — Sono spiacente doverti dire che finora non è stato pubblicato il libro da te desiderato. Occorre quindi che tu faccia ogni sforzo per frequentare le lezioni presso l'O.N.B. Saluti fascisti.

**ARTURO DALSER - Trento, Sopramonte 30.** — Questo è il tuo indirizzo stampato sulle fascette del giornale che ti è stato sempre spedito regolarmente. Se lo ricevi a intervalli, occorre tu presenti reclamo a cotesto Ufficio postale o tu veda se va a finire in altre mani. Salutissimi.

**GIULIO CLAUDIANI - Roma.** — Il volume ti è stato spedito dal R. Aero Club di Roma fino dal 31 agosto. Riceverai anche il numero del giornale che hai richiesto. Per il libro che ricerchi rivolgiti alla Libreria Hoepli in Galleria Colonna. Saluti cordiali.

**MARIO TEDESCO - Napoli.** — I moderni apparecchi da caccia, sia italiani che esteri, raggiungono oggi delle velocità superiori ai 350 km. orari. Trattandosi, però, di apparecchi militari non si hanno al riguardo dati precisi. Le notizie riportate dalla stampa non corrispondono, spesso, all'esatta verità. Di incrociatori aerei che volano a velocità superiore ai 300 km. l'ora, anche l'Aviazione italiana ne è provvista, ma non è possibile, per ragione di riservatezza militare, darne le caratteristiche. Ricambio alati saluti.

**WALTER DE STAVOLA - Treviso.** — La spedizione del giornale al tuo indirizzo risulta regolarissima. In ogni modo ti è stato spedito nuovamente il numero doppio del mese di agosto. Saluti.

**CARRIBO G. - Imperia.** — A Imperia c'è un solo abbonato e tu... non sei quel desso! In quanto alle informazioni che desideri occorre che ti rivolga direttamente al locale Aero Club. Ricambio gli affettuosi saluti fascisti.

**ACCIPITER** — Le cronache hanno narrato del tuo incontro con quella «bella tipa» di Avionetta. Grazie della cartolina inviata dove ho fatto la conoscenza del... porcellino d'India battezzato «Michele Falcone» in mio onore (prego: l'onore è tutto suo!) ed ho avuto notizie della tua salute così: «Accipiter sta starnutendo e pare (acci...piter!) si voglia chiamare». Mi dispiace che il sole abbia «fatto cilecca»; così sono rimasto senza fotografia. In quanto ai premi stà tranquillo che verrò a Milano in pace con la coscienza e in paro con i miei creditori. Non si sa mai!

**ALDO PRATELLI - Rimini.** — Come hai letto qui sopra, la tua proposta è stata accolta. Ci conosceremo dunque il 23 corrente? Ne sarò lietissimo. Ricambio a te e a tutti gli aerotifosi riminesi i salutissimi.

**ALIANISTA AZZURRO - Milano.** — Non bisogna pretendere che io abbia la memoria di Pico della Mirandola! Quando si richiedono numeri arretrati o altro che deve esser spedito, bisogna aggiungere

allo pseudonimo il nome, cognome e indirizzo. Ergo: rinnova le richieste tenendo presente quanto sopra. Impossibile avere la collezione dell'*Aquilone* dalla fondazione essendo esaurita la raccolta delle annate precedenti, esclusi i numeri del 1933 che costano 5 lire. Ti manderemo gli IBALB: falli fruttare e tieni legato il gatto! Alalà.

**ROBERTO FASOLO - Torino.** — Dal «campeggio Dux» di Susa, dove hai imparato a sparare il moschetto e a maneggiare le mitragliatrici pesanti e leggere e di cui ti sei goduto ben tre turni, sei venuto al «campo Dux» che tiene avvinta su di sé, in questi giorni, l'attenzione dell'Urbe, d'Italia e meraviglia lo straniero. Bravo. Passo il tuo reclamo all'Amministratore e ricambio i salutissimi.

**AVIATRICE - Roma.** — Non verrai a Milano: lo sapevo! In quanto al restante programma di mirabile che prometti non azzardo più prognostici e aspetto. E' vero che l'estate ha rallentato il ritmo delle visite, ma la tua estate ha avuto un inizio molto, ma molto precoce! Ricambio a te ed a *Serenissima* la affettuosità.

**BOSCAINI GIUSEPPE - Torino.** — Sei un bravo ragazzo e ti abbiamo spedito i numeri arretrati richiesti e un cartone-modello dell'S 55 X in dono. Delle vecchie annate dell'*Aquilone* possiamo fornirti soltanto quella del 1933 al prezzo ridotto di cinque lire. Quando avrai costruito il nuovo modello di aeroplano, mandamene la fotografia. Sono contento di saperti al campo Dux: segno evidente che non ho sbaialato a definiti un bravo ragazzo.

**A. PETROSELLINI - Roma.** — Grazie delle tue proposte per il primo nostro raduno romano che ha lo scopo di gettare le basi di un programma di attività degno dell'Urbe. Ricambio saluti azzurri.

**NICOLA LUCIANO - Biella.** — Spedito il numero arretrato richiesto. Per il materiale che ti occorre rivolgiti alla *Ditta Aeromodelli e Accessori di Bologna* (via

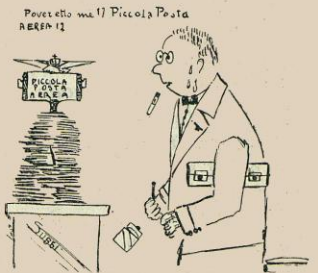
*Riva Reno 118*): non ne occorrono altre perché può fornirti di tutto. L'opuscolo cui accenni riguarda l'ammissione alla Regia Accademia Aeronautica e si manda a coloro che hanno i titoli necessari e il desiderio di esservi ammessi. Ti raccomando la propaganda per l'*Aquilone* fra le tue conoscenze. Alalà.

**QUEL TALE DI - Milano** — che ha firmato con un rebus indecifrabile e scrive da Varese dove è rimasto sino al 20 agosto circa a «morirsi dalla noia» — dice lui — ma dove viceversa ha assistito alla cerimonia commemorativa della morte di Romeo Sartori, della quale mi invia una commovente descrizione, è pregato di essere più chiaro nell'esposizione delle sue richieste e... nella firma. Ciò premesso, spero di conoscerlo di nome e di persona il 30 corr. a Milano anche se non gli fornisco la richiesta piantina topografica della Mostra. Ricambio il saluto romano.

**AX2 - Torino.** — Lo spazio non può mancare per rispondere a un aquilotto animato, come te, da così buoni propositi. Bravo e grazie. Mi compiacio per la promozione conseguita con parziale esonero di tasse. Per la costruzione del modellino volante rivoliti al mio collega *Giuseppe* per i consigli ed alla nota Ditta bolognese per il materiale. In quanto al romanzo trovo che la trama è interessantissima: manda dunque, che esamineremo con tutta benevolenza. Conto di conoscerti al raduno milanese e ricambio i saluti azzurri.

**GIOVANNI FLORES - Napoli.** — Mi compiacio della vostra buona volontà che non si contenta soltanto dei buoni propositi e di parole. Gli aquilotti napoletani saranno oramai rientrati o staranno per rientrare dalla villeggiatura, così che potrete ripetere il tentativo. Quando il vostro movimento avrà raggiunto i risultati sperati, comparirà sull'*Aquilone* l'atteso appello: «Aquilotti napoletani: adunataaaa!!!». A te ed a *Vittorio Salvia Gallozzi* molti saluti e rallegramenti e auguri al fratello convolato a nozze!

**AVIONETTA (buona lana di) Borgosesia.** — Il tuo «buon giorno» l'ho letto giusto mentre stavo per andarmene a nanna, ma non importa. Lo metterò sotto il cuscino, come fai tu con l'*Aquilone* e me lo riprenderò domani mattina. Al raduno io sarò per te e per tutti «zio Falcone» e se a qualcuno passasse per la mente di prendermi in giro con le cerimonie, l'avrà a che fare con me! Non ci vorrebbe altro per farmi cavar fuori gli artigiani... E' arrivato il tuo capolavoro.



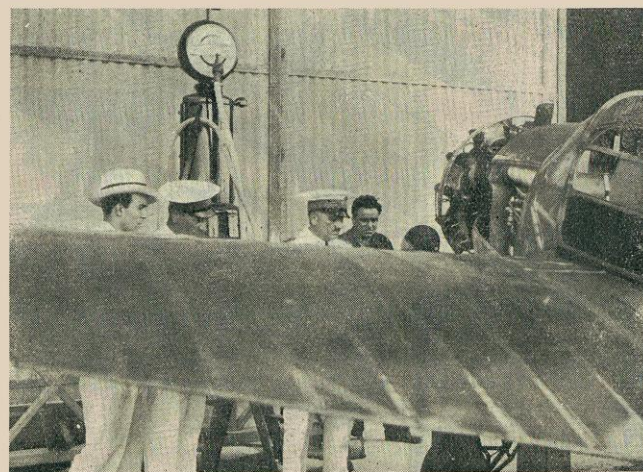
Zio Falcone, come lo immagina Carlo Santambrogio

Mi sono messo sull'attenti e l'ho riposto nel cassetto. Dopo un così lungo raid ho pensato che fosse un po' stanco, poverino! Ho detto le 45 parole al Direttore, ma in quel momento c'era una filatura tra la porta e la finestra e il mio superiore è rimasto... abbottonatissimo! A buon rivederci e... buona notte, Avionetta!

**IDRO AZZURRO - Milano.** — Voi di Milano vi siete messi d'accordo per farmi ammettere, porca l'oca! *Avionetta* mi annuncia che parte per *Varazze* e va invece a fare la buona lana di Borgosesia; tu invece vai a *Varazze* e... a proposito: *da Varazze ti scriverò molto di frequente e ti manderò un esercito di cartoline*. Povero esercito! Incontrato il nemico per la strada, è stato duramente sconfitto e... disperso! Un solo esemplare si è salvato dall'orrenda carneficina ed è giunto qui, in uno stato compassionevole... Mi ha recato il tuo saluto fascista che ho comunque gradito e che ricambio cordialmente, rallegrammi proprio di cuore per la bella promozione.

**O. L. A. P. - Ascoli Piceno** — Alla Scuola di ingegneria aeronautica si possono iscriverne soltanto coloro che possiedono la laurea di ingegnere e quindi non dopo aver frequentato i primi due anni di università. Il corso di ingegneria aeronautica dura un anno e dà diritto a passare nell'Arma aeronautica ruolo ingegneri. Ti è stato spedito finalmente il numero che avevi richiesto da... anonimamente. Saluti cordiali.

**ALTIERI ALDO - Roma.** — Dei due tratti immaginari (per fortuna! del sottoscritto), ne sarà pubblicato uno e poiché la scelta spetta al Direttore non c'è dubbio che sarà il più brutto. Pazienza! In



L'arrivo all'aeroporto del Littorio di Rom dei concorrenti del Giro Aereo d'Europa. S. E. Valle, S. E. Liotta e l'on. Diaz osservano l'apparecchio italiano P. S. I mentre fa rifornimento

quanto ai progetti e relativi disegni li ho possati al collega di redazione competente. Ricambio i saluti aquiloneschi.

FRANCESCO SCUDERI - Ramacca. — Ti è stato spedito il numero richiesto. Se desideri il Manuale per il pilotaggio dei velivoli, manda L. 5 al R. Aero Club d'Italia, Via Lepanto, Roma, Saluti.

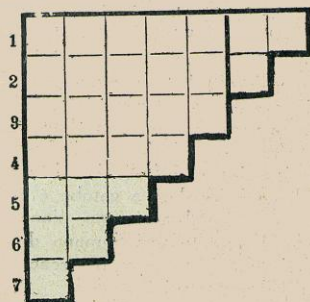
ANTONIO MALENOTTI - Piombino (che ha fatto pagare sessanta centesimi di tassa all'amministratore!); PIA GREGNOLI - Varazze; AVIATRICE e AVIONETTO - Roma; AVIONETTA - Alagna Valsesia; ACERBI GIUSEPPE - Lodi; ALIANTISTA AZZURRO e AQUILOTTO AZZURRO - Miazzina; FALCHETTO - Roma; grazie delle cartolineide. Il programma del raduno milanese non è stato spedito ai vari richiedenti perchè pubblicato nel numero scorso, in tempo utile.

A tutti il saluto affettuoso dello  
**Zio Falcone**



61. GEOMETRIA AD ANAGRAMMI

Con le lettere della prima parola, formare tutte le altre, avendo cura di scartare successivamente una lettera.



DEFINIZIONI:

1. Il rosso frutto, dolce e succoso; 2. Mistero; 3. Arnese del contadino; 4. Amato e... costoso!; 5. Adesso una ventiquattresima; 6. Il sole per gli antichi egizi; 7. La prima della serie.

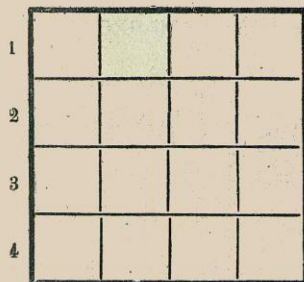
62. LE LETTERE PROVERBIALI:

1. Scopa; 2. Eroe; 3. Latte; 4. Stia; 5. Marat; 6. Pains; 7. Facocero 8. Caramella.

Levare da ciascuna delle precedenti parole due lettere consecutive, e trascrivendole nello stesso ordine in cui si trovano, formare con le altre un noto proverbio.

63. GEOMETRIA LETTERALE

Mettere in ogni casella una lettera e formare 4 parole così definite:



1. Tira poeticamente; 2. Difficile a trovarsi; 3. Gran lago salato del Turkestan russo; 4. Il dio di un numero.

Se la soluzione è esatta, le parole tro-

vate si dovranno leggere orizzontalmente e verticalmente.

64. TESTO CIFRATO

Con le definizioni più sotto indicate, risolvere le parole chiavi. Indì nel testo riportando ad ogni numero la rispettiva lettera (a numero uguale corrisponde lettera uguale) se la soluzione è esatta, si potrà leggere così una massima di Lenoir.

CHIAVI:

- 1) - 1 2 3 4 5 6 = Ordinari.
- 2) - 7 8 9 10 11 = Può essere nella colana o nell'anello.
- 3) - 12 = Svolta pericolosa.

TESTO

10 4 2 3 2 — 5 11 12  
1 8 — 1 6 8 1 2 — 8  
— 3 4 2 9 8 — 3 6 2  
7 8 —

Tra i solutori di almeno tre dei quattro giochi pubblicati in questo numero, sarà estratto a sorte un premio e questo indipendentemente dall'assegnazione dei premi semestrali e annuali di campionato. Vedere il regolamento pubblicato nei primi due numeri di quest'anno.

Le soluzioni debbono essere inviate esclusivamente a mezzo di cartolina postale, non oltre il 15 ottobre 1934-XII alla Direzione dell' AQUILONE - Viale dell'Università - ROMA.

SOLUZIONI DEI GIOCHI DEI NUMERI PRECEDENTI

- 49 - Sciarada: Vi-sta
- 50 - Bizzarria: Ingegneri
- 51 - La Raggiera Magica: GIOVANNI NICOTERA, PIETRO MARONCELLI
- 52 - Cambio di consonante: Modello - Monello
- 53 - Parole incrociate - ORIZZONTALI: 1) Sirena; 4) Pitone; 7) Accattone; 9) Irta; 10) Opre; 11) Carie; 14) Agone; 15) Podio; 16) Leoni; 17) Saffi; 18) Romeo; 20) Omero; 23) Etra; 25) Acre; 26) Avvoltoio; 27) Eresie; 28) Acacia — VERTICALI: 1) Salina; 2) Esca; 3) Amara; 4) Patti; 5) Tino; 6) Estero; 7) Atmosfera; 8) Epidemico; 11) Celio; 12) Rione; 13) Epiro; 17) Steppe; 19) Odessa; 21) Miope; 22) Retta; 24) Avis; 25) Aida
- 54 - Croce di lettere: Paladino - Tramoto - Ridolini - Criniera.
- 55 - I numeri parlanti: CHIAVI: Maniche - Sport - DLV  
Testo: Chi troppo in alto va cade sovente precipiteoiosissimamente
- 56 - Il cartellone teatrale: Puccini Tosca; Meyerbeer Ugonotti; Verdi Rigoletto; Meyerbeer Africana; Bellini Norma; Donizetti Don Pasquale; Verdi Otello; Verdi Traviata (TURANDOT).

ELENCO DEI SOLUTORI

(I numeri tra parentesi sono quelli dei giochi esattamente risolti).  
Accipiter (49, 51, 52, 53, 54, 55, 56); Pazienti Luigi (49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56); Vaccaro Italo (49, 51, 52, 53, 54, 55, 56); Castagnoli Pierluigi (49, 51, 52, 54, 55, 56); Ugo Ricci (49, 51, 52, 53, 54, 55, 56); Arrigo Bruno (53, 54, 56); De Naro Carmelo (54, 55, 56); Ferranti Vasco e Fulvio (53, 54, 55, 56); Fenoglio Guido (52, 56); Bini Vittorio (53, 54, 55, 56); Frumento Fratelli (54, 55, 56); Arnaldi Mario (49, 51, 53, 54, 56); Bendandi Renato (53, 54, 55, 56); Rinaldi Cesare (49, 50, 51, 54, 55, 56); Ferlini Oreste (49, 50, 52, 55, 56); Lonadei Fausto (49, 51, 52, 54, 55, 56); Riccardi Enzo (50, 51, 52, 53, 54); Sorani Paolo (49, 50, 51, 52, 54, 55, 56); Tantesi Giovanni (53, 54, 55, 56); Mincato Giampietro (49, 50, 52, 54, 55, 56).

PREMIATI

Estratti a sorte i premi sono toccati: Per i giochi 49, 50, 51, 52: DE NARO CARMELO e per i giochi 53, 54, 55, 56: FRATELLI FRUMENTO. I due vincitori sono pregati di mandare il loro preciso indirizzo per l'invio dei premi.

I giochi pubblicati in questo numero sono di esclusiva proprietà della rivista settimanale L'ENIGMISTICA ROMANA - Via della Stelletta N. 1 - Roma.

LANE MARZOTTO

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

Dite alle vostre Mamme di comperare LANE MARZOTTO per fare i vostri vestiti a maglia e di chiedere al venditore i volumetti della «Biblioteca Marzotto» che vengono stampati per voi e saranno regalati a chi acquista LANA MARZOTTO.



Aeromodelli e Accessori  
Via Riva Reno, 118 - Bologna

Aeromodellisti,

se ci trasmetterete Lire 1,50 a mezzo del nostro conto corrente postale Numero 8-2418 od anche in francobolli, per rimborso spese, vi verrà inviato il nuovo Catalogo M. V. 1930, ampliato e completo e con prezzi riveduti.



MOTORI E AEROPLANI

PER TUTTI GLI USI CIVILI E MILITARI

FIAT S. A. - VIA NIZZA 250 - TORINO  
S. A. AERONAUTICA D'ITALIA  
CORSO FRANCIA 366 - TORINO

# il piccolo informatore



FVERRI

Questo che pubblichiamo è il lavoro di Roberto Lertola di Genova, vincitore del secondo premio. (Scuola elementare « Generale Cantore » - Insegnante don Giacomo Massa).



LUGNO 1918: sulle nostre posizioni si avventò nuovamente la offensiva nemica.

L'Austria gettò contro di esse tutte le sue forze sperando di annientare l'esercito italiano. Fu la eroica e gloriosa battaglia del Piave. Pradipozzo, paesello del Veneto, era già caduto nelle mani dei tedeschi. Tonin, un contadinello del paese nominato, era tutto amor di Patria e malediva in cuor suo, insieme alla madre Angela, i cattivi tedeschi che, passando di lì, avevano portato via tutto quello che avevano trovato. Tonin aveva il babbo soldato e pregava per lui e per i suoi compagni affinché potessero resistere all'impeto nemico. Una notte, prima che sorgesse l'alba, sentì un lontano ma distinto rombo di un motore ed esclamò: — Aeroplani, mamma, aeroplani! — e senza badare alla mamma che gli diceva di stare nel suo lettuccio, in un attimo fu vestito e uscì correndo di casa. Ma la nebbia era fittissima e l'aeroplano non si poteva scorgere. Ma, oltre sentire il rombo di quel motore che si faceva sempre più indistinto, Tonin udì un fruscio di foglie secche e uno stormire di piccioni. Fece una diecina di passi innanzi. Final-

mente scorse davanti a sé un grandissimo fungo che era un paracadute, una gabbia di colombi viaggiatori è un tenente italiano.

Questi gli disse sottovoce: «Sei solo? Proprio solo?». «Sì», rispose il contadinello. «Potete parlare». «Potresti indicarmi un luogo dove proprio nessuno mi possa scorgere?». «Sì, nella mia stalla che è vuota» rispose il contadinello. «Ma non dire nulla a nessuno!» aggiunse il tenente a nome Ferrin. «Non dirò nulla a nessuno, nemmeno alla mamma» rispose Tonin e condusse il tenente con i piccioni, nella stalla. Poi ritornò in camera sua tacendo tutto alla mamma. Alla mattina andò di nascosto dal Ferrin e con questi parlò un poco. Poi, il tenente Ferrin, camuffato da giovane mendico e cieco, accompagnato da Tonin, non visto scavalcò un muro e poi con il contadinello penetrò nell'ufficio del comandante austriaco, allora deserto. Si impadronì di importanti informazioni per mandarle poi, per mezzo dei colombi viaggiatori, agli Italiani che combattevano al di là del Piave. Indi fece alcuni timbri su di una carta dove c'era scritto che il mendico cieco poteva girare per il paese. Scavalcarono di nuovo il muretto e finsero di essere due mendicanti. Ogni tanto i soldati tedeschi chiedevano le carte al mendico ed egli mo-

strava quelle che aveva timbrato lui in vece del comandante austriaco. In seguito tutti gli abitanti vennero a sapere del tenente Ferrin, ma tutti stavano zitti.

Ogni due o tre giorni il Ferrin mandava agli italiani, con i colombi messaggeri, importanti notizie. Mentre il Ferrin riposava un poco, Tonin volle mandare, come da molto tempo desiderava, un biglietto di affetto a suo padre concepito così:

«Vi prego a mandare a mio pare Nane questo biglietto di aucurio affettuoso e di dire che lo aspettiamo a casa. Toni Brasolin. Pradipozzo».

Per quanto questo biglietto fosse pieno di errori, Tonin l'aveva scritto con tutto il suo cuore. Lo arrotolò, lo mise nell'astuccio di ferro e sali, (come faceva Ferrin) sul campanile. Indi preso il più robusto piccione, vi legò il piccolo messaggio e lasciò partire il volatile guardandolo finché non fu sparito. Felice di aver fatto quello che da tanto tempo desiderava, scese dal campanile e se ne ritornò alla piccola casa.

Il giorno dopo, mentre Tonin con il suo amico e la sua madre mangiavano, sentirono bussare materialmente alla porta. Ferrin si affrettò a nascondersi e Tonin andò ad aprire. Vide il capitano austriaco con quattro soldati. Ma subito la grossa mano del capitano lo sollevò di peso e lo mise in mezzo ai soldati. Poi tirò fuori di tasca un biglietto macchiato di sangue e Tonin non tardò a scorgere che quel foglietto era quello che aveva mandato in augurio al padre. Dunque avevano ucciso il suo colombo e preso il messaggio. Sì! Il comandante poi chiese a Tonin:

«Toni Brasolin essere foi?». «Sì», rispose Tonin. «Dove essere piccioni viaggiatori?». «Non lo so» rispose fiero Tonin. Allora il capitano rivolse la stessa domanda ad Angela: «Dove essere piccioni viaggiatori?». «Non lo so» rispose la madre. Il capitano aggiunse: «Avere tempo due minuto a confessare, se no essere fucilata». La madre pregò e poi si mise davanti al muro pronta a essere fucilata. Tonin le corse subito appresso e le si mise davanti. Già il capitano stava puntando il fucile quando una mano gli afferrò il polso. L'austriaco si voltò di scatto e disse: «Chi essere foi?». «Sono un tenente italiano» rispose fieramente Ferrin «e piuttosto che fucilare loro fucilate me». E mandati via dal muro Angela e Tonin, vi si appoggiò e aspettò la morte col volto lieto e sereno.

Gli austriaci puntarono i fucili. Ma una voce da non molto lontano echeggiò: «Arrivano gli Italiani, arrivano gli Italiani!». I tedeschi se la diedero a gambe e i tre amici si abbracciarono piangendo. E intanto una fumana di soldati italiani avanzava per scacciare gli oppressori.

**Roberto Lertola**

(Classe V elementare)

## Le distrazioni di uno scienziato

*Per veder l'Alaska un dotto fece un giorno il suo fagotto e vi pose un gran cappotto, un bel po' di pan biscotto, circa un chilo di risotto, e un fagiolo bello e cotto; poi partissene al buon trotto, ma arrivato a un isolotto tutto ghiaccio, il nostro dotto si gelò in quattro e quattrotto. Sai perchè? Nel suo fagotto non avea quel sancalotto messo LANE DI MARZOTTO.*



L'AQUILONE

è il giornale degli aviatori di domani