

L'ALQUILONE

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

quindicinale di aeronautica per i giovani

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



Come si costruiscono gli aeroplani



COMPILATO il progetto nei suoi particolari, sperimentato il modello al tunnel aerodinamico per accertarne le caratteristiche, scelti e collaudati i materiali di costruzione, si passa alla fase della realizzazione; si costruisce, cioè, la nuova macchina alata coi mezzi e secondo i metodi che sono più appropriati alla sua destinazione. Mentre una volta si costruiva esclusivamente in legno, e i rivestimenti erano sempre in tela, oggi, come abbiamo visto, i materiali da costruzione sono i più vari, e per i rivestimenti, oltre alla tela, si utilizzano il « compensato » e le « leghe leggere » (alluminio variamente combinato con altri metalli) in sottilissimi fogli che possono essere lisci, oppure scanalati, ondulati, muniti di nervature ecc. ecc.

Quando le ali sono del tutto o per la parte maggiore rivestite di tela, tutto lo sforzo è sostenuto dai lungheroni e dalle centine; invece partecipano alla robustezza dell'ala i rivestimenti solidi, di cui le centine costituiscono gli appoggi.

Gli apparecchi di piccole dimensioni sono in generale costruiti in legno; quelli di medie dimensioni hanno spesso le ali di legno e la fusoliera in metallo; i grandi apparecchi sono sempre, o quasi sempre, metallici.

La preferenza che molti danno ancora al legno ha le sue buone ragioni; è un materiale che si conosce ottimamente in tutte le sue caratteristiche, è molto elastico, soffre poco l'effetto delle vibrazioni, resiste bene agli agenti atmosferici, consente facili e rapide riparazioni.

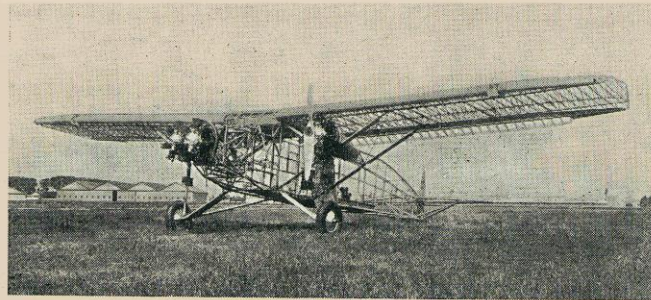
Il famoso « Savoia Marchetti S. 55 » è un apparecchio in legno e... pare che non si sia comportato troppo male!

In un apparecchio noi distinguamo la cellula (insieme delle ali), la fusoliera, gli impennaggi (l'insieme dei piani fissi e dei ti-

moni), il pattino o la ruota di coda, il carrello, infine il motore.

Nella costruzione degli apparecchi ciascuna di queste parti è costruita (parlo della grande industria aeronautica) in reparti speciali, che poi vengono riunite nel reparto « montaggio ».

L'ossatura della cellula consta dei « lungheroni », che costituiscono gli elementi di forza della superficie portante, e delle centine, che sono gli elementi di forma,



Struttura di un apparecchio trimotore costruito in tubi d'acciaio.

quelli, cioè, che conferiscono all'ala la forma voluta dal costruttore. Crociere di trafilati di acciaio, sbarre di tubo, elementi di giunzione ecc., tengono insieme il tutto in un sistema rigido e indeformabile.

Le centine sono riunite fra loro alle due estremità; quella anteriore, che si chiama « bordo di attacco », è spesso rivestita da un tratto di compensato o di lamiera, quella posteriore, che si chiama « bordo di uscita » è costituita da un filo di acciaio. Le ali posteriormente portano gli « alettoni », superfici mobili che modificano da una parte o dall'altra la resistenza che l'aria oppone all'avanzamento della macchina, e servono a dirigerla nel piano verticale, insieme al timone di direzione. Lungheroni e cellule sono costruiti come « travi armate »; sono leggerissimi, vuoti internamente, ma robustissimi. Se di metallo, le cen-

tine sono di tubi di spessore minimo.

Se avrete occasione di visitare una fabbrica di aeroplani, prendete in mano una centina, anche grande: alta come voi, per esempio; rimarrete meravigliati constatando che potete alzarla senza sforzo alcuno, perchè pesa poche decine di grammi.

Spesso le ali, anche se rivestite di una copertura resistente di legno o di metallo, hanno pure un

si incredibili; soffici poltrone, letti comodissimi, tavolineti per la colazione o il pranzo, lavabos, toilette ecc. ecc.

Gli impennaggi, costruiti press'a poco come le ali, sono costituiti dai « piani fissi » (piano di deriva verticale, e piano di quota orizzontale) e dai « piani mobili », i timoni (timone di direzione e timone di quota) che sono strumenti della manovra del pilota, che li comanda dal « volante » o dalla « pedaliera », attraverso trasmissioni costituite da robusta corda di acciaio. Talvolta, sempre negli apparecchi piccoli, al volante si sostituisce un'asta di direzione, *manche a balai*, o *cloche*, come la dicono i francesi.

I piani fissi, lo sono... fino ad un certo punto. Il piano di quota può essere spostato, secondo le esigenze di assetto e di equilibrio dell'apparecchio, dal posto di pilotaggio; il piano di deriva invece può essere spostato solo quando l'apparecchio poggia sul suolo.

Il carrello costituisce una delle parti vitali dell'apparecchio; mentre il pattino o la ruota di coda hanno una funzione secondaria, sia nella partenza che nell'arrivo, importantissima è quella del « carrello », che deve essere robusto ed elastico, per resistere al peso della macchina che tocca il suolo sempre con una certa velocità, senza che poi ne venga danno alle strutture o disturbo agli equipaggi. Il carrello per questo è sempre di acciaio ad alte caratteristiche, ed è

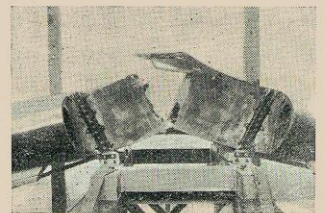
rivestimento di tela verniciata, che serve a proteggerle dagli agenti atmosferici. La vernice di cui si fa uso è l'emaillite, che rende rigida e liscia la superficie intelata.

Come è noto, gli apparecchi possono essere monoplani o multiplani. Oggi si costruiscono solo monoplani e biplani. Quest'ultima formula è la preferita per gli apparecchi da caccia e per acrobazia, poichè ha speciali caratteristiche di portanza e di robustezza, che ben si prestano all'impiego di queste macchine.

La fusoliera, come ho detto, è in genere di metallo; essa può essere a sezione quadrangolare o curvilinea; oggi quest'ultima forma si va affermando, perchè consente migliori caratteristiche aerodinamiche.

La fusoliera porta anteriormente il posto per l'equipaggio, la cui costruzione non è nè facile nè semplice. Detto posto deve essere contenuto nella forma aerodinamica, cioè non deve avere parti sporgenti dannose per la resistenza che oppongono all'aria; d'altra parte i piloti debbono vedere bene, non solo dinanzi a sè, ma anche sui fianchi e in basso, e questa caratteristica evidentemente non si concilia molto con la prima.

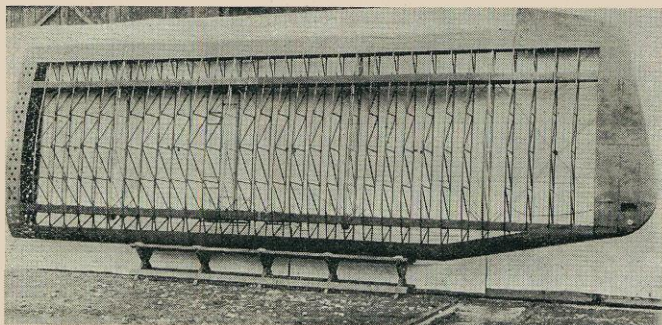
Oggi si tende a dotare tanto i posti di pilotaggio quanto la cabina (che potrà essere attrezzata per accogliervi dei viaggiatori o per ricevere un carico militare) delle massime comodità e, specialmente per quanto si riferisce agli apparecchi civili, si sono raggiunti risultati che una volta sarebbero appar-



Prova di resistenza di un'ala in legno.

munito di una gamba elastica, che funziona da molla e che assorbe gli urti. Esso porta le ruote, munite di pneumatici a media o a bassa pressione, e di freni comandati dal pilota, che servono per le manovre a terra quando per la diminuita velocità si renda insensibile l'azione degli alettoni o del timone di direzione. Oggi sono già in servizio apparecchi a carrello rientrabile in volo, per ottenere una migliore forma di penetrazione nell'aria.

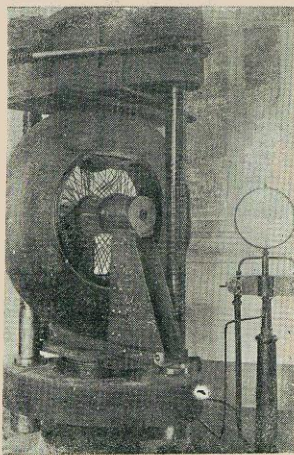
Il motore o i motori costituiscono la parte meccanica dell'apparecchio; possono essere uno o molti, raffreddati ad aria oppure ad acqua, e la loro potenza varia da 10 cavalli fino a oltre mille. Oggi



Struttura di un'ala in tela.

esistono non solo motori a benzina, ma anche motori a nafta, a olio pesante ecc. ecc. Ne parleremo in un'altra occasione.

I motori sono installati su speciali supporti detti « castelli motori »,



Come si prova la resistenza di una ruota

che possono essere disposti anteriormente sul muso della fusoliera, sotto le ali, appoggiati alle strutture del carrello, nelle ali, uniti ai lungheroni, oppure sopra le ali, su incastellature speciali. Siano in metallo, siano in legno, queste incastellature sono costruite in maniera da attenuare al massimo le vibrazioni.

Il motore azione l'elica, che funziona come una vite nell'aria; l'elica può essere in legno o in metallo; se in legno, è costruita press'a poco come una stecca da biliardo, di parecchi strati di legname la cui fibre sono fra loro spostate; se in metallo, può essere cava oppure massiccia.

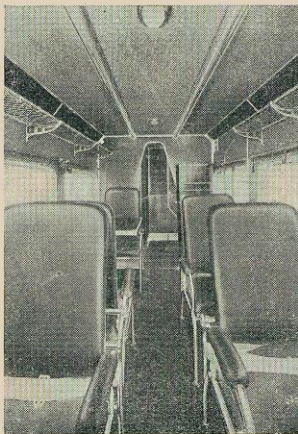
Da qualche tempo, allo scopo di utilizzare maggiormente la potenza del motore e di migliorarne il rendimento, si fanno eliche metalliche a passo variabile a terra e in volo, per adattarle alle varie densità dell'aria, che mutano col variare della quota.

Si è accennato alle prove minute che subiscono progetti e materiali; non bastano. Occorrono anche le « prove statiche ». Un doppiopne di ogni apparecchio è sottoposto a tutti gli sforzi, moltiplicati parecchie volte, che esso verosimilmente subirà in volo. Così un'ala è sottoposta alle prove di carico, di elasticità, di torsione ecc. ecc.; lo stesso si fa per la intera fusoliera. L'ultima prova è quella di rottura, nella quale si osserva quale è il limite massimo dello sforzo che l'apparecchio può sostenere.

Poderose incastellature, che costano talvolta parecchie centinaia di migliaia di lire, sono costruite per le prove degli elementi degli apparecchi delle più grandi dimensioni; da ogni punto si dipartono, attraverso carrucole e rimandi, i fili che collegano le strutture a un

quadro centrale dove speciali indicatori segnano la entità e la forma dello sforzo a cui cellule e fusoliera sono assoggettate. E dalla lettura dei dati forniti dal quadro centrale, si traggono gli elementi che dicono le caratteristiche di resistenza del nuovo apparecchio, caratteristiche che sono riunite nel cosiddetto « coefficiente di resistenza ». S'intende che esso deve essere il maggiore possibile, compatibilmente col peso delle strutture, e si capisce come, a seconda della destinazione dei nuovi apparecchi, sia fissato un « coefficiente minimo », al di sotto del quale non si deve scendere. In genere il coefficiente 5 basta per gli apparecchi per i servizi civili; si chiede il 6-7 per quelli militari da trasporto, mentre si pretende il 16-18 per quelli da caccia e da acrobazia che, nel combattimento aereo e nelle loro difficili evoluzioni, dovranno subire il tormento più intenso.

Quando le prove statiche sono riuscite favorevoli, l'apparecchio è condotto a fine; i piloti della Ditta costruttrice lo portano sul campo, e la nuova conquista umana sale orgogliosa nel cielo, per affermare ancora una volta il dominio dell'uomo sullo spazio. Comincia allora l'arduo lavoro di « messa a punto », delle lievi



Cabina di un apparecchio per passeggeri

modificazioni che il pilota suggerisce per fornire l'apparecchio perfetto e pronto al collaudo ufficiale.

Solo dopo quest'ultimo, la macchina alata è compiuta ed è pronta ad entrare in servizio.

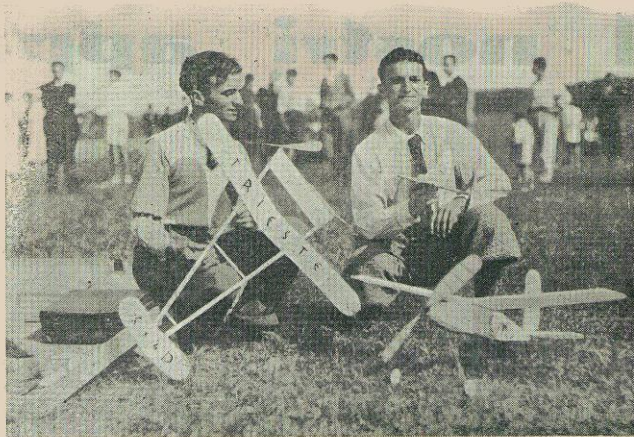
Carlo De Rysky

Aeromodelli e Accessori

Via Riva Reno, 118 - Bologna

Aeromodellisti,

se ci trasmetterete Lire 1,50 a mezzo del nostro conto corrente po tale Numero 8 2428 od anche in francobolli, per rimborso spese, vi verrà inviato il nuovo Catalogo M. V. 1935, ampliato e completo e con prezzi riveduti.



I tre modelli degli aeromodellisti triestini. (Grammi 150 tutti e tre. Il più piccolo — la zanzara — pesa soltanto 10 grammi e vola magnificamente). Peccato che questi bravi aeromodellisti non abbiano potuto partecipare alla gara. I tre apparecchi in legno di balsa, eleganti e magnificamente rifiniti, sono stati ammiratissimi.

Il concorso fra gli alunni delle elementari

Il quarto premio

Ecco il lavoro classificato quarto nel concorso bandito fra gli alunni delle Elementari. — Il tema era il seguente:

Se, promosso caposquadra per merito eccezionale, il Duce ti facesse il premio di un bel viaggio, lasciandoti la libertà di scelta, se per via di terra, di mare, o di cielo, quale via sceglieresti e perchè.

S VOLGIMENTO

Se fossi promosso caposquadra per merito eccezionale e se il Duce mi concedesse il premio di un bel viaggio e lasciasse a me la scelta, se per via di terra, di mare, o di cielo, sceglierei senz'altro volare. Oh, come dev'esser bello volare come gli uccelletti! L'ho sempre desiderato tanto e quando sarò grande vorrò diventare aviatore. Prima di partire per il mio lungo viaggio vorrei fare come ha fatto Italo Balbo, indossare prima di ogni altra cosa la mia bella divisa, così se dovessi atterrare tutti saprebbero che vengo dall'Italia di Mussolini.

Vorrei vedere dall'alto la bella penisola Italiana la più bella di tutte le altre fra i suoi mari. Volerei sopra Milano per visitare il Duomo e le altre bellezze di quella città. Da Milano arriverei a Torino e vedrei dall'alto la Basilica di Superga, fatta innalzare dal duca di Savoia Vittorio Amedeo II per ricordare la grande vittoria di Torino sui Francesi; poi a Genova, sulla riviera ligure, dove vorrei caricare di fiori l'apparecchio.

Volerei sulle Paludi Pontine, là dove regnava la malaria e la morte, per vedere quella terra ora benedetta dal lavoro.

E se il Duce mi permettesse di andare fuori dell'Italia, vorrei volare sulle nostre colonie Italiane: in Libia, in Somalia e in Eritrea; salterei il nuovo governatore, trasvolatore degli Oceani: Italo Balbo. Vorrei vedere le grandi coltivazioni del cotone e tabacco; e in Libia i due milioni di palme gigantesche;

chissà come sembrerebbero piccine di lassù! E vorrei gettare una pioggia di bandierine tricolori col saluto del caposquadra Balilla: Latini Franco. E in ultimo, sulla Capitale d'Italia, per vedere la magnifica Cupola di Michelangelo, il Gianicolo, il Campidoglio e in ultimo su Palazzo Venezia, sullo studio del Duce, e gettare dall'alto un'altra fittissima pioggia di fiori, tanto fitta, da far affacciare il Duce e fargli domandare che cosa avvenisse; sarebbe il mio saluto al nuovo ministro dell'aria e il mio ringraziamento al Duce.

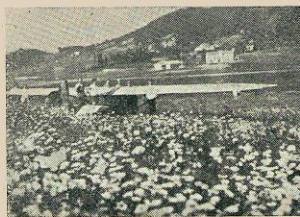
Per te, o Duce, a noi!

Franco Latini

(anni 10 - Classe V)

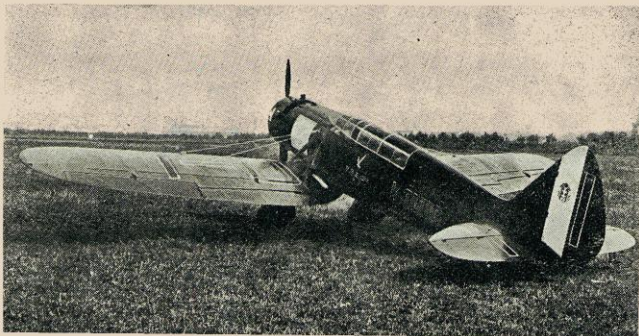
Un simpatico invito

NONNO RADIO - il famoso Nonno Radio del *Giornalino* - parlato del fanciullo che la stazione di Roma dell'E.I.A.R. trasmette ogni giorno alle ore 16,30 precise, ha indetto per le ore 16 di Domenica 14 ottobre, una grande adunata dei suoi radio-nipoti, che avrà luogo nel massimo auditorio del Palazzo E.I.A.R. di Roma in via Montello. *Nonno Radio* invita cortesemente gli aero-nipoti di *Zio Falcone* ad intervenire alla festa. I biglietti d'invito si potranno ritirare sabato 13 ottobre dalle ore 16 alle ore 18 al palazzo E.I.A.R. di via Montello semplicemente presentandosi con una copia dell'*A. Aquilone* in mano. Gli aero-nipoti di *Zio Falcone* che non interverranno personalmente potranno seguire lo svolgersi della festa dal loro apparecchio radio. La trasmissione avrà inizio alle ore 16,30 precise.



Il « Nibbio » della Scuola di Pavullo.

I nostri apparecchi



Breda 42

PROSEGUIAMO nella illustrazione dei nostri apparecchi presentati al Giro d'Europa. Come già abbiamo detto, oltre ai due P.S. I descritti nel nostro numero scorso, l'aviazione italiana era rappresentata al Giro anche da due Breda 42.

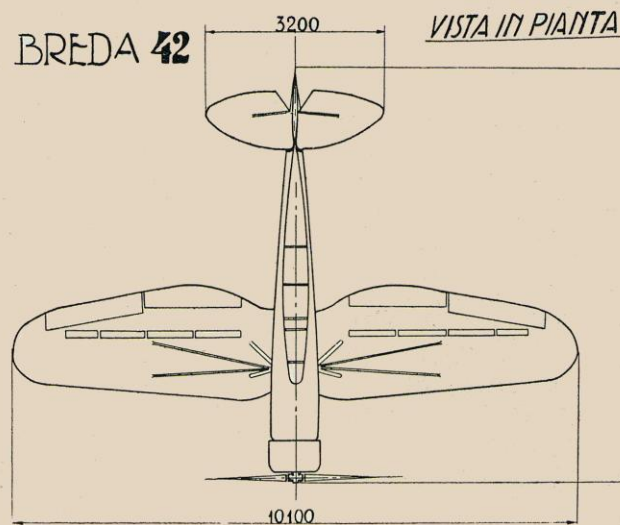
E' questo un apparecchio interamente metallico, monoplano ad ala bassa, monomotore, progettato e costruito dalla Società Breda.

La fusoliera, a completa struttura metallica, è in tubi d'acciaio al cromo-molibdeno con rivestimento in legno compensato; la sezione trasversale è ovoidale. Sul castello-motore è installato un motore Fiat A. 70 S chiuso in una capote. Dopo il motore, in unica cabina, sono ricavati il posto di pilotaggio e, uno dietro l'altro, due posti per passeggeri, di cui il primo a doppio comando. Il tetto della cabina è scorrevole in modo da permettere anche la navigazione all'aperto. Dietro il terzo posto è ricavato il bagagliaio.

L'ala è a profilo fine, a struttura in legno formata di due longheroni a scatola con centine di legno.

Il rivestimento è di tela, ma sui bordi d'attacco e d'uscita è in compensato. La pianta dell'ala è trapezoidale, rastremata all'estremità.

Il collegamento tra ala e fusoliera è assicurato da 4 saettoni a V



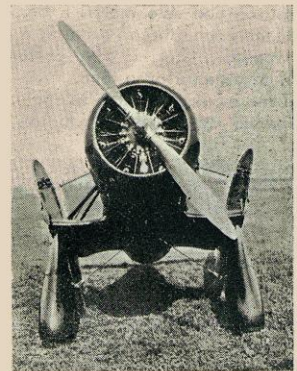
e da un sistema di trafilati d'acciaio ad alta resistenza.

Il carrello è a gambe verticali; a ruote indipendenti, con pneumatici a grande sezione e bassa pressione. Il carrello è provvisto di

ammortizzatori oleo-pneumatici. Ogni elemento del carrello è coperto di carenature accuratamente rifinite. Le ruote sono munite di freni; il pattino di coda è a cucchiaio.

Gli impennaggi, ad eccezione del timone di direzione che è in tubo d'acciaio, sono a struttura di legno con rivestimento in compensato. Il piano fisso orizzontale è ad incidenza variabile comandabile dal pilota e dal passeggero.

Il Breda 42 ha ampia visibilità ed è munito di dispositivi di sicurezza quali l'alettone di curvatura comandabile dal pilota e la valvola Mazzini praticata dentro l'ala verso i 2/3 della profondità.



L'apparecchio ad ali ripiegate.

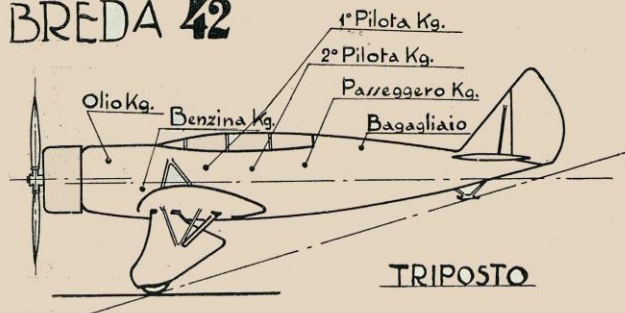
» massima » »	220
» d'atterraggio » »	65
Autonomia	km. 1.000
A. M.	

Maria Pia di Savoia

Nella Reggia di Napoli è sbocciato un nuovo fiore: Maria Pia di Savoia. Trepidanti, le auguste madri di Maria José e del Principe di Piemonte, le Regine Elisabetta ed Elena, hanno accolto nelle loro amoroze braccia l'incantevole creaturina che Dio ha mandato sulla terra per esaudire gli ardenti desideri degli augusti sposi e di tutto il popolo italiano raccolto attorno alla sacra famiglia del Re. E il Re vittorioso, padre e nonno amorevole, è accorso alla Reggia di Napoli, per vedere l'ottavo dei suoi nipotini.

L'Aquilone, che interpreta in questo fausto giorno di letizia il pensiero dei suoi collaboratori e lettori, manda da queste pagine agli augusti principi e alla piccola principessina Maria Pia le espressioni della sua esultanza e l'augurio più fervido di felicità.

Breda 42



Il ripiegamento delle ali è semplice ed è realizzato in modo che l'ala resti sempre collegata all'attacco del longherone posteriore: nella rotazione i tiranti superiori sopportano facilmente il peso dell'ala facilitando la manovra di ripiegamento. L'ingombro dell'apparecchio ad ala ripiegata è di metri 3,20 in larghezza e di m. 3,15 in altezza.

Le caratteristiche del velivolo sono le seguenti:

Apertura	m.	10,10
Lunghezza	»	7,80
Superficie portante	mq.	15,80
Peso a vuoto	kg.	560
Carico utile	»	300
Velocità crociera	km.-ora	190

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.

IL PRIMO VOLO

Pubblichiamo questo lavoretto di un piccolo amico del nostro giornale, perchè serva di incitamento a tutti gli abbonati a mandarci scritti consimili che saranno sempre graditi.

Alberto si levò a sedere sul letto sfregandosi gli occhi abbagliati dalla luce mattutina.

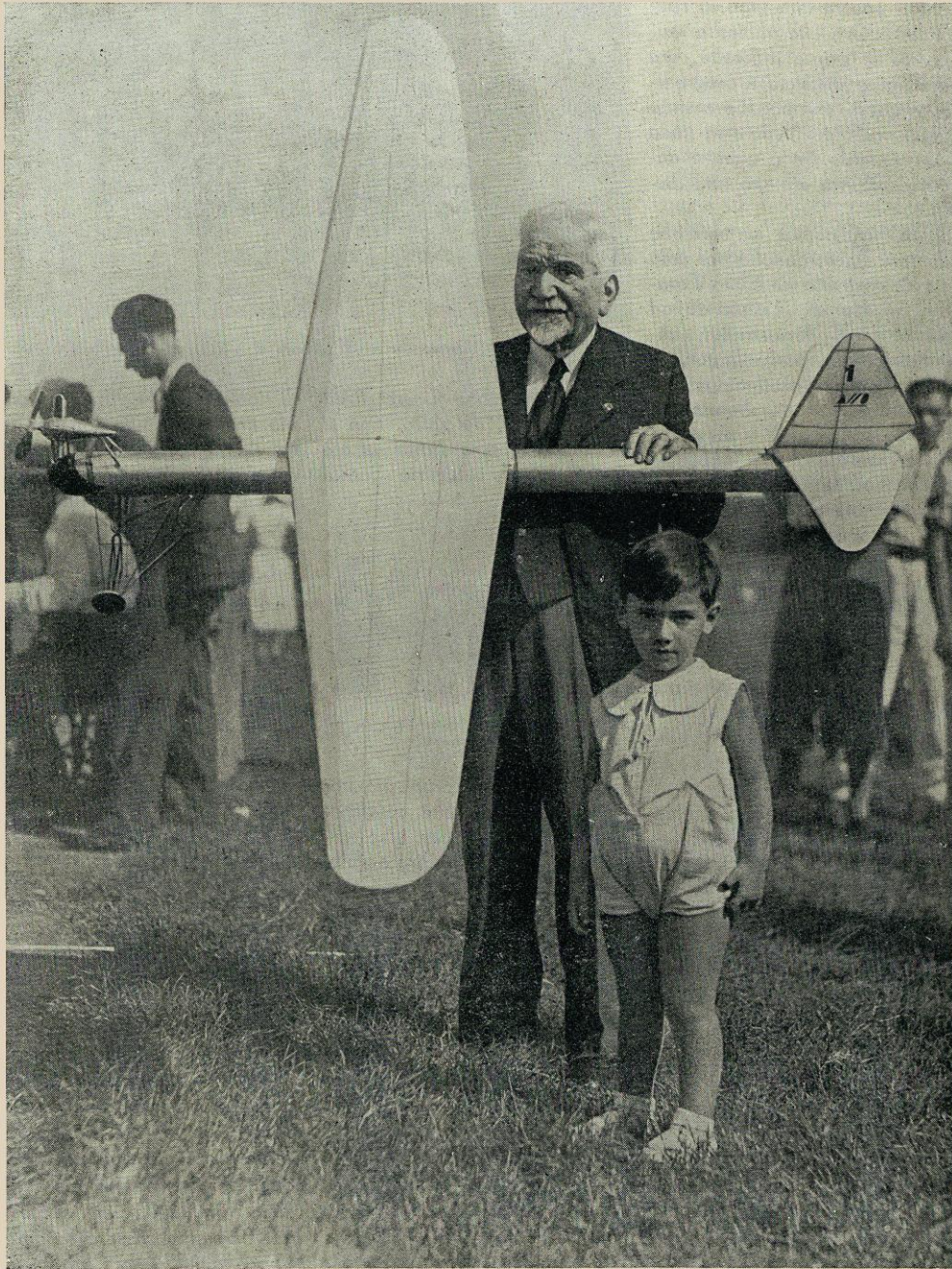
— E' ora! — bisbigliò la mamma — Tuo fratello maggiore è già alzato. — Al-

berto balzò allegro in piedi ed incominciò a vestirsi, pensando con gioia al bell'aeroplano che l'aspettava come un fedele uccello pronto a condurlo nel sereno cielo d'Italia; e con la mente assorta in questo azzurro sogno, non s'accorgeva come si vestiva: si metteva i calzoni alla rovescia, si sforzava di infilare le calze sopra le scarpe ed infine, ficcandosi il berretto in testa, s'avvicinava al lavandino, quando la mamma, entrando, esclama:

— Ma che hai fatto? — Queste parole scossero Alberto che, ritornato alla realtà, mirò smarrito il suo grottesco abbigliamento; poi scoppiò in una risata, ma si ricompose subito come un pulcino bagnato, ad un severo sguardo della mamma: — Mario s'è già vestito e partirà senza di te, se non fai presto — gli disse, ed Alberto, in tutta fretta, dovette spogliarsi e poi rivestirsi di nuovo. Infine scese in istrada ed accompagnato dal fratello, s'incamminò verso l'autocorriera, che partì alla volta dell'Aeroporto del Littorio.

Sul campo un candido velivolo era pronto per la partenza; dalla carlinga spuntavano le teste di Mario e di Alberto che cercava di aggiustarsi il casco che lo imbarazzava: Mario si volse sorridendo verso di lui e mise in moto l'elica; l'apparecchio iniziò la sua leggera corsa innalzandosi, Alberto non aveva nemmeno avvertito il distacco dal suolo e non avrebbe creduto d'essere in alto, se non avesse visto i capannoni dell'Aeroporto laggiù piccini come giocattoli. Ecco la cupola di San Pietro, il monumento a Vittorio Emanuele II, la colonna di Traiano, i Fori imperiali, i ruderi dei templi antichi; tutto è in basso appiccicato alla terra, mentre lui vola leggero nel cielo e per questo si sente immensamente felice e vorrebbe salire ancora più in alto, ma gli ritorna alla mente la leggenda d'Icaro; subito dopo sorride, pensando che il sole non può guastare le robuste ali dell'uccello meccanico, che lo trasporta sempre più lontano.

Millecinquecento, milleseicento, millesettecento, sotto le ali del velivolo si stendevano gli Appennini e lontano appariva la cima del Gran Sasso coronata di nuvolette; Alberto avverte un leggero sbandamento, l'apparecchio virava verso nord, seguendo la dorsale appenninica; sporge il capo dalla carlinga e scorge in basso Perugia adagiata fra le brulle montagne ombre; a sinistra, lontano, lontano, appariva un lungo filo verde: il mar Tirreno, Non pago volgeva la testa a destra e a sinistra, cercando all'orizzonte sempre più vasti, sempre più bei paesaggi. L'apparecchio, rombando, sorvolò Firenze ed infilò la valle del l'Arno: le case sembravano sassolini, i più alti alberi fili d'erba ed i fiumi nastri luccicanti che tortuosamente si dirigevano verso il mare che s'avvicinava allargandosi sempre più. Ecco Pisa, poi Livorno col porto brulicante di navi; la Maremma toscana fu una nota melanconica durante il bel viaggio: poi le paludi Pontine, che coi loro lavori di bonifica e con le nuove città sorte per volere del Duce, resero Alberto fiero d'essere italiano, Oramai il viaggio volgeva al termine, il sole era alto nel cielo e dardeggiava la terra coi suoi raggi infuocati; ecco Roma, ecco l'Aeroporto: l'apparecchio s'inclinò leggermente ed atterrò presso il babbo e la mamma che attendevano Alberto reduce dal primo volo; ma il piccolo aviatore rimase serio e pensoso durante il ritorno ed appena giunto a casa, volle parlare al babbo nella sua cameretta, dalla quale uscì raggiante di gioia rimanendo allegro per il resto della giornata e combinando più di un malanno. Quindici giorni dopo fu condotto a Pavullo, dove conseguì il brevetto di volo a vela ed ora, dopo alcuni anni trascorsi all'Accademia di Caserta, Alberto può, come il fratello, fregiarsi il petto coll'aquila d'oro ed è come i baldi aviatori d'Italia, sempre pronto alle audacie, sempre pronto agli ardimenti, sempre pronto a difendere la sua patria.



Due secoli. Eppure... ecco il Cav. Gabrielli e il piccolo Marcello Caramitti fotografati al campo del Littorio durante le gare dei modelli volanti. Come vedete, anche i nonnini, quelli intelligenti che non invecchieranno mai, si interessano d'aviazione e perfino d'aeromodellismo.

Livio G'innalacra

La gara nazionale per modelli volanti



aeromodelli azionati da motori ad aria compressa costituivano una vera e propria novità. Ci sono stati ancora, da noi, degli esempi isolati; ma non s'era giunti ancora alla gara di specialità. Ora che abbiamo superato le prime difficoltà, ora dobbiamo insistere e progredire in questo campo. Il prossimo anno vogliamo vedere in linea non soltanto tre o quattro apparecchi, ma almeno una decina.

A che punto siamo?

Esattamente un anno fa scrivemmo un articolo come questo, di commento alla gara nazionale modelli volanti, e chiedevamo che il regolamento venisse mutato, e consigliavamo agli aeromodellisti la costruzione di modelli che non fossero i soliti canards. Il regolamento della gara è stato modificato e alcuni aeromodellisti hanno lavorato attorno a modelli a fusoliera, con motori ad aria compressa. Le prove della categoria Seniores B sono state dunque le più interessanti, e se tutti noi presentati al Littorio non avessimo saputo che all'estero (in Germania, negli Stati Uniti e in Russia particolarmente) si costruiscono capolavori del genere, si potrebbe dire che i lanci — meglio dire i voli — degli

Un'altra novità si potrebbe definire l'aeromodello per volo a vela costruito da Elvio Tosaroni di Roma. Assistendo ad alcuni lanci dimostrativi, abbiamo potuto, non solo constatare che la riproduzione del "Balestruccio" era buona dal punto di vista dell'accuratezza delle rifiniture, ma abbiamo anche potuto convincerci che il costruttore conosce bene i segreti della tecnica aeronautica. Naturalmente ci sono stati subito degli entusiasti che hanno proposto l'inclusione nel bando delle future gare nazionali di una categoria per i modelli di volo a vela. L'idea è ottima ed è fuori dubbio che l'Aero Club d'Italia ne terrà conto. E' evidente che il progetto e la costruzione di un simile aeromodello porteranno, nella maggioranza dei casi, alla costruzione di veri e propri apparecchi di volo a vela. Ed è ovvio che il regolamento per questa categoria



La giuria segue con vivo interesse il volo di un aeromodello.

non dovrebbe fissare limiti di età, come, del resto, non si dovrebbe fissare limiti di età per l'attuale categoria Senio-

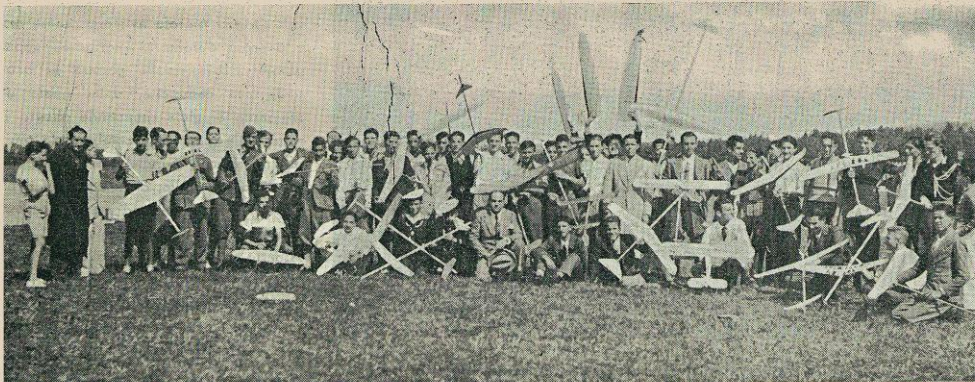
di tipo canard — limite massimo anni 16; Categoria Seniores A. — aeromodelli azionati da elastico, di qualsiasi tipo e forma — limite massimo anni 25; Categoria Seniores B. — aeromodelli a motore (esclusi l'elastico e gli esplosivi) — senza limite di età; eventuale Categoria Seniores C. — riproduzione di veleggiatori — senza limite di età.



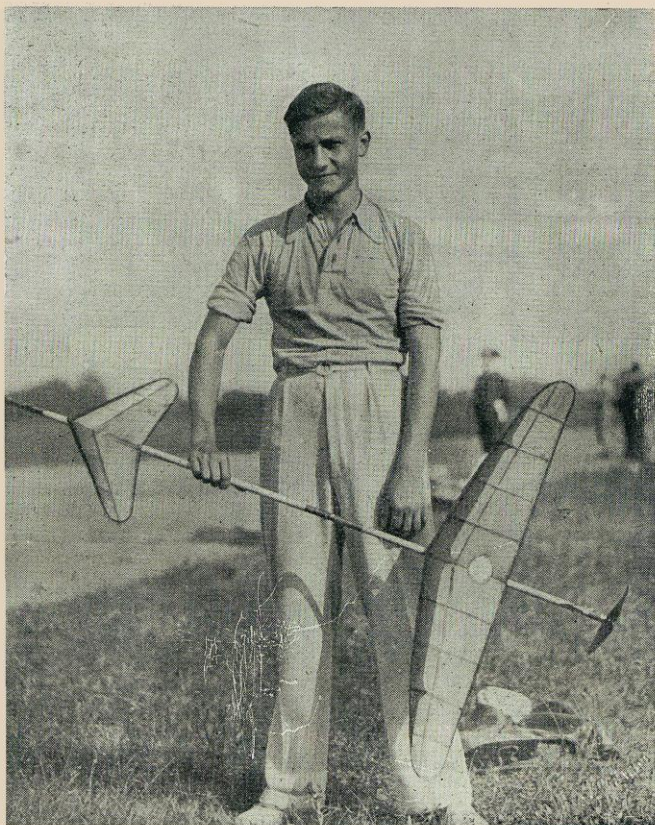
Pietro Masnaghetti di Sesto Calende col suo bel modello

res B. A questo proposito noi siamo del parere che, relativamente ai limiti di età, bisognerebbe in futuro stabilire dei regolamenti come segue: Categoria Juniores — aeromodelli

Infine dobbiamo segnalare anche un'altra proposta. Far partecipare alle gare della categoria Juniores gli Aeroclubs provinciali; cioè, non verrebbero premiati i singoli vincitori, ma gli Aeroclubs ai quali appartenessero i vincitori. Questo eventuale saggio provvedimento porterebbe al seguente risultato: che gli Aero Clubs provinciali si interesserebbero più attivamente della preparazione dei concorrenti, e quando non avessero aeromodellisti ne creerebbero, impiantando scuole e fornendo aiuti. Quindi, niente premi individuali e, soprattutto, niente premi in danaro. Una coppa per il primo premio e diplomi o medaglie per i successivi. La coppa passerebbe ogni anno a quell'Aero Club i cui soci, vincendo il primo o primi premi, avessero fatto onore agli istruttori e alla loro città.



Il folto gruppo dei concorrenti fotografati prima dell'inizio delle gare.



Renato Caducri di Roma 1° premio della Categoria Seniores A.

Qualche aeromodellista, e particolarmente di quelli che se ne sono andati pochi giorni or sono da Roma con dei grossi assegni bancari in tasca, dirà che le spese per costruire un aeromodello ci sono, e grosse. Vero. Ma 9.500 lire di premi sono troppe. Viceversa, questa somma (o meno, o di più) sapientemente distribuita agli Aero Clubs provinciali, e specialmente ai meno... ricchi, darebbe frutti preziosi.

Come è facile capire, soprattutto dalle tante discussioni e dai mutamenti dei regolamenti di queste gare, siamo sempre in un periodo di organizzazione, di assestamento. Vorrei dire, quasi, di semplice propaganda e di diletantismo. Fintanto che alle gare nazionali si presenteranno sempre i soliti noti ed arcinoti aeromodellisti di quei soli 6-7 Aero Clubs che assecondano e incoraggiano questa utilissima e bellissima attività dei giovani; fintanto, insomma, che tutti gli Aero Clubs d'Italia non avranno capito l'enorme importanza che ha, ai fini della propaganda la

più sana e la più redditizia, l'aeromodelismo, non si potrà parlare, non diciamo di primati nel campo internazionale, ma nemmeno di successo nello stretto ambito nazionale. Ci vuole altro! La cinquantina di

concorrenti di quest'anno non dimostra nulla. La propaganda del nostro giornale si ferma al ragazzo e non va più in là. I genitori, i maestri — ciò che è più doloroso — non pochi uomini, che dell'arte del volo si occupano con passione e abitualmente, considerano l'aeromodelismo un giuoco, un comune giuoco per ragazzi. Che disastro, amici miei! Un ragazzo costruisce un apparecchio perfetto con tutte le regole dell'aerodinamica, dell'aerotecnica, della meccanica, ecc. un apparecchio del quale conosce tutti i segreti, come conosce i segreti dell'elemento in cui questo apparecchio agisce, e ancora si pensa che tale attività sia simile a quella d'un qualsiasi mediocre ragazzo che fa volare l'aquilone, o correre un trenino automatico!

Ma abbiate fede. Troveremo chi ci aiuterà, chi capirà. Vi dico subito che all'Aero Club d'Italia si pensa seriamente all'aeromodelismo, perchè quegli uomini hanno compreso che i migliori aviatori di domani saranno coloro che sono passati attraverso l'aeromodelismo, che è come dire: nati col segreto del volo.



Ora bisognerebbe affrontare decisamente un argomento scabrosissimo: quali sono i migliori aviatori? Quelli che provengono direttamente dall'Accademia (perfetta palestra, perfettissima fonte di scienza, intendiamoci), o quelli che provengono dal volo a vela, o, meglio ancora, addirittura dall'aeromodelismo?

Noi rispondiamo senz'altro: quelli che provengono dall'aeromodelismo, valori eccezionali o parte. E, se occorrerà, torneremo sull'argomento.

Gastone Martini



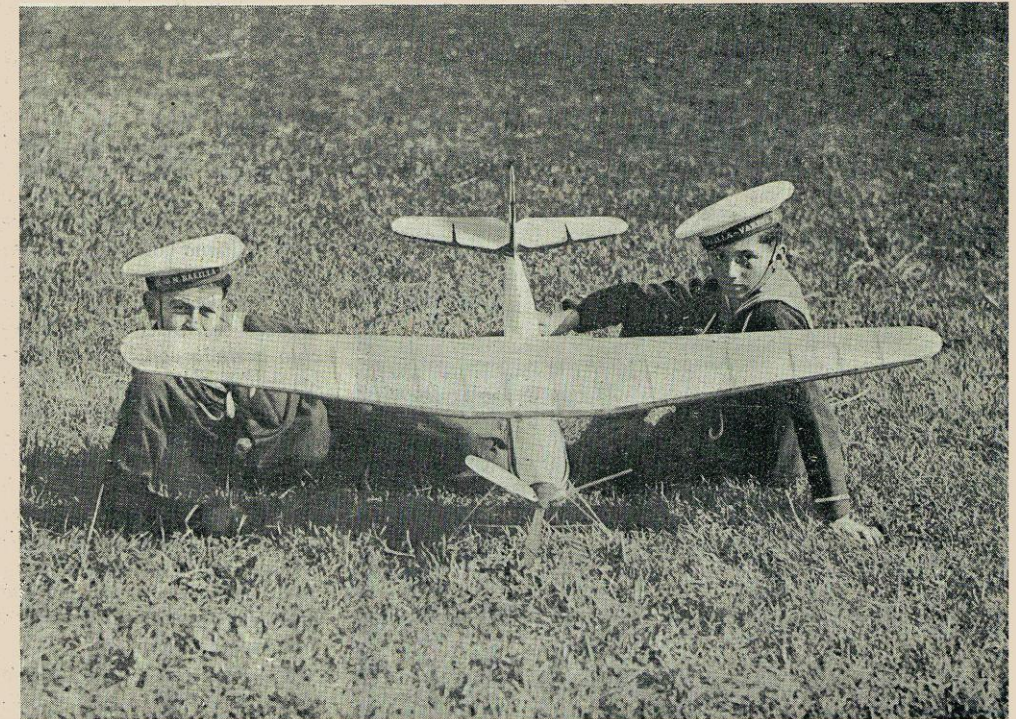
I vincitori fotografati in gruppo, ciascuno col suo aeromodello e col suo assegno bancario, premio di tanta intelligente attività. Se guardate bene, in terra, a sinistra, spiccano le ombre dei soliti... invidiosi

Assistendo alle gare

LA propaganda aeromodellistica dell'anno XII si è chiusa domenica 23 settembre all'Aeroporto del Littorio con le gare finali del Concorso Nazionale. Come del resto era già stato previsto, i risultati conseguiti non hanno superato in valore assoluto quello degli anni precedenti; ma hanno assunto un notevole significato in relazione alle particolari limitazioni del regolamento.

Infatti, è bene riconoscere che, con un regolamento così com'era stato impostato, gli aeromodellisti italiani hanno, al solito, risposto con immutato e sempre grande entusiasmo. Essi hanno saputo trovare la giusta via ed hanno presentato aeromodelli del tutto conformi allo spirito e ai fini del regolamento, ottenendo, contro il previsto, buonissimi risultati.

Alla gara finale erano presenti circa 50 concorrenti provenienti da varie città d'Italia: dal Veneto, da cui provenivano ben 12 concorrenti con alla testa Libero Biasin, alla Calabria, rappresentata dal solo Girolamo Noto di Palmi. Vi erano poi tutti gli altri bravi e ben conosciuti aeromodellisti degli Aero Clubs della



I due terribili guardiani del bel modello di Masnaghetti.

Lombardia, Liguria, Piemonte e Toscana.

E' stato un peccato che vari concorrenti siano stati esclusi dalla gara per incresciosi ed involontari contrattempi: è proprio ad uno di essi, a cui con senso sportivo

la Commissione ha permesso alcuni lanci fuori gara, che si deve il più bel tempo ed anche il più bel volo della giornata. L'apparecchio di Valerio Ciampolini, noto aeromodellista dell'Aero Club di Bologna, ha infatti compiuto ad altissima quota l'intero giro del campo, prendendo terra con un magnifico e regolare volo librato, dopo ben 5 minuti e 3 secondi.

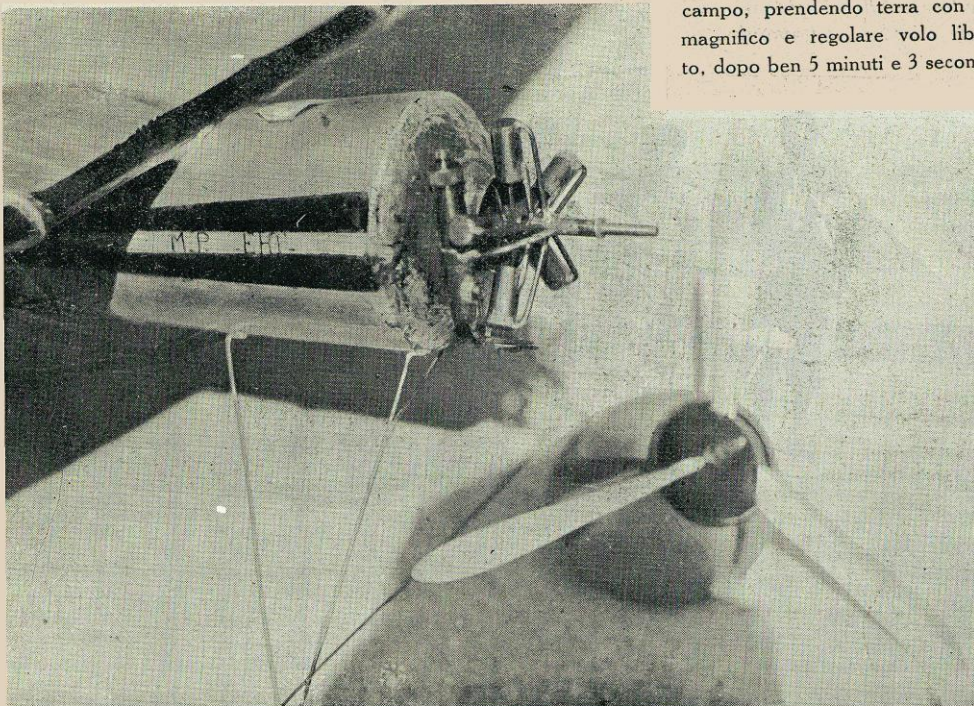
Fuori gara, oltre al Ciampolini, anche l'aeromodellista Geo Tedeschi di Modena ha ottenuto un buonissimo tempo di circa 4 minuti. Pure Amica di Roma, il quale, durante le prove, aveva ottenuto ottimi risultati dal suo modello, nella gara è stato sfortunato. Ad ogni modo, i vincitori hanno ben meritato i premi, poichè i modelli da essi presentati erano i meglio costruiti.

L'aeromodellista Guido Giolitto, di Torino, vincitore nella Categoria juniores, ha presentato un modello monomotore Canard di ottima confezione.

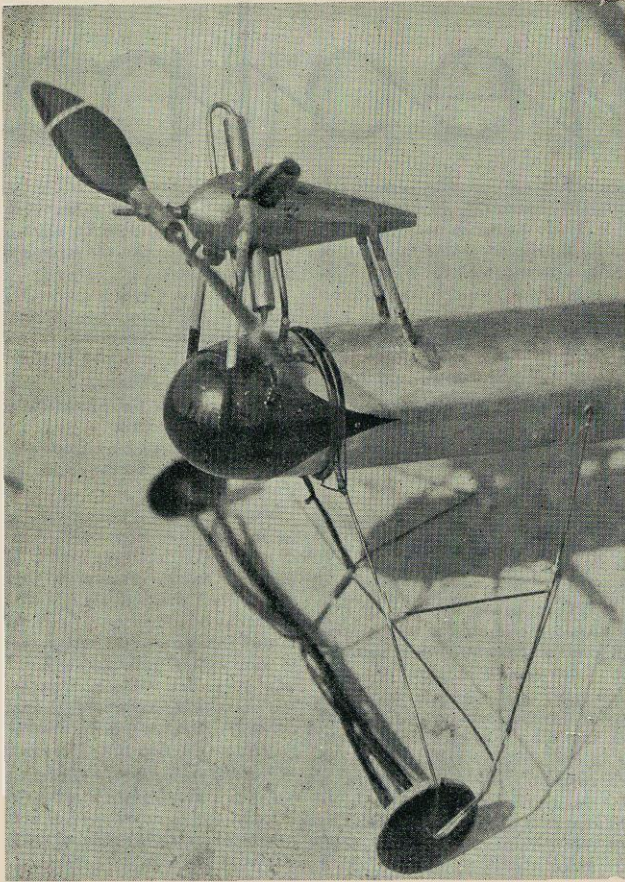
Ecco, dunque, una prova di più che le buone scuole, e le buone tradizioni, come quelle piemontesi, daranno sempre i migliori risultati.

Renato Caducri di Roma ha vinto il primo premio della categoria seniores A. con un modello ben concepito ed accuratamente eseguito. Questo giovane, che da pochi anni partecipa alle gare con continui progressi, ha meritato, più d'ogni altro, il premio.

Il biondo Masnaghetti di Sesto Calende, che conosciamo per uno dei più esperti aeromodellisti, ha presentato un apparecchio con elica a tre pale azionato da un minuscolo motore ad aria com-



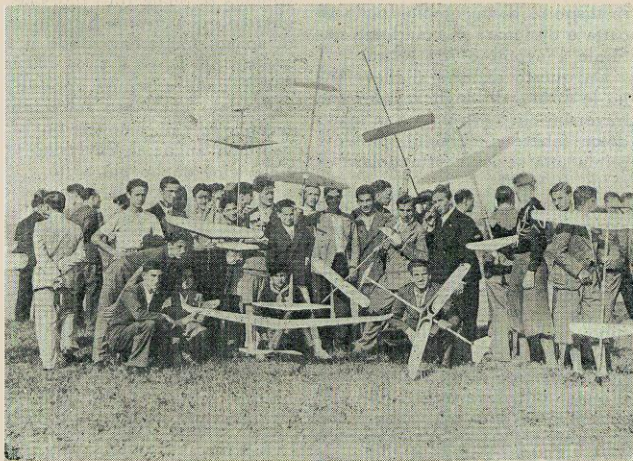
Il motore P.N. 5 con regolatore automatico dell'aeromodello vincitore nella gara Seniores B.



Il motore dell'aeromodello di Guglielmo Barthel di Livorno

pressa con regolatore. Tale apparecchio, facente parte di una serie di modelli fabbricati dal Masnaghetti, che hanno particolari caratteristiche di finitura, di solidità e di eleganza, ha decollato con i propri mezzi, ha preso quota ed è passato sul pubblico con un volo regolare e bellissimo, atterrando infine con altrettanta regolarità.

Ragioni di spazio ci impediscono di elogiare, come dovremmo, tutti gli altri aeromodellisti presenti a queste gare; ci limiteremo a ricordare alcuni che hanno presentato modelli di speciale attenzione, e precisamente Francesco Clerici di Sesto Calende e Guglielmo Barthel di Livorno nella categoria modelli a motore; Ezio



Sorrisi e speranze prima dei lanci.

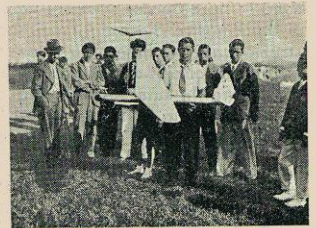
Cingolani di Recanati, che ha presentato un aeromodello molto ammirato per il sistema costruttivo, che rivela nell'autore un finissimo artiere; Cesare Caldi di Milano, con un apparecchio di accurata costruzione; Francesco Cabiati e Luciano Olivari, che hanno presentato due modellini interessanti per lo speciale congegno che permette la caduta in volo dell'elica e della matassa motore quando, avendo già servito, sono divenuti inutili per il veleggiamento. Bei modellini ed abbastanza curati, sono stati presentati dal gruppo dei Veneti e molto ammirati sono stati i minuscoli apparecchi, di cui uno a fusoliera, della squadra triestina fuori concorso, che con numerosi voli hanno divertito tutti i presenti.

Interessantissimi sono stati infine alcuni lanci, fuori gara, effettuati da un modello aeroveleggiatore di Elvio Tosaroni di Roma.

Ecco, in base al comunicato, l'ordine della premiazione:

Prova di durata in volo per apparecchi azionati da elastico:

Renato (anni 18) dell'Aero Club di Roma, durata del volo 3'23"; 2. Biasin Libero (anni 20) dell'Aero Club di Udine, durata del volo 2'56"; 3. Giolitto Roberto (anni 22) dell'Aero Club di Torino, durata del volo 2'45"; 4. Populin Renato (anni 19), dell'Aero Club di Udine, durata del volo 2'29"1; 5. Caldi Cesare (anni 17) dell'Aero Club di Milano, durata del volo 2'26"2.



Guglielmo Barthel col suo ottimo e disgraziato aeromodello. E il solito Tosaroni con un bastone volante

Gli apparecchi della categoria a motore hanno effettuato due prove: una di durata e una di velocità su una base di 50 metri. Un solo apparecchio dei quattro



Un'infilata di aeromodelli e di... speranze.

Categoria juniores: 1. Giolitto Guido (anni 11) dell'Aero Club di Torino, durata del volo 2'9"1; 2. Varuzza Reno (anni 16) dell'Aero Club di Udine, durata del volo 2,1"3; 3. Novelli Ferdinando (anni 14) dell'Aero Club di Udine, durata del volo 2'1"3; 4. Varalli Giuseppe (anni 16) dell'Aero Club di Varese, durata del volo 1'45"; 5. Petrucci Gaetano (anni 16) dell'Aero Club di Roma, durata del volo 1'27".

Categoria seniores: 1. Cadueri

concorrenti ha compiuto le prove regolamentari, quello di Pietro Masnaghetti (anni 24) dell'Aero Club di Varese. Il modellino, che riproduceva alla perfezione in scala ridotta un aeroplano a fusoliera con elica tripala, ha effettuato un volo di 35"3, ed ha compiuto la prova di velocità su base alla media di chilometri 17.712.

Subito dopo le gare, ha avuto luogo la premiazione dei concorrenti.

P. N.

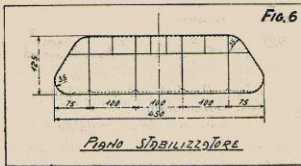
La Palestra

Il costruttore di aeromodelli

(SESTA LEZIONE)

Messa in disparte l'ala e al riparo dagli agenti atmosferici, che sono sempre da considerarsi nemici delle nostre piccole e fragili costruzioni, ci accingeremo alla costruzione del piano di stabilità, che è formato da una seconda ala di proporzioni più ridotte.

Dal disegno d'insieme rileveremo

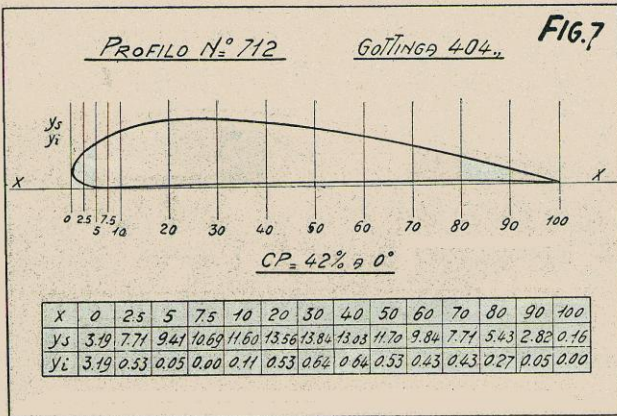


mo le misure d'ingombro che sono di m/m. 450 x 125, coprendo una superficie di circa dm² 4,56 ed eseguiremo su carta il disegno (figura 6) riproducendolo al vero e ri-

è detto, saranno costruiti in compensato dello spessore di m/m 1, e senz'altro, dopo averli disegnati nella dimensione voluta in rispetto alla loro corda, si potranno eseguire facendone anche il traforo di alleggerimento, che potrà essere completo perchè i tagli di incastro li faremo solo sul longarone.

Il longarone (fig. 8) lo ricaveremo dal disegno al vero già fatto, tracciando una linea di base ed altra parallela ad una distanza di m/m. 16,5 eguale allo spessore in altezza della centina nel punto ove il longarone deve corrispondere.

Disegnando il longerone, riporteremo le distanze delle centine e dei nasi, partendo dalla mezzaria per stabilire i punti di incastro che dovranno risultare in numero di otto, sia superiormente che inferiormente, tenendo presente che fra le due centine centrali dovranno trovarsi due nasi dovendo questa parte essere assai più robusta.



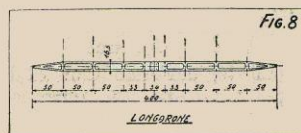
portandovi, come avevamo preventivamente stabilito, numero 4 centine uguali e numero quattro nasi di centina pure uguali corrispondenti ad una stessa corda, il tutto sostenuto da un unico longerone.

Il profilo adottato in questo caso è il n. 712 «Göttinga 404» di cui è riprodotta la tabella con le quote delle ordinate (fig. 7), e come abbiamo fatto per le centine dell'ala, faremo anche per queste centine; però, come subito ci saremo accorti, il compito sarà assai più abbreviato perchè abbiamo le centine ed i nasi di dimensioni eguali, cioè corrispondenti tutti ad una stessa corda che è di millimetri 125, e perciò faremo un'unico conteggio.

Queste centine e nasi, come si

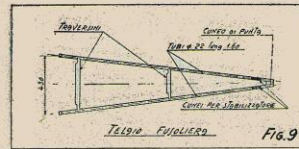
La lunghezza del longerone in m/m. 400 la rileveremo dal disegno del piano in pianta al vero e disegnando il longerone, assottiglieremo le sue estremità nelle quali sarà poi incastrato il filo d'alluminio che formerà il contorno o il bordo d'entrata.

Il detto longerone lo costruiremo in compensato dello spessore di m/m. 1,5, e per ottenere la miglior esattezza e per fare anche economia di legno, lo eseguiremo in due metà simmetriche che poi



aggiunteremo con due piccoli copri giunti laterali.

Il bordo di uscita sarà costruito da un listello sagomato in legno di sezione triangolare di m/m. 3 x 12 e la messa insieme dei singoli



pezzi verrà fatta come per l'ala. Il ricoprimento, come già detto, sarà in carta pergamina verniciata.

Ultimato anche il piano di stabilità, lo metteremo a far compagnia all'ala, mentre, nel frattempo, costruiremo le altre pareti e cioè il trave fusoliera.

Per il trave fusoliera, prepareremo due tubi in legno, possibilmente in compensato 4/10 di millimetro costruiti con avvolgimento a spirale, come è insegnato su L'Aquilone n. 8 del 15 aprile 1934-XII; tali tubi saranno lunghi m/m. 1600 entrambi e con diametro di 20 o 22 millimetri.

La lunghezza di m/m. 1600 la otterremo aggiungendo insieme con fascette due o tre pezzi di tubo, essendo noto che il compensato di 4/10 che trovasi in commercio non permette la costruzione in un sol pezzo di un tubo di tale lunghezza.

Facendo le giunture, procureremo che i due tubi risultino ben dritti e che internamente non presentino scabrosità, che sarebbero a tutto danno dell'elastico.

Costruiti i tubi, bisogna accoppiarli fra loro con traversini, in modo da formare un telaio (fig. 9).

Per fare le cose per bene, occorre disporre di un ampio foglio di carta e disegnare in grandezza naturale l'ingombro del telaio.

Da questo disegno si rileveranno le misure di lunghezza dei due traversini che costruiremo in legno dolce (abete o cirmolo), dandovi prima una sezione rettangolare di m/m. 6 x 20.

I traversini saranno due ed alle estremità di entrambi, prima di sagomarli ed ultimarli, applicheremo con colla due ingrossamenti che serviranno per ricavare la parte sagomata a cui dovremo incollare il tubo.

Nell'attesa che la colla attacchi questi ingrossamenti, prepareremo il cuneo che deve unire i tubi alle estremità fra loro più vicine e che chiameremo estremità di punta.

Questo cuneo (fig. 10) lo ricaveremo anch'esso da legno dolce che

prima taglieremo grezzo con uno spessore di circa 10 m/m. e lungo m/m. 60, dandovi un angolo a V longitudinale che rileveremo dal disegno al vero.

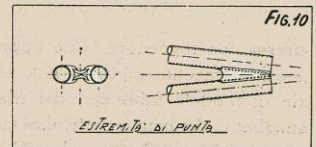
Sui lati che dovranno essere incollati ai tubi, con una scorbina o uno scalpello sagomato vi faremo l'incavo adatto per contenere parte dei tubi stessi.

Sopra e sotto poi alleggeriremo incavando a seconda del nostro miglior gusto, senza però ricorrere al traforo che lo renderebbe assai fragile.

Verificato che il cuneo vada bene in confronto con i tubi, prima di incollarlo definitivamente, useremo anche i traversini, cosa che ci sarà assai facile.

Prima adatteremo le estremità ai tubi incavandone l'alloggiamento opportuno; poi, servendoci di una lama ben affilata, sagomeremo a sezione ovoidale la parte centrale, alleggerendo e dando una forma estetica (fig. 11) agli ingrossamenti delle estremità.

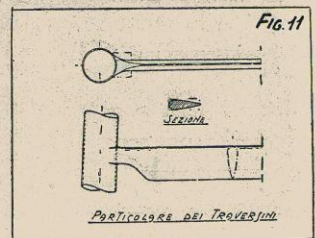
Finiti i traversini, prepareremo la colla che ci dovrà servire anche per incollare le fascette di irrobustimento alle estremità dei tubi, se ancora non lo avessimo già fatto.



Approntata la colla, stenderemo bene il disegno del telaio al vero su un piano che può essere o un ampio tavolo od anche il pianciotto stesso di una camera.

Incolleremo prima il cuneo all'estremità di punta fra i tubi che leggeremo con diversi avvolgimenti di spago; metteremo dopo il traversino più lungo a circa 150 millimetri dalle estremità opposte incollandolo anch'esso fra i tubi e legandolo; poi incolleremo e leggeremo anche il traversino centrale, cioè quello più corto.

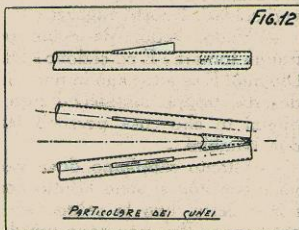
L'incollatura e la legatura dei cunei e dei traversini è un po' dif-



del modellista

ficoltosa, perchè quando si attacca e si lega da una parte, l'altra parte si muove e si sposta: occorre perciò avere un po' di pazienza, mentre l'aiuto di un compagno potrebbe essere utile.

Quando tutto sarà incollato e ben legato, finché la colla è ancora umida, si traggerà il telaio, ossia faremo la verifica con opportune rettifiche, se necessarie, ai tubi al fine che gli assi siano su uno stesso piano e non formino un traliccio imberlato e che i tubi



stessi siano ben dritti e non facciano alcuna curva, specie in prossimità degli attacchi al traversino centrale.

Verificato ciò, lasceremo il telaio fisso ed adagiato in piano fin tanto che la colla non si sarà asciugata; dopo di che, toglieremo le legature e faremo le dovute rifiniture.

Il telaio così non è ancora finito e dovremo applicarvi ancora due cunei (fig. 12), che serviranno a dare un'incidenza positiva al piano di stabilità.

Questi due cunei li metteremo a circa 100 millimetri dall'estremità di punta e superiormente ai tubi.

Anche questi cunei saranno ricavati da legno dolce ed avranno uno spessore di circa 6 millimetri con altezza di m/m. 15 per una lunghezza di m/m. 60 circa. Saranno fissati con colla e legati con sottile spago. Li traggeremo e quando la colla sarà seccata, leveremo le legature, puliremo e spalmeremo leggermente di olio di lino crudo tutto il nostro telaio senza darvi alcun'altra vernice, la quale quasi certamente deformerebbe i tubi.

Giarella



Un'altra bellissima fotografia d'un aeromodellista dell'Aero Club de La Spezia.



ALBERTO CAMPANA - Roma. — Bravo, anche tu hai costruito un modello con fusoliera. Con la fusoliera dovrebbero essere tutti i modelli degli aeromodellisti italiani. Dalla descrizione che mi fai penso che ti deve essere riuscito bene: l'elica è un po' piccola e ti consiglio di farla con un diametro di cm. 32 senza variare il passo.

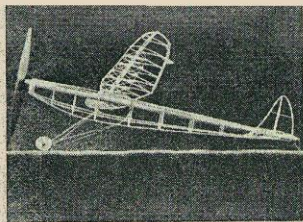
Prova a mettere 12 fili (non anelli) di gomma sez. 1 x 3.

L'aeromodellismo in Italia è un pezzo che è nato; ma purtroppo non è progredito come in altre nazioni. Non è il caso di analizzarne le cause: ma se è certo che in un non lontano domani anche in Italia si farà quanto oggi si fa all'estero, è pure certo che non mancheranno di sorgere nuove industrie aeromodellistiche con sede probabilmente anche a Roma e così sarai accontentato.

A suo tempo vi è stato chi ha fatto prove con aeromodelli razzo; che si sono dimostrate pericolose, pur non facendo delle vittime. Credo che oggi tali esperimenti non siano permessi, ma se lo fossero io per primo consiglieri a non farli.

GIANCARLO VALLINI - Bedia Polesine. — Non so quali profili alari ti desideri. Buoni profili per aeromodelli vengono man mano pubblicati su l'Aquilone e guarda se quelli ti possono servire.

Il legno compensato di Betulla di 4/10



Struttura di un bel modello di Tosaroni

di mm. pesa grammi 300 per metro quadrato.

ENZO RONCATI - Ferrara. — Ti furono spediti i numeri dell'annata 1933 e quelli pubblicati nel 1934 e successivamente riceverai quelli che usciranno. Credo che quella Ditta non tenga il modello che desideri; ad ogni modo puoi interpellarla e farti inviare il catalogo.

ARMANDO FRAZZOLI - Modena. — Geniale la tua ideazione; ma non pratica. Le tre vele dovrebbero dare la spinta con velocità tale da far sollevare l'apparecchio... è vero? E il vento chi lo fa? Quello normale, anche ammesso che sia forte, non può essere sufficiente. Volare in tempo di bufera poi non è del tutto igienico e chi apportionerebbe in tal caso il maggior fastidio sarebbero proprio le vele. Non avviliti se ho bocciato il tuo progetto; nell'aeronautica molto ancora di nuovo vi è da studiare e da fare; perciò non ci si deve arrestare al primo insuccesso. Auguri per l'avvenire.

ROSSI & MARTINENGO - Crema. — No, non si può applicare il motore ad aria compressa a quel modello. Però il procedimento costruttivo può servire. Bisogna costruire un'ala di superficie portante di circa 36 dmq., mettere il serbatoio per l'aria in posto del tubo fusoliera e applicare un motorino da 3 o 4 cilindri a seconda del peso ottenuto.

CARLO CAVEGNARA - Milano. — Non ti spieghi sufficientemente e perciò non sono in grado di risponderti con esattezza.

Il profilo « CLARK X » che corrisponde al n. 654 lo puoi ricavare dall'Aquilone n. 17; e in quanto alla distanza che devi tenere tra le due ali (fai un biplano, è vero?) non te la so dire, perchè mi occorre sapere tutte le altre dimensioni del tuo apparecchio.

Equilibrare un aeromodello biplano non è cosa tanto facile; perciò ti consiglieri di fare un monopiano.

Ormai per partecipare al concorso non fai più in tempo: questo è già terminato. Puoi invece prepararti per le competizioni dell'anno venturo.

Non posso io indovinare i tuoi gusti e perciò sarà meglio tu mi mandi un disegno del modello che vuoi fare ed io ti invierò le modifiche con i consigli, se saranno necessari. In un prossimo numero de l'Aquilone troverai pubblicato il profilo N. 589.

Arrivederci alla adunata di Milano se ci sarai.

FILIPPO MANCINI - Milano. — I numeri chiesti ti sono stati spediti. I piani e disegni degli apparecchi militari non si possono avere. La rivista « The Aeroplane » ha pubblicato la fotografia e non i piani, che sono segreti. Le ruote « ballon » vanno bene. Non ho mai detto che il legno balsa non possa servire; ho detto ch'esso ha poca resistenza in rapporto al suo peso in confronto ad altri legni; a meno che quello da te usato sia di qualità diversa di quello da me sperimentato.

Tu dici di aver introdotto questo legno in Italia? E da dove lo fai venire? Come è possibile avere un indirizzo per procurarne per aeromodellisti che me ne chiedono?

Mandamene un campione e assieme mandami anche la filippica sui concorsi.

Non dubitare che per l'anno XIII il regolamento sarà fatto a dovere e da persone competenti e di zanzare non ne vedremo più.

Per partecipare al corso per il brevetto premilitare ti devi rivolgere al tuo Aero Club.

Credo tu possa costruire un modello sul tipo del B. 27 senza preoccuparti di fare portanti i piani di quota, perchè non otterrai alcun beneficio pratico in riguardo allo spostamento del baricentro.



Cesare Monici e Pierino Provisi

Quando hai bisogno di schiarimenti tecnici, rivolgili direttamente a me e non a zio Falcone.

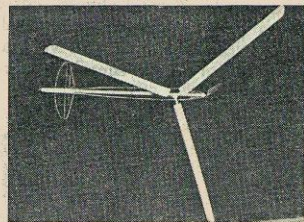
L'abbonamento è stato ricevuto.

FABIO PAGLIARDINI - Roma. — I numeri del giornale contenenti quanto tu desideri sono i N. 3 - 4 - 5 e 6.

AQUILA GRIGIA - Milano. — Ammiro il tuo genio inventivo; ma perchè ti basi su dimensioni tanto minuscole?

Un modello così piccolo possa volare e perciò ti consiglio di aumentare di almeno quattro o cinque volte tutte le dimensioni del tuo apparecchio e invece di mettere un bastone come fusoliera, metti un tubo che sarà assai più leggero e non vi sarà pericolo che si infletta. Per i prezzi dei materiali invia una lira e cinquanta in francobolli alla Ditta Aeromodelli, Via Riva Reno, 118 Bologna e richiedi che ti venga inviato il nuovo catalogo M. V. 1935. Ci vedremo all'adunata di Milano, alla quale potrai partecipare in borghese o in divisa.

GIANCARLO VIOTTI - Verona. — Il tuo progetto è buono e la linea mi piace. Il peso mi sembra un po' alto ed in relazione a questo dovrai mettere un motore più o meno potente, il carrello non è in una giusta posizione; così come l'hai progettato esso farebbe risentire gli urti dell'atterraggio alle ali che con tutta proba-



Tosaroni sta tentando anche la riproduzione dell'autogiro. Vedremo i risultati.

bilità rischierebbero di spezzarsi; perciò sarà opportuno che il carrello sia applicato alla fusoliera e molto in avanti.

ANTONIO COLMAYER - Messina. — Il motore P. N. 4 è stellare e può essere piazzato sul naso della fusoliera e carenato. Per questo motore è necessario avere un serbatoio per comprimere l'aria. Non conosco le dimensioni del PS I da turismo e perciò non sono in grado di precisarti la scala di proporzione. A che ti serve il carrello retrattile? Penso che sarà molto difficile costruirlo in modo che vada bene senza ricorrere a congegni speciali ed automatici.

L'elica puoi farla in alluminio; ma due millimetri di spessore sono pochi.

AQUILOTTO MODENESE - Modena. — Si tratta di un errore di stampa che correggo:

Si deve leggere:

$$D = A - \frac{A \times L}{10}$$

in cui:

D = diametro dell'elica espresso in metri
L = apertura alare espressa in metri
A = L : 3.

giar.



Grande romanzo aviatorio-coloniale di U. Perso

(Continuazione del numero precedente)

Un mehari? Seguendo una sua idea, che lo fa sorridere, Zio Massimo accetta. Mentre, sceso di sella, accarezza il suo Slop, che deve abbandonare, gli trascinano da presso un mehari altissimo, con finimenti nuovi, che non si capisce come possa far parte di quella carovana. Un cammelliere lo fa accucciare e Zio Massimo si installa, davanti, sulla gobba, dove gli fissano il sacco e i barracani; afferra le redini e, da esperto meharista, fa levare la bestia e spinge al trotto giù per il declivio dell'altipiano; mentre, fra il brusio, i bramiti, le grida rauche dei cammellieri, la carovana riprende il suo andare lento verso Zliten.

Alla svolta, tra il folto degli olivi, Slop, già lontano, lo saluta con un nitrito doloroso.

— Addio, Slop! Ma ci ritroveremo, vedrai.

La strada, dopo l'oliveto, corre dritta per un terreno arido, giallastro, con lievi tracce di vegetazione. Ogni tanto scendeva ser-

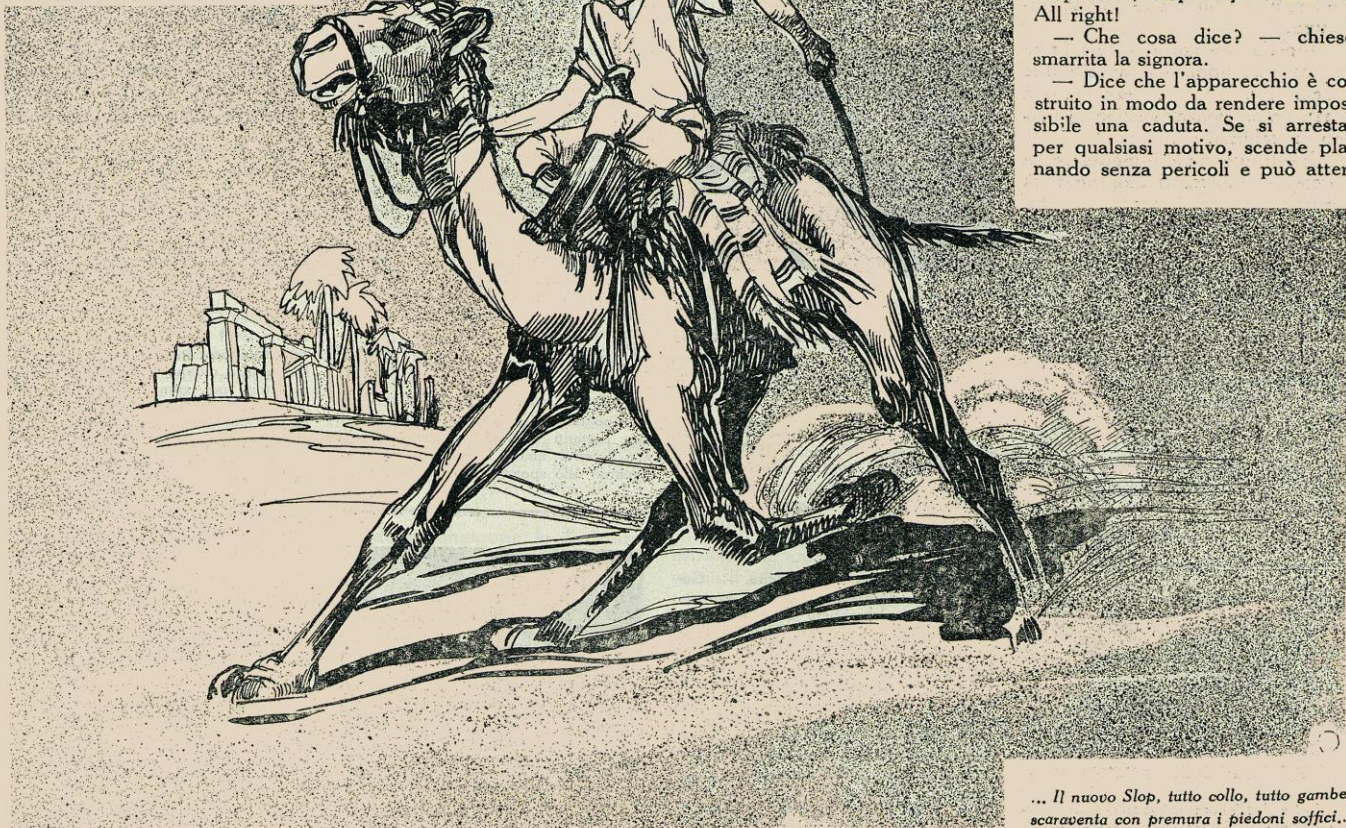
peggiando nelle forre, seguiva il letto di un uadi asciutto, per risalire al piano, sotto il cielo aperto, tra le vampate di quel sole di agosto. Il caldo e l'andatura cullante del mehari annebbiarono a poco a poco i pensieri di Zio Massimo, che stava per abbandonarsi all'istinto dell'animale, quando una cinghia si allentò ed egli si risentì nel rimettersi in equilibrio. Allora fu ripreso da quell'idea che lo aveva fatto sorridere e accettare con tanta remissività il cambio del cavallo con il mehari. Slop tornerebbe a lui, certamente: nessuno lo potrà cavalcare e l'arabo abbandona, ma non maltratta, un buon cavallo. « Per me forse è più utile questa bestia ». Si tolse e arrotolò

la casacca; poi si chiuse tutto in un barracano; e con l'altro, ben drappeggiato, nascose i finimenti che gli parevano sospetti. « Questo mehari o lo hanno rubato o trovato disperso. Appartiene certo ai nostri soldati. Ecco perché lo hanno dato a me: era un ingombro, anzi un accusatore. A suo tempo lo restituirò. Adesso lo requisisco io: se mai, pagherò ».

— Su, su... Slop! No, capspita! Ma sì, Slop anche tu. Su, Slop!

Anche il mehari si chiamerà Slop, ma che collo lungo! Il muso arriva a dicembre quando la coda è ancora a marzo. Zio Massimo fissa i piedi incrociati su quel collo, regge le redini con la destra, che sbucca dalle pieghe del barracano; un ciuffo nero della barba e gli occhi balenano fra i lembi ripiegati intorno al capo.

Il nuovo Slop, tutto collo, tutto gambe, scaraventa con premura i piedoni soffici pneumatici, a quattro metri uno dall'altro, e via! Zio Massimo fila verso Beni Ulid.



... Il nuovo Slop, tutto collo, tutto gambe, scaraventa con premura i piedoni soffici...

VI

Il babbo di Tor

Alle undici, sulla camionabile delle concessioni, fra Alba Nova e Netro Libico, il capitano Menzio fu raggiunto da un milite in motocicletta, con una comunicazione urgente di Rampi. Era il messaggio lanciato circa quattro ore prima da Or e trasmesso dalla stazione di Beni Ulid.

Alla fermata brusca, la signora Ersilia si riscosse dal suo chiuso affanno:

— Che succede? Che leggi?

— Hanno lanciato un messaggio mentre passavano sul nostro posto avanzato di Bir el Alfie.

— Che cosa dicono?

— Leggi tu stessa. Vedi? La prendono con molta filosofia, da veri soldati, i nostri ragazzi.

— Vedo, vedo, Ma come potranno tornare? E se cadono? Dio, Dio mio! E se atterrano in una zona deserta, troppo lontana? Pensa e dimmi tu che cosa possono fare due bambini...

— Intanto sappiamo dove vanno e che non si sono affatto confusi e certo, con la calma, se la caveranno. Poi, non sono più due bambini.

Ma di dentro il capitano non aveva tutta quella fiducia che dimostrava per conforto della moglie.

Intervennero Bob:

— Padron, capitano. Nostro aeroplano impossibile cadere. Stop e planare sempre, sempre, sempre. Stop terra; stop acqua: anfibio. All right!

— Che cosa dice? — chiese smarrita la signora.

— Dice che l'apparecchio è costruito in modo da rendere impossibile una caduta. Se si arresta, per qualsiasi motivo, scende planando senza pericoli e può atter-

rare o ammarare indifferentemente, perchè è anfibio, cioè aeroplano e idrovolante insieme. Come vedi, cara, moltissime possibilità di pericolo sono scongiurate: ora potrai essere più tranquilla...

— Forse hai ragione — La povera signora si abbattè, con il volto nascosto fra le braccia, contro una coperta arrotolata.

Menzio tentò ancora di rianimarla: inutilmente. Poi, stretto dall'urgenza, la lasciò nella sua trepidazione, e riprese il suo posto di comandante.

— E' inutile proseguire. Torniamo indietro, verso Misurata, al campo di aviazione. Stabiliremo là il nostro quartiere generale.

Licenziò il milite. Gli autocarri con i cavalli tornarono sulla strada di Zliten e si avanzò in silenzio.

A Sulla, già in vista dei forti di Misurata.

— Che ore sono? — gridò la signora.

— Mezzogiorno.

— Dov'è Bir el Afie?

— Nell'oasi di Socna.

— A che ora hanno lanciato il messaggio?

— Lo hai letto anche tu: alle sette e mezzo — rispose fra i denti il marito.

— Dunque volano da sette ore! Sette ore! Come puoi tu restare lì così tranquillo? Sette ore con quella velocità da pazzi americani...

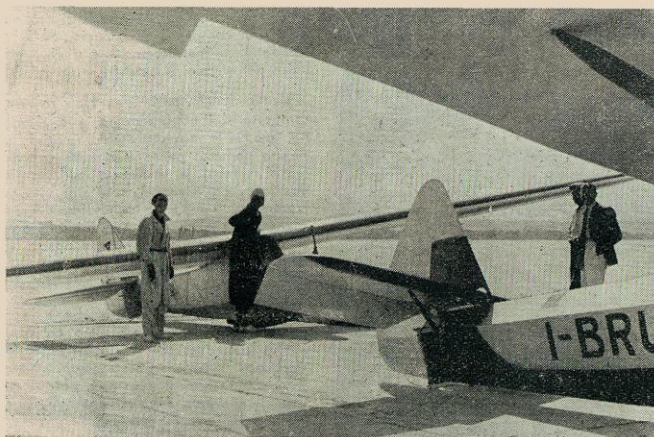
— Thank you — mormorò Bob.

— Io non voglio più pensare — Mio Dio!... il mio piccolo! — E fino a Misurata furono gemiti, implorazioni, preghiere, con lunghi silenzi dolorosi.

Menzio con uno sforzo quasi inumano, ricacciò nel buio remoto del suo animo la tenerezza, la pietà, le paurose visioni di pericoli ignoti, l'ansia invincibile di correre a cercare senza una mèta. Bisognava ragionare e comandare con freddezza, in un momento che tutti erano smarriti.

(Il sèguito al prossimo numero).

Ulisse Perso



Due veleggiatori della scuola di Varese all'idroscalo della Schiranna dopo il lancio dal Campo dei Fiori

Il volo a vela a Vigna di Valle

Diario del campeggio

15 agosto. — Dall'oriente lentamente si innalza il disco dorato del sole. Per tutta la notte il vento ha fatto fremere la tenda e finalmente questa mattina la tanto attesa tramontana viene a soccorrere i veleggiatori che da tempo la attendono. Ben presto il campo si anima e dagli ospitali capannoni escono gli apparecchi. Da tem-

cielo. Uno, due, tre, quattro, cinque minuti! Un urlo di gioia: il primo brevetto s'è conquistato. Scende Bassi e subito l'ala del capo istruttore, Cap. Moccafico, sale impeccabile e scende dopo un volo meraviglioso per l'eleganza e per l'assoluta precisione. Il suo barografo registra una orizzontale perfetta. Certo il Cap. Moccafico è vecchio della cloche e la sua ala porta le tracce gloriose della guerra. An-

to suo. Egli non lo dice, ma nel fondo dei suoi occhi si legge la letizia della sua anima.

16 agosto. — Anche questa mattina spira il vento del Nord. Però esso è debole; sembra, anzi, che agonizzi. Il «Biancone» è pronto, ed attende, Il verricellista, con la sua macchina, oggi è in riposo forzato: la macchina ha accusato le fatiche dei giorni scorsi ed ha piantato. Pazienza! C'è sempre il cavo elastico. Intanto attendiamo, ed il vento aumenta. Ora riparte Pipino, ma la guigne lo perseguita. Il vento «molla», ed egli rimane a... bocca asciutta. Addio tramontana, chi sa quando ritornerai! Intanto tutti i candidati al C. sono pervasi dai più fieri propositi e nell'attesa affilano le... penne.

17 agosto. — Oggi s'inizia la scuola vera e propria. Siamo in pochi allievi. Gli altri arriveranno lunedì. Incominciano i saltini ed il buono e pigrone «Zögling» perdona le manovre errate. Quanta differenza dai voli di ieri e dell'altro ieri!

20 agosto. — La famiglia è al completo: quarantadue allievi sono un bel numero. Scendiamo tutti in linea dove gli occhi esperti degli istruttori misurano subito il valore degli allievi. Così sorgono due squadre: la squadra A e la squadra B (naturalmente degli assi). Gli assi incominciano subito i lanci con il trattore sugli apparecchi «Milano» e «Cantù», mentre la squadra A indugia ancora sullo «Zögling».

In questo giorno sono stati eseguiti circa cinquanta lanci.

31 agosto, ore 22. — Per tutto il giorno ha imperversato un forte scirocco proibendo di volare. Ora siamo tutti a letto e fuori turbinata la tempesta. Un fracasso d'inferno! A intervalli il brontolio del tuono segue immediatamente il guizzo delle folgori. Siamo qui guardinghi ed un po' preoccupati. Quand'ecco improvvisamente un turbine si abbatte sulle tende; per un miracolo la nostra resiste, mentre la terza tenda viene sollevata ed abbattuta. Accade una scena veramente desolante, ma l'alacre giovinezza dei nostri animi non indietreggia, e sotto la pioggia, mentre imperversa la tempesta, al chiarore glauco delle pile, la tenda viene rimessa in piedi.

Stanotte abbiamo rischiato di... prendere il brevetto C. in massa assieme alla tenda.

7 settembre. — Ultimo giorno, il secondo turno è finito. Gli allievi partono con la nostalgia nel cuore; domani riprenderanno le loro normali occupazioni della vita, ma in essi rimarrà sempre il ricordo grato dei giorni trascorsi alla Velovelopoli.

Intanto al campo non si perde tempo e già si lavora per i nuovi allievi. Gli istruttori godono ed approfittano di un breve e meritato riposo e ritornano alle loro famiglie ad allentare un po' i nervi, tesi da molti giorni nelle fatiche giornaliere. I montatori continuano la loro opera attorno agli apparecchi e Pipino passa in rassegna le coperte e le lenzuola per attendere le cappelle e tuonare quel famoso: — Ragazzi, pronti... chi è senza il casermaggio?!

Libero Biasin



Ed ecco, dopo le prove sul Campo del Littorio a Roma, gli aeromodellisti a tavola, ospiti del R. Aero Club d'Italia

po il finissimo «Ballerina» assieme ai fratelli «Biancone» e «Bigiarella» sono in attesa che il benigno Eolo soffi su questo costone che a picco si precipita sul lago. Il giorno è venuto, è venuto! Le ali brillano, i cavi fremono e i piloti si affaccendano attorno agli apparecchi. S'iniziano i lanci di sondaggio e finalmente il buono e paffuto Bassi riesce ad individuare la zona utile, la zona dove il vento, battendo orizzontalmente sul costone, sale con intensità verso l'azzurro purissimo del

che Camilli conquista il brevetto C. E' il primo Giovane Fascista d'Italia. Egli veleggia altissimo e, grazie al permesso del Comando, può rimanere in aria per oltre venti minuti. Ora è la volta di Pipino. Chi non conosce Pipino? Egli è il primo che dà il saluto agli allievi quando arrivano al campeggio: — Ragazzi, pronti... chi è senza il casermaggio? — Pipino è un pilota. Parte in condizioni sfavorevoli e... o per non aver seguiti i consigli degli istruttori, o per la sfortuna, il fatto è che il caro Pipino va a giocherellare fra i fili dell'alta tensione, sfiora le piante del costone e atterra dopo tre minuti. Esce tutto arrabbiato dalla carlinga. Verso il tardo pomeriggio il vento aumenta d'intensità. Di Toterò, il gran timoniere calmo e sicuro, inizia il volo. Vuol salire, salire, e tira, tira la cloche: l'apparecchio perde velocità e il gran cerimoniere, in pochi secondi, vede distruggersi tutta la quota che tanto egoisticamente aveva guadagnato. L'apparecchio rimane avariato e per oggi non volerà più, ma alcuni minuti dopo il gran cerimoniere si lancia con il «Biancone» e questa volta, mentre calano le prime ombre, egli strappa all'etereo elemento quella forza ascensionale che gli consente di conseguire il brevetto C. Qualche pilota è un po' disgustato. Infatti, se la sorte fosse stata più benigna, anche Tasazza, anche Maggi, e anche il Ballila, oggi avrebbero l'ambito premio; ma sarà per domani, e la gioia è in tutti i cuori. Noi siamo felici, ma più felice di noi è il Pioniere, il Comm. Bonomi: il trionfo è

POSTA AEREA

AQUILA NERA - Milano. — Ma certo che sono sicuro della vostra fede e del vostro entusiasmo... Parleremo anche del distintivo e di tanti altri bei progetti, ma anche senza distintivo si dirà: «Alto là — un aquilotto — è quello là!». Basterà guardarvi in faccia. Per il costo del modellino bisogna che tu scriva a Bologna. Ricambio i dinamici saluti fascisti.

ENRICO GAMMA - Torino. — Un cassetto di tipografia è pieno di clichés riprodotti i miei ritratti immaginari e il Direttore, quando impagina, si diverte un mondo... alle mie spalle! Li passa ogni volta in rivista, ride che è un piacere a vederlo e sceglie quelli che gli servono per sistemare la pagina. Verrà però per tutti il proprio turno ed anche per i tuoi, se li manderò in foglietti bianchi separati. Capito? Salutissimi.

MARO CIROLA - Arma di Traggia. — Niente ringraziamenti. Si fa «quel che si pole» per accontentare i nostri fedelissimi amici. E' venuto tuo fratello in licenza? Chissà quante domande l'avranno assalito! Manda pure il racconto-intervista e grazie degli alati, affettuosi saluti, ricambiatissimi.

AQUILOTTO SOLITARIO - Bari. — Per realizzare i tuoi buoni propositi propagandistici bisognerà che tu abbandoni la solitudine in cerca di buona compagnia, da convertire alla causa... aquilonasca! Per quanto ti occorre di materiale per aeromodelli rivolgiti alla nota ditta di Bologna. Non mi consta che ne esista una simile a Bari. Rinrazio tuo padre della sua sincera ammirazione e dei suoi cordiali saluti che ricambio. A te un bel saluto romano.

CASTRONOVO GIOVANNI - Genova. — Ti ringrazio di avermi scritto e della simpatica auto-presentazione. Ti auguro di poter realizzare i tuoi progetti per l'avvenire che sono ottimi e degni di un giovane dell'Italia fascista. Ti sono stati spediti i numeri richiesti. Ora che hai rotto il ghiaccio scrivi spesso. Cari saluti.

CONTE FRANCESCO - Pegli. — Perché non hai atteso di visitare la «Mostra dell'Aeronautica» in occasione del nostro raduno? Per il motore ad aria compressa rivoltiti alla Ditta di Bologna mentre a Giarella puoi indirizzare tutte le domande che sono di sua competenza. Come vuoi che ti dica se è giunto l'abbonamento del tuo amico pugliese? Grazie a Dio di pugliesi abbonati ce n'è più di uno e se non mi dai qualche... connotato più preciso!... Salutissimi.

PIERLUIGI CASTAGNOLI - Milano. — Ti è stato spedito il numero richiesto e riceverai anche i premi di cui sei in credito. Ricambio i saluti fascisti.

ALIANTE AZZURRO - Milano. — Poiché al convegno si presenteranno senza dubbio i più volenterosi e attivi dei nostri aquilotti, vedrai che getteremo le basi del gruppo che tu proponi. Grazie della tua offerta di lavoro organizzativo di cui terremo buona nota. Comunico ai camerati e alle rondini milanesi il tuo desiderio di tenerti con loro in contatto ed anche il tuo indirizzo: BALLERIO FELICE - Via Morgagni 33 - Milano. Va bene così? Mi fa piacere sapere che conosci la Mamma di Gaby Angelini. Ti prego di porgerle il saluto della famiglia dell'Aquilone in cui vive sempre, ed è onorato, il

ricordo della Sua eroica figliola. Manda la fotografia ed anche l'articolo che gradiremo. Ricambio i salutissimi.

AQUILA ROMANA. — Niente da ridire sul tuo «respinto al mittente». Ti faccio solo presente che quella Rivista è diretta da un nostro collaboratore, non ha né motivi né velleità di fare concorrenza al nostro giornale, essendo di tutt'altra specie e natura, ma che anzi lo propaganda offrendone il già ridottissimo abbonamento ad un prezzo ancora più ridotto ai suoi lettori. Alalà.

RAFFAELLO TOSI - Firenze. — Saluto il nuovo aquilotto LUCIANO MAGGI e ti ringrazio di averlo procurato alla nostra famiglia. Il tuo amico avrà già ricevuto gli arretrati, nonché l'S 55. Grazie della caricatura con i baffi aerodinamici e ricambiatissimi, a te ed al Maggi, i saluti alati e fascisti.

BERNARDINELLO LUCIANO - Venezia. — Ma benedetto figliolo, se non ti spieghi un po' meglio quali istruzioni posso darti? Di quale scuola parli? Se si tratta di abbonamento, manda sette lire e riceverai il giornale per un anno. Ricambio saluti.

ACCIPITER - Firenze. — Te lo do io il randello, impertinentissimo aquilotto! Abbiamo mandato il saggio a FRANCESCO ROSSINI di Torino ed attendiamo i primi risultati della buona propaganda che è nei tuoi propositi. Non ho nessuna speranza di conoscerti a Milano, ma ho il fermo proposito di venirti a scovare a Firenze. Ricambio l'affettuosa... randellata!

PIA GREGUOLI - Milano. — (Proto: Greguoli con la u). Va bene così? Sarò molto lieto di conoscerti fra pochi giorni e di domandarti per quali misteriosi motivi non sei fra le rondini abbonate dell'Aquilone, al quale tuttavia doni tanta simpatia e tanto entusiasmo. Della faccenda... misteriosa del disperso esercito di cartoline, non ne parliamo più! Ricambio i saluti romani.

AVIONETTA - Milano. — Povera Avionetta, che ti è accaduto? Un volo al campo del tennis e... plaff! «Mi è sembrato che il cielo sprofondasse e che il campo salisse...». E ora? «Zio di Avionetta, vedesse la tua aeronipotina tutta fasciata; assomiglia, in modo impressionante, ad una di quelle mummie, sai, di quelle bel-

le mummie che fabbricavano un tempo gli Egiziani!». E ti presenterai così al raduno? A parte gli scherzi, mi dispiace che ti sia così conciata e ti rivolgo auguri sinceri nonché fervide esortazioni a non tentare il volo senza apparecchio... Siamo ancora lontani da questa realizzazione! Manda lo scritto sul libro di Umberto Martadalema, ma senza impegno (avverte il Direttore) e... a buon vederici.

ALATRICOLORE - Roma. — Se tu avessi aggiunto allo pseudonimo il tuo nome e cognome e indirizzo, l'amministratore, oltre che prendere nota di tutti gli indirizzi che ci hai cortesemente favoriti, avrebbe mandato il giornale anche a te e ti avrebbe anche inviato numeri arretrati per la propaganda. Ti ringraziamo proprio tanto della tua attiva e, quel che più conta, fattiva attività svolta a favore del giornale. Brava. In quanto ad Aviatrice non so perché non ti abbia risposto. Se vuoi, ecco per lei due tiratine d'orecchie: una per conto tuo e una per conto mio! Ai raduni potranno intervenire anche i semplici lettori non solo, ma anche gli amici degli abbonati e dei lettori che dimostrano qualche buona disposizione e qualità aquilonasca. Ricambio gli affettuosi nonché alati saluti.

BORGHISIRIO - Forlì. — Caro mio, certi esperimenti bisogna che tu li faccia con i tuoi mezzi ed a tuo rischio e pericolo! Saluti cordiali.

AEROLETTO - Brescia. — Ma no, ma no: niente sorrisetto ironico. Ci mancherebbe altro che accompagnassi il ritorno dei miei aquilotti alle scuole con dei sorrisetti ironici! Nel tempo di Mussolini si torna a scuola serenamente e allegramente, senza melanconiche musonerie e sciocchezze ironiche. Non è forse così? Sarei molto contento di conoscerti a Milano. In quanto a tutto ciò che mi chiedi riguardo ai corsi e alla premilitare, rivolgiti all'Aero Club, dove cortesemente non mancheranno di soddisfarti. Circa poi la tua confidenza che si riferisce all'Accademia militare ti debbo dire, con tutta franchezza, che ne sono rimasto molto meravigliato. E' un motivo che stona assolutamente con la duplice qualifica di avanguardista e di aquilotto. Riflettici un poco, e mi darai ragione. Affettuosi saluti.

A. BURATO - S. Gimignano. — Mi compiacio per la promozione e per il consenso materno e ti ringrazio per la buona propaganda che hai promesso di svolgere fra i tuoi compagni di collegio. Se le richiederai, ti manderemo copie da distribuire per saggio. Ricambio saluti fascisti.

MARIO TORNATORE. — Ha mandato l'importo dell'abbonamento a L'Aquilone, ma si è dimenticato di aggiungere al suo nome il paese o la città ove abita. Si affretti a indicarlo all'Amministrazione, ed accetti i miei più vivi rallegramenti per l'esito splendido dei suoi esami. Egli è un altro dei migliori aquilonisti che viene a rinforzare le nostre file. Alalà.

FRANCO MUSCARIELLO - Verona. — Ti ringrazio dell'abbonamento che hai procurato, al quale è stato dato corso, ed anche dei due disegni che, però, andrebbero rifatti separatamente. Manda il tuo indirizzo di casa per poterti spedire il giornale regolarmente. Forse tu ritieni che nel cervello dell'amministratore ci siano tante caselle per la conservazione perpetua degli indirizzi di tutti i nostri abbonati? Saluti alati.



Masnaghetti esegue un piccolo lancio di prova davanti al Segretario Generale del R. Aero Club d'Italia e ad alcuni Com. nissari

ALDO GAMBINO - Genova. — Posso assicurarti che sia a te che a Boldrini il giornale viene spedito regolarmente. Occorre quindi che tu faccia indagini costà per scoprire la causa del disservizio da te lamentato. Riceverai l'S. 55 X richie. sto. Saluti cordiali.

ALIANISTA - Trieste. — Un bravo per la tua passione e per la tua attività aviatoria. Peccato che per quella benedetta ti, roide ti sia accaduto l'increscioso fatto! Speriamo che essa metta giudizio. Se tu appartieni alle Avanguardie, a Pavullo potrai frequentare i corsi per capo-squadra, che si svolgono, di solito, durante l'estate. I corsi per istruttori sono riservati ai brevetati piloti a motore che appartengono alla riserva aeronautica. Per maggiori chiarimenti potrai scrivere al Comando della suddetta scuola di Pavullo. Nella tua Trieste non esiste alcuna scuola civile di pilotaggio. Mi consta, però, che si stanno facendo pratiche per l'istituzione di un aerocentro di pilotaggio nel vallone di Muggia. Le scuole di pilotaggio civile, per apparecchi terrestri, più vicine a Trieste sono quelle



Aldo Saleri di Roma immagina che Zio Falcone cavalchi le argoste.

di Padova, di Vicenza, di Treviso. La spesa per ottenere il brevetto si aggira sulle quattromila lire. Fabbriche di apparecchi e motori si trovano nelle vicinanze di Torino e Milano, e, da qualche anno, anche a Napoli.

Il regolamento completo per la gara nazionale di modelli volanti è stato pubblicato nel n. 18 del nostro periodico. Ti sono stati spediti i modelli desiderati, perché ti aiutino nella propaganda che farai. Trieste è povera di auiolotti e contiamo molto sulla tua collaborazione per aumentarne il numero. La composizione fotografica futurista che hai mandato, è troppo scura e non è riproducibile. Mandala qualche cosa di meglio e lo pubblicheremo. Esaurite così le tue numerose domande, ricambio i saluti volanti.

PAOLO SIMEONI - Roma. — La scuola di aeromodellismo a Roma sarà aperta tra breve e ne sarà data notizia su L'Aquilon. E' stato spedito l'S. 55 X all'indirizzo che ci hai fornito e provveduto per il resto. Saluti fascisti.

LUIGI ALIPRANDI - Pinzano al tragliamento. — L'aver ricevuto il n. 18 e non il n. 17 non giustifica la tua osservazione riguardante il nostro ufficio spedizioni; vuol piuttosto significare che l'invio del giornale viene fatto regolarmente e se qualche numero non arriva a destinazione, la causa è da ricercarsi costà e non qui. In ogni mo-to ripetiamo la spiegazione. A *Le Vie dell'Aria* ti puoi abbonare quando vuoi. In Eritrea esiste un aeroporto a Massaua, ma non una scuola di volo a vela. Ricambio saluti aereo fascisti.

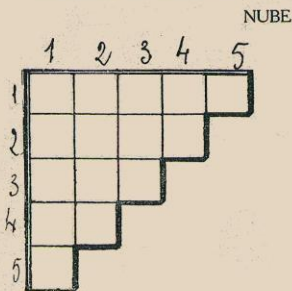
RACCOMANDO a tutti coloro che usano pseudonimi di aggiungere sempre, nome e cognome e indirizzo, specialmente se nella lettera si richiedono arretrati o altro.

A TUTTI GLI AQUILOTTI E A TUTTE LE RONDINI che tornano alla scuola con serenità gioiosa e con i propositi che si conovengono alla gioventù del tempo di Mussolini, gli auguri affettuosi dello

Zio Falcone

enigmistica

65. TRIANGOLO MAGICO A DECAPI-TAZIONI SUCCESSIVE



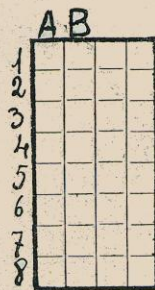
Decapitare successivamente la parola definita al n. 1, e formare tutte le altre. Se la soluzione è esatta, le parole trovate si dovranno leggere tanto orizzontalmente quanto verticalmente.

DEFINIZIONI:

- Qualità di tintura; 2. Avversione contro qualcuno; 3. Il Creatore; 4. Fu mutata in giovinezza da Giove; 5. Il famoso circolo di Giotto.

66. LA COLONNA LETTERALE

TIP-TOP



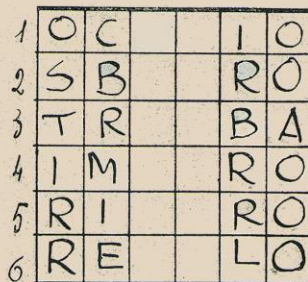
Collocare in ogni riga la parola richiesta dalle spiegazioni, avendo cura di mettere una lettera in ogni spazio. Se la soluzione è esatta, leggendo verticalmente le colonne A e B, si avrà una frase d'incitamento per i nostri lettori.

DEFINIZIONI

- Angolo, parte; 2. Ciusto; 3. Uccello notturno; 4. Viaggio di piacere; 5. Nome nella spada; 6. Il bue di razza; 7. La nuova Castrogiovanni; 8. La più semplice fra le macchine.

67. LE PAROLE INCOMPLETE

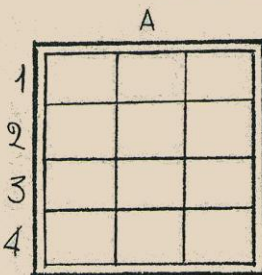
MILLY



Completare con opportuna lettera gli spazi in bianco, in modo da ottenere 6 parole di significato compiuto. Se la soluzione è esatta, le lettere aggiunte, lette nell'ordine e di seguito, formeranno un noto proverbio.

68. CASELLARIO SILLABICO A CHIAVE

ENZO GIANNINI



ca — col — la — lo — mi — ne — no — qui — re — re — stra —

Collocare in ogni casella una delle precedenti sillabe e formare 4 parole così definite:

- L'ha il cane; 2. Fu chiamato "Il superbo"; 3. Ce lo dà il sole; 4. Vivanda in generale.

Se la soluzione è esatta, leggendo di seguito le sillabe contenute nella colonna A, si avrà un nome conosciuto dai nostri lettori.

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 pre-

mi 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 20 ottobre 1934-XII alla Direzione dell'AQUILONE - Viale dell'Università - ROMA.

Una scuola fascista privata

Si è molte volte discusso del problema politico della scuola privata, problema determinato dal fatto che questo genere di scuola è naturalmente sottratto ad una ingerenza politica da parte dello Stato che pure ha il diritto di avocare interamente a sé l'educazione dei giovani.

Ci sembra che il miglior modo di risolverlo sia quello di costituire scuole private che dipendano dalle grandi organizzazioni del Regime, e particolarmente da quella che ha già un compito affine, e cioè dall'Opera Balilla. Istituti privati fascisti di questo tipo già ne esistono a Cagliari, a Brescia a Padova e a Roma, ed altri ancora ne vanno sorgendo in varie parti d'Italia.

La più vecchia e la più importante di queste scuole è quella del Comitato provinciale dell'Urbe dell'Opera Balilla.

Si tratta dell'Istituto Fascista d'Istruzione Media, sito in via Frangipane, 38 che conta ora otto anni di attività consacrata ai nobili fini dell'insegnamento e che nel campo didattico ha guadagnato il più vivo plauso e i più lusinghieri consensi.

E' noto infatti quanto assai spesso la scuola privata lasci a desiderare, oltretutto dal punto di vista politico, anche da quello della serietà degli studi. Una scuola pertanto che, immune da ogni preoccupazione speculativa, si prefigga di istruire i giovani che per necessità debbono rivolgersi alla scuola privata nel clima di una istituzione fascista, e dia finalmente assoluta garanzia di un insegnamento coscienzioso e diligente, è benemerita che merita di essere segnalata e ricordata ad onore dell'Opera Balilla che l'ha creata e la dirige.

Ciò che infatti costituisce il grado di dignità di una scuola è il suo tono didattico, risultato di molti elementi che vanno dalla scelta del corpo insegnante alla distribuzione degli orari, dal decoro dei locali al perfetto svolgimento dei programmi ministeriali.

Bisogna inoltre che all'interesse economico del privato si sostituisca la devozione ad un fine ideale, com'è appunto in questo Istituto fascista, i cui dirigenti e insegnanti sono tutti fascisti di vecchia data e che accorda l'ingresso gratuito agli orfani di guerra e ai figli dei feriti per la Causa nazionale.

L'aquilotto malato

Un' aquila romana del Carnaro aveva un figlio solo: un aquilotto bello, vivace, forte, buono e caro. L'amava tanto tanto. Ma di botto

il figlio s' ammalò. E in un sol giorno perse tutte le penne. Il poverino tremava al vento che spirava intorno, facendosi ogni dì più mingherlino.

— Ha freddo! — sospirava la regina de' monti — Morirà quest' aquilotto se non lo scaldo! — E allora una corvina

rondine, che udì del pianto il fiotto, le disse: — C' è un rimedio, o poverina: fargli le penne in LANA DI MARZOTTO! —





“voio antola....”

**PURGANTE AQUILA,
AL CIOCCOLATO**