

L'ALULONE

mensile di aeronautica per i giovani



Abbonamento annuo L. 3
Sostenitore L. 50 - Ono-
rario L. 100
Un numero cent. 30

◆
Direzione, Amministra-
zione e Pubblicità:
Roma
Viale dell'Università
Tel. 494-418

u. di Lazzaro

Il soccorso dal cielo

L'UOMO e il cammello si guardavano. Ma il cammello aveva gli occhi dolci e indifferenti e nella sua attitudine di abbandono sembrava attendere che l'uomo si levasse per andare con lui, sempre, per le sconfinite lontananze. Il destino del cammello è quello di camminare per strade senza confine. La metà è indifferente; i padroni mutano, ma le strade immense si somigliano.

Ma l'uomo non si levava. E guardava supplice l'animale che era il solo essere vivente che gli fosse accanto nella desolata solitudine. Erano entrambi feriti; e si guardavano con diversi occhi. L'uomo chiedeva un aiuto, l'animale attendeva forse un comando.

Nella notte torbida la voce dell'uomo si levò come una preghiera:

« Quanti ne hai visti morire così? — egli chiese all'animale in un tenue delirio. — Soli. In una notte sconfinata, sotto un cielo indifferente e magnifico di stelle. Sei ferito anche tu, e la vita ti va sfuggendo dalla ferita aperta, ma sei pronto a rialzarti, ad andare, a camminare, a portarmi sul tuo dorso ospitale, fino alla tenda amica. Il tuo destino è servire e camminare e tu sai guardare la morte con occhi pazienti e benigni.

« Gli animali giungono alla loro ultima ora con quell'indifferenza di cui invano gli uomini da secoli vanno cercando il segreto. Tu hai raggiunto una tua filosofia superiore e la tua serenità di fronte alla morte confina con la saggezza degli dèi. Ma noi, poveri uomini, guarda come moriamo desolatamente. Io sento il mio sangue sfuggire dalla ferita, qui, sull'alto dell'anca. Oh, esso ha macchiato il terreno!... Guarda!... Guarda, com'è triste la morte degli uomini. Essi ne hanno paura... ».

Il cammello aveva abbandonato la testa stancamente e guardava il ferito dal sotto in su coi suoi dolci occhi.

L'uomo scrutava intanto nelle lontananze cercando di distinguere nell'oscurità una luce, un segnale che gli rivelasse la distanza che lo divideva dall'accampamento dei suoi. Ma tutto era sommerso nella notte cieca.

Chissà dove erano piantate le tende amiche ed ospitali, che nella giornata erano state invase dagli arabi insorti. Verso sera i suoi erano riusciti a fuggire i ribelli, ma l'uomo, ferito, era stato fatto prigioniero. Trascinato dai nemici per

potuto raggiungerlo lì, sul limitare del deserto? E poi chi pensava a cercare di lui, quando i suoi lo credevano prigioniero?

Un'altra stella cadente...

Di dove sorse allora quel ricordo?

Si rivedeva fanciullo, presso l'uomo dei cieli che egli ammirava allora come un bel semidio che concede agli uomini, qualche volta, la grazia di scendere tra loro.



parecchi chilometri, era stato abbandonato sul cammino quando essi lo avevano creduto morto.

L'uomo sentiva ormai di avere in comune il destino con quel cammello ferito che si era trovato accanto riaprendo gli occhi. Si che egli tentò di muoversi sul terreno per avvicinarsi all'animale, appoggiarsi sul suo dorso e chiudere gli occhi presso di lui nello svenimento ultimo che precede la fine.

Nell'alto del cielo le stelle palpitavano come vive.

Le idee del morente cominciavano a confondersi, la realtà sconfinava nel sogno.

Una luce traversò il firmamento. Una stella cadente. Formulare un desiderio: esso viene esaudito. Oh, egli non aveva più la forza di formulare un desiderio. Vivere, sì; salvarsi, sì. Ma quale miracolo poteva compiersi? Gli uomini lontani come mai avrebbero

Gli raccontava fiabe meravigliose di aviatori che giungono a toccare le nuvole, a prenderle, a portarle in terra. E le nuvole erano veli sperduti nel firmamento, lembi di vesti di fate malinconiche a cui gli avventurosi viatori del cielo riportavano i ritagli smarriti di quei loro manti trasparenti.

Gli raccontava le storie dei cavalieri dell'infinito che giungono lontanissimo, fino a toccare con le grandi ali delle macchine di volo, la volta di vetro azzurro disseminata di stelle.

Tutti i fanciulli hanno una loro divina astronomia primitiva in cui è rappresentato un universo chimerico come quello sognato dagli astronomi dell'antichità: una volta cristallina situata agli estremi del mondo ove gli astri compiono le loro misteriose rivoluzioni sostenute dalle sfere mobili. Il cielo

dei fanciulli è il cielo di Pitagora e di Platone, e nelle notti serene essi forse tendono l'orecchio come quegli antichi scrutatori degli universi ad ascoltare l'armonia delle sfere.

E ricordava... Una sera in cui egli bambino, aveva sentito dire che un aviatore si preparava ad uno dei suoi voli notturni, gli si era avvicinato con circospezione, e quando aveva compreso che non sarebbe stato udito da altri, gli aveva detto sottovoce, con mistero:

— Mi porti una stella?

L'aviatore aveva sorriso e forse in quell'ora si era sentito veramente grande: divino viaggiatore di un commercio senza pari: tra un fanciullo e le stelle.

Ed ora quel cielo benigno gli donava tutte le sue stelle. Ed egli guardava, sperduti gli occhi nel firmamento, su, nell'alto, come se da quei cieli dovesse venirgli la miracolosa salvezza.

— Mi porti una stella?...

Le immagini si scoloravano. Già verso oriente si vedevano luci d'avanguardia di sole. Le stelle svanivano, perdevano di splendore.

...Quando egli riaprì gli occhi il sole infocato lo avvolgeva tutto in un suo amplesso rovente, ma egli vedeva ancora il cielo disseminato di stelle e udiva un rumore lontano, preciso, eguale, che riempiva l'immensità desertica. La notte. Le stelle. L'armonia delle sfere... Ma ecco. No... Sì... Il rumore si precisa. Oh, è un delirio, il delirio dell'uomo a cui tanta vita è sfuggita col sangue da una ferita aperta... Ma no... Si aprono i cieli pietosi e benigni. Di dove viene quella misteriosa macchina di volo?...

L'aeroplano si era posato dolcemente sulla sabbia. Poco lontano dall'uomo e dal cammello feriti. L'ufficiale sfinite guardava con i grandi occhi dilatati quell'improvviso soccorso che gli giungeva dai cieli

invocati. Non credeva però a una realtà concreta. Credeva piuttosto al séguito d'un sogno che gli addolciva l'agonia.

Ma un uomo, disceso dall'apparecchio, si era avvicinato a lui. Due braccia robuste lo avevano sollevato e lo avevano trasportato dolcemente sul velivolo.

Un trepidar di motore, una breve corsa, e s'erano levati alti nel cielo. Dolcemente.

Il cammello era rimasto solo a morire.

Quando dopo qualche ora nell'ospedaletto da campo, dove era stato trasportato in volo, spiegarono al ferito che un aeroplano della Croce Rossa lo aveva raccolto morente sulle grandi sabbie del deserto sconfinato, egli non chiese come e perchè lo avessero trovato, chi avesse chiesto soccorso per lui.

Amava sognare con occhi socchiusi, come da fanciullo, e pensava che gli uomini pietosi che negli ospedali si chinano sui morenti, si fossero alleati coi viatori del cielo per soccorrere il dolore umano.

E questo gli appariva come il seguito di una fiaba meravigliosa ascoltata nell'infanzia lontana.

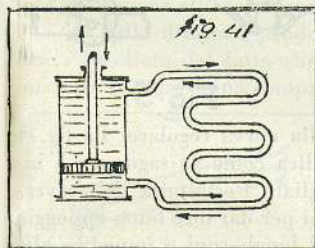
Il cammello intanto moriva.

L. Delle Guglie

Il motore per aeroplani

Conduttori e isolanti

Se con un filo metallico si uniscono i poli di una batteria di pile attraverso il filo passerà della corrente elettrica. Se invece gli stessi poli vengono uniti con un filo di cotone o con una sbarra di legno l'esperienza insegna che non vi è alcun passaggio di corrente.



Ciò vuol dire che in natura vi sono dei corpi che conducono l'elettricità e degli altri no.

I primi si chiamano *conduttori*, i secondi *isolanti*.

Sono conduttori il rame, l'argento, il ferro, l'alluminio ed in generale tutti i metalli: sono isolanti il vetro, l'ebanite, la porcellana, il legno asciutto, l'olio, l'aria.

Circuito elettrico

Non si deve credere che esistono corpi assolutamente conduttori ed assolutamente isolanti. Tutti quanti oppongono una certa *resistenza* al passaggio della corrente; *resistenza* che sarà grandissima nei corpi che abbiamo chiamato isolanti e piccolissima in quelli che abbiamo chiamato conduttori.

Chiamasi circuito elettrico il complesso di conduttori trasmettenti una corrente elettrica tra due punti.

Quando la corrente elettrica può circolare il circuito si dice *chiuso*: viceversa si chiama *aperto*.

Si chiama *circuito interno* quella parte del circuito che sta entro la macchina che genera la corrente elettrica; *esterno* quello che serve a portare od a trasmettere all'esterno la corrente prodotta dalla macchina.

Vari tipi di correnti

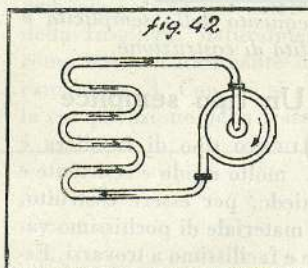
Perchè una macchina possa dare corrente occorre che i suoi circuiti interni ed esterni siano chiusi. In un circuito elettrico non è necessario che tutti e due i conduttori siano filiformi. Una massa qualunque di materiale conduttore dell'elettricità può sostituire un tratto o anche completamente tutto un filo conduttore.

Nel caso della trazione tranviaria, per esempio, mentre un conduttore è costituito dal filo aereo, l'altro è formato dalla rotaia e dalla terra, dato che anche questa conduce bene la corrente elettrica.

Un circuito può essere percorso da una corrente che vada continuamente in un senso mantenendo sempre la stessa intensità: oppure può essere percorso da una corrente che, ad intervalli uguali, vada ora in un senso ed ora in senso opposto.

Nel primo caso si ha una *corrente continua*, nel secondo una *corrente alternata*.

La corrente continua è come il flusso di acqua che scorre in un tubo che unisca il premente e l'aspirante di una pompa centrifuga (fig. 41). Nel tubo a l'acqua circola in maniera continua.



La *corrente alternata* è come il flusso di va e vieni che si forma in un tubo che unisca gli estremi di un cilindro in cui scorra uno stantuffo (fig. 42).

Possiamo poi avere il caso di una corrente continua che venga continuamente interrotta. Allora il circuito è percorso da una corrente che va da zero ad un massimo e poi torna a zero. Una corrente così fatta si chiama *corrente pulsante*.

Un circuito telegrafico è percorso da corrente pulsante.

Ing. M. D.

Chi procurerà 10 abbonamenti riceverà gratuitamente il periodico per un anno.
Chi procurerà 100 abbonamenti avrà diritto ad un viaggio gratuito in aeroplano

sola sull'Atlantico

Miss Amelia
Earhart

Un nuovo prodigio - Un nuovo titolo di benemerita - Ai fabbricanti di prodotti



naviga sicura - Dimentica del motore - Aggiunge il suo nome a quello dei grandi assi che hanno prima usato ed apprezzato

LA BENZINA
E L'OLIO

Stanavo

Generale Balbo
Bossoutrot e Rossi
Paillard e Mermoz
Post e Gatty
Endres e Magyar
Boardman e Polando
Lindberg
Bootman
Stainforth
Lombardi
Hinkler

SOCIETA'
ITALO-AMERICANA
PEL PETROLIO
GENOVA

LA PALESTRA

Un nuovo collaboratore: E. R. di Torino, ci invia una descrizione di fusoliera che costituisce una specie di anticipo su l'argomento che stiamo trattando. Il tipo di essa infatti appartiene alla seconda delle ca-

Infatti la travatura è del tipo tetraedrico, che, come già abbiamo ricordato, è quello che col minor numero di aste e perciò con la maggior leggerezza, raggiunge la necessaria robustezza e rigidità.

Il principale difetto di questa costruzione è di natura estetica, in quanto i nodi della travatura sporgono dai longheroni e per-

NUOVI TIPI

misfera, di sughero, che li tengono collegati alle estremità, di traversini disposti in piani perpendicolari all'asse e di diagonali che collegano i traversini correndo a spirale tutto intorno alla fusoliera. Per semplicità

sere molto più piccolo dell'anteriore e più appuntito, non porta il foro centrale, perchè il gancio della matassa è infilato nell'occhiello o fatto con diverse passate di spago.

Si costruiscono poi i longheroni tagliandoli lunghi quanto è lo sviluppo dato dal disegno per quello inferiore, si segnano con un tratto di penna i punti dove dovranno capitare i traversini e si infilano o leghino provvisoriamente ai due coni, inserendoli nei loro intagli.

Viene ora la volta dei traversini, che vanno tagliati di lunghezza come dà il disegno per ogni sezione (ad esempio *aa*, nella fig. 1) in modo che poi i longheroni formino una

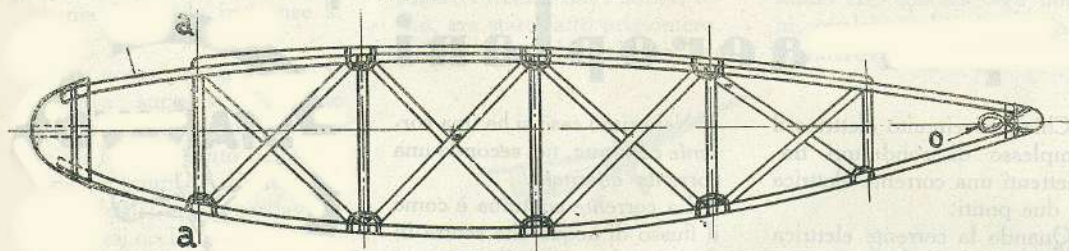
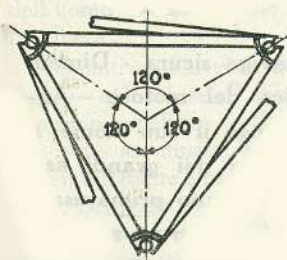


Fig. 1



tegorie che noi abbiamo distinte. La sua costruzione è assai semplice, e diremo addirittura primordiale nel tipo dei collegamenti; ma dà luogo a degli ottimi risultati dal punto di vista della robustezza e della rigidità. Basti dire che un esem-

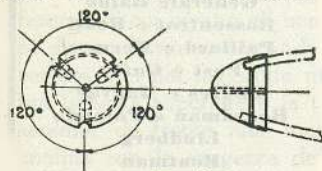


Fig. 2

plare costruito con bastoncino da tre millimetri di diametro, lungo circa 60 cm. pesante 35 grammi, compresi gli attacchi della matassa, nonostante fosse di fattura non molto curata, ha resistito, senza subire deformazioni permanenti, ad un carico assiale di ben trenta chilogrammi. Inoltre l'angolo di torsione sotto lo sforzo della matassa è piccolissimo.

ciò formano rigonfiamento sotto il rivestimento, con danno pure della finezza aerodinamica. In determinati casi però su tali difetti può far passar sopra il requisito della semplicità e facilità di costruzione.

Un tipo semplice

QUESTO tipo di fusoliera è molto rigido e resistente e richiede, per essere costruito, del materiale di pochissimo valore e facilissimo a trovarsi. Esso consiste in qualche metro di bastoncino cilindrico di legno dolce o di giunco, in un paio di comuni tappi di sughero dalla fibra compatta ed elastica, un po' di spago sottile, di buona colla di qualunque genere e di vernice a lacca o altra che non tema l'umidità, e infine carta o tessuto per il rivestimento.

La fig. 1 rappresenta lo scheletro della fusoliera finito nel suo insieme. Esso è composto di tre longheroni che terminano a due coni, smussati a se-

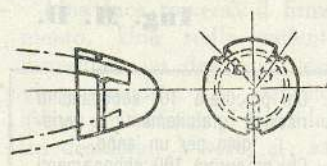


Fig. 3

costruttiva la lunghezza dei traversini di uno stesso piano è uguale per tutti e tre, perciò le varie sezioni sono dei triangoli ai vertici dei quali stanno i longheroni.

Per costruire questa fusoliera si cominciano a preparare le estremità, ricavandole dai tappi detti sopra. L'anteriore (figura 2) deve essere forato per il passaggio del gancio che tiene la matassa d'elastico e l'elica,

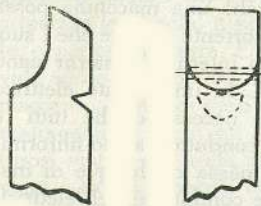


Fig. 4

portare i tre intagli dove devono finire i longheroni, fatti bene simmetrici, cioè proprio a triangolo equilatero e infine una incisione che attraversa i tre intagli e serve a contenere la legatura. L'inclinazione del cono deve essere uguale a quella dei longheroni, cioè a quella che sul disegno appare per il longherone inferiore. La lunghezza degli intagli sarà di circa un centimetro.

Il posteriore (fig. 3) deve es-

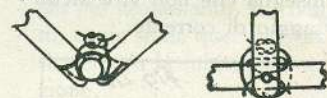


Fig. 5

bella curva regolare. La fig. 4 indica come va sagomata e intagliata l'estremità dei traversini per dar loro buon appoggio sui longheroni e impedire alle legature di scorrere. Si formano poi le varie sezioni, cominciando da una centrale e andando simmetricamente verso le due estremità della fusoliera, collegando, a mezzo di legature, i traversini ai longheroni, nei punti segnati. Le legature rappresentano la parte più difficile della costruzione, perchè devono essere semplici e nello stesso tempo efficaci; ma dopo qualche tentativo, si riuscirà a trovare il sistema buono. È bene fare in modo che i nodi restino all'interno. La fig. 5 dà l'idea di come può essere fatta una legatura di questo genere.

Arrivati a questo punto, si preparano i diagonali, formandone le teste in modo analogo a quello dei traversini e poi si dispongono sulla fusoliera legandoli ai nodi delle sezioni in modo da stringere insieme sia

DEL MODELLISTA

DI FUSOLIERE

i longheroni che i traversini. Queste legature devono essere un pochino più estese, cioè con più passate delle precedenti, per tener meglio con la successiva incollatura.

La incollatura si fa spalmando i nodi con la colla un po' fluida in modo da farla penetrare bene in tutti gli interstizi sia delle legature che dei bastoncini.

Ripassate e incollate pure le legature delle estremità dei longheroni, lo scheletro è finito e non resta che aspettare che la colla sia ben secca per verniciarlo.

Il rivestimento si farà dopo aver guernita la fusoliera di attacchi e di matassa motrice.

E. R.

Perfezionamenti

PER ovviare all'inconveniente della flessione prodotta sulla fusoliera dal fatto che la matassa vi induce una compres-

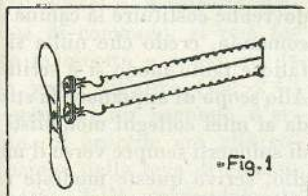


Fig. 1

sione eccentrica rispetto alla sezione dell'asta, anzi addirittura fuori di essa, si adotta spesso, come i lettori ben sanno, una disposizione a due matasse simmetriche e parallele rispetto all'asse della fusoliera. Allora se le due matasse sono identiche di sezione, lunghezza e tensione iniziale, finchè il numero dei giri di torsione è il medesimo su ambedue, la tensione propria sarà ancora uguale per le due matasse e l'azione risultante di compressione sulla fusoliera sarà centrata sull'asse di questo. La conformazione degli attacchi di estremità delle due matasse nel caso in esame sarà differente a se-

conda delle differenti soluzioni che si adotteranno per la trasmissione e l'utilizzazione dell'energia motrice. Così, per esempio, si può far lavorare le due matasse sulla stessa elica,

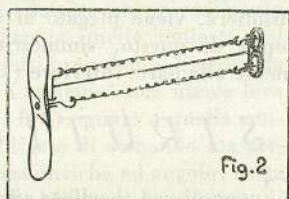


Fig. 2

in due modi differenti e cioè: in parallelo (fig. 1) o in serie (fig. 2), richiedenti ambedue dei sistemi di ingranaggi, o di puleggine con cingolo, più o meno complicati a seconda della distanza tra gli assi delle due matasse e dei sensi di rotazione, concordanti od opposti, che si vogliono ottenere. Le figure citate rappresentano rispettivamente: la prima il sistema a pulegge con cingoli e la seconda quella a ingranaggi, i più semplici, cioè formati da una

sione a cingolo purchè questo venga « incrociato ». Non faremo per ora la discussione dell'opportunità e delle caratteristiche nè dei vantaggi e svantaggi rispettivi di queste trasmissioni, che formeranno argomento di successivi articoli trattanti particolareggiatamente dell'« apparato motore » del modellino; solo abbiamo voluto accennare ad esse per la relazione che hanno con i terminali di fusoliera che danno loro appoggio e di cui descriveremo qualche tipo, il quale appunto si adatta a ricevere le trasmissioni stesse.

Altrimenti si può far lavorare ciascuna matassa su una pro-

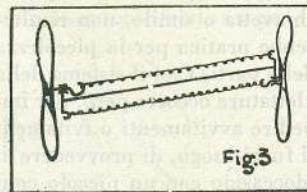


Fig. 3

pria elica (una per estremità della fusoliera, naturalmente) come è schematicamente indicato in fig. 3. Con ciò si evita la complicazione della trasmis-

ione a cingolo purchè questo venga « incrociato ». Non faremo per ora la discussione dell'opportunità e delle caratteristiche nè dei vantaggi e svantaggi rispettivi di queste trasmissioni, che formeranno argomento di successivi articoli trattanti particolareggiatamente dell'« apparato motore » del modellino; solo abbiamo voluto accennare ad esse per la relazione che hanno con i terminali di fusoliera che danno loro appoggio e di cui descriveremo qualche tipo, il quale appunto si adatta a ricevere le trasmissioni stesse.

Infine si possono collegare

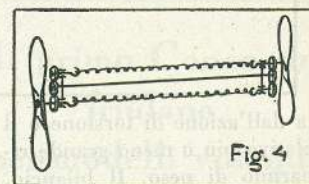


Fig. 4

insieme le due matasse, come indica lo schema di fig. 4, ottenendo l'equilibramento delle coppie motrici, non solo, ma anche l'annullamento della reazione di queste sulla fusoliera o su qualunque altra struttura dell'apparecchio. Infatti il sistema di ingranaggi (o, eventualmente il cingolo) funziona da differenziale e la torsione di una matassa si scarica e trova appoggio sull'elica dell'altra. Questo caso riporta a fogge di terminali simili a certune del primo, e di questo

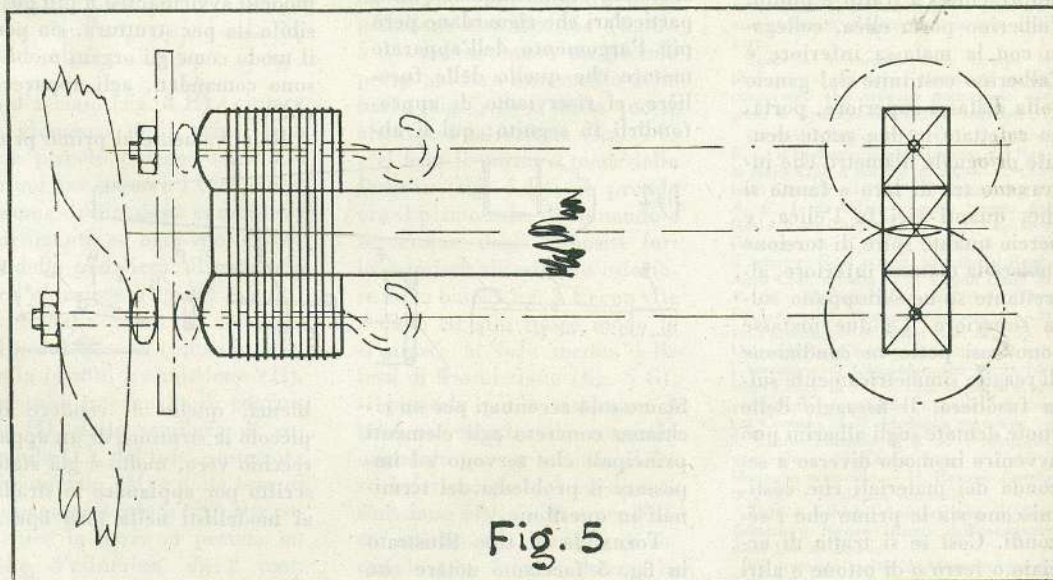


Fig. 5

sola coppia di ruote, i quali realizzano, naturalmente, sensi di torsione, il primo concordanti, il secondo opposti. Quest'ultimo caso si può realizzare anche col genere di trasmis-

sione, mentre peso e resistenza frontale si compensano, e si può eliminare l'effetto di sbandamento dovuto alla coppia motrice, (ma non la reazione di questa sulla struttura della

raddoppia, si può dire, la complicazione, perchè richiede accoppiamenti delle matasse a tutte e due le estremità della fusoliera. A prezzo di ciò si paga il vantaggio di scaricare que-

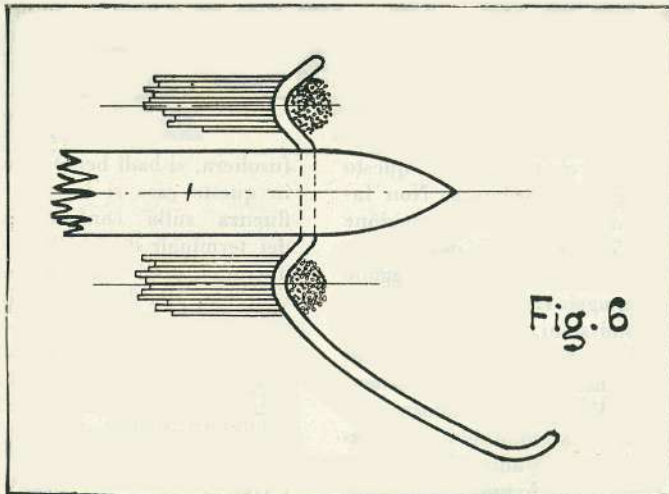
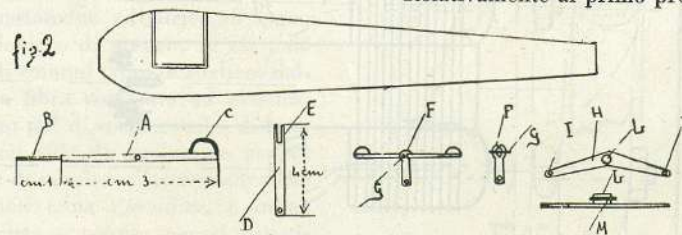


Fig. 6

sta dall'azione di torsione e il relativo più o meno grande risparmio di peso. Il bilancio, come sempre, dipende dal grado di raffinatezza del progetto.

Nella fig. 5 è rappresentato un terminale di prora adatto per la realizzazione del primo caso esaminato in precedenza e schematicamente rappresentato nella fig. 1, sopra una fusoliera ad asta di legno. Esso consiste semplicemente in un raddoppiamento di quello elementarissimo descritto, in principio di questo note sui modelli volanti, per le fusoliere ad asta di legno. Come appare dalla figura, dove sono rappresentati a tratto e punto, l'alberino porta elica, collegato con la matassa inferiore e l'alberino costituito dal gancio della matassa superiore, portano calettate le due ruote dentate di uguale diametro che ingranano tra di loro e fanno sì che, quanti giri fa l'elica, e perciò quante spire di torsione subisce la matassa inferiore, altrettante se ne sviluppano sulla superiore. Le due matasse sono così poste in condizione di reagire simmetricamente sulla fusoliera. Il fissaggio delle ruote dentate sugli alberini può avvenire in modo diverso a seconda dei materiali che costituiscono sia le prime che i secondi. Così se si tratta di acciaio o ferro o di ottone e altri materiali suscettibili di saldatura a stagno, il fissaggio più semplice sarà costituito da una goccia di tale saldatura, altrimenti si può anche filettare l'alberino e il foro della ruota e avvitarli uno nell'altro. Que-

sto modo è il migliore che si presti quando le ruote sono di alluminio o duralluminio, o di altri materiali non facilmente saldabili come quelli non metallici (bachelite, ebanite, ecc.) dato che un collegamento a chavetta o simile, non risulterebbe pratico per la piccolezza delle parti. Con il sistema della filettatura occorre però, per impedire avvitiamenti o svitamenti fuori luogo, di provvedere al bloccaggio con un piccolo contro-dado forzato contro la ruota, il quale può nello stesso tempo assolvere al compito del distanziatore indicato nella figura 5 tra la ruota e la faccia anteriore del terminale. Questi particolari che riguardano però più l'argomento dell'apparato motore che quello delle fusoliere, ci riserviamo di approfondirli in seguito; qui li ab-



biamo solo accennati per un richiamo concreto agli elementi principali che servono ad impostare il problema dei terminali in questione.

Tornando al tipo illustrato in fig. 5 facciamo notare che facilmente si può sostituire alle ruote dentate le puleggie col cingolo. In ogni caso questi elementi dell'accoppiamento lavorano sempre in sbalzo e scoperti, il che è giustificato dalla piccolezza degli sforzi derivan-

ti dalla trasmissione e dalla poca importanza data, nel tipo di modello, alla resistenza aerodinamica delle parti.

Per quanto riguarda l'attacco delle estremità posteriori delle matasse, ossia del terminale di coda, la fig. 6 dà un'idea di come esso possa essere realizzato in modo semplice per la fusoliera di cui trattiamo. Il filo di acciaio costituente pattino e gancio per la matassa inferiore, invece di essere ripiegato e piantato nella faccia superiore del regolino di fusoliera, viene piegato al di sopra di questo, simmetricamente alla parte inferiore (sal-

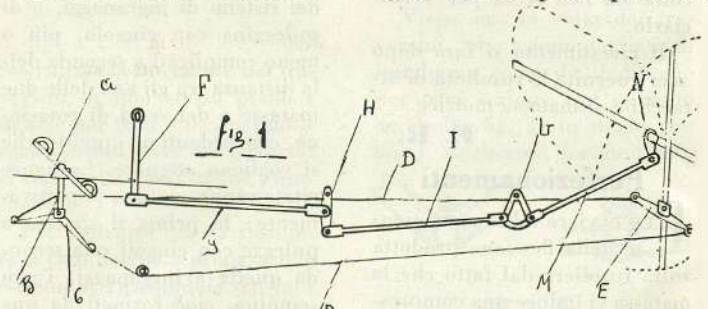
vo il prolungamento del pattino) in modo da costituire un altro gancio per la matassa superiore.

Notiamo qui, incidentalmente, che un problema collegato intimamente con quello della disposizione di due matasse simmetriche, è quello della costituzione degli impennaggi verticali e del loro incrocio con le matasse stesse, a meno che non si voglia disporli posteriormente al terminale di coda, sciupando un tratto di fusoliera a scapito della lunghezza del cordone elastico. Ma anche di ciò tratteremo particolareggiatamente in seguito.

STRUTTURE NUOVE

CREDO di non sbagliare affermando che l'aspirazione comune di tutti i modellisti già esperti sia quella di costruire

fattiva; ma relativamente al secondo problema, cioè quello di situare i comandi degli organi mobili in quello spazio che



modelli avvicinantisi il più possibile sia per struttura, sia per il modo come gli organi mobili sono comandati, agli apparecchi veri.

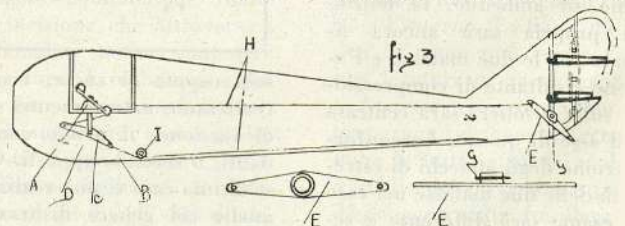
Relativamente al primo pro-

dovrebbe costituire la cabina di comando, credo che nulla si è fatto e tanto meno si è scritto. Allo scopo di appianare la strada ai miei colleghi modellisti e di spingerli sempre verso il meglio, scrivo queste modeste righe che li accompagneranno nel non facile lavoro.

Il sistema di comandi che illustrato è costituito da barra per il comando dell'elevatore e da pedaliera per il comando del timone di direzione; avverto pure che, per l'applicazione del sistema, è necessario che in fusoliera possa usufruirsi di un certo spazio libero.

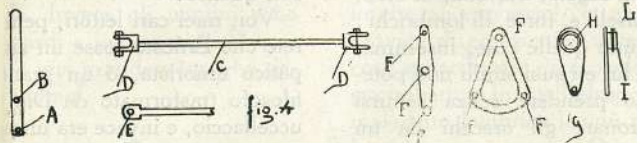
È necessario come prima operazione scegliere il punto do-

blema, quello di rendere in piccolo le strutture di un apparecchio vero, molto è già stato scritto per appianare la strada ai modellisti nella loro opera



ve situare la cabina di comando (possibilmente sulla sezione maggiore) e delimitare la cabina stessa con tre assicelle di compensato di betulla di 1 millimetro (fig. 2 in alto).

Il comando del timone di direzione è costituito dai seguenti organi: (fig. 1) barra peda-

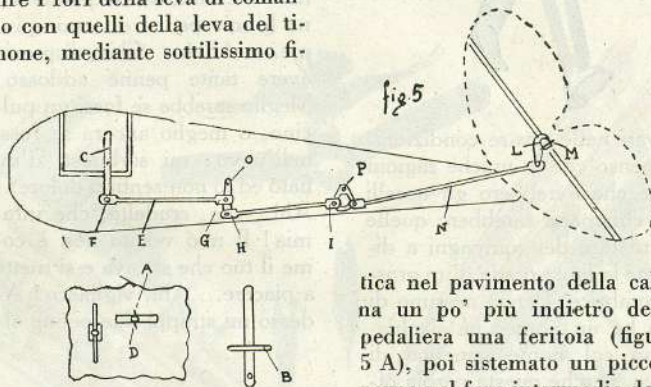


liera (A), asse di comando (B), leva di comando (C), cavi di comando (D), leva del timone (E).

Per costruire la pedaliera si prende un tubicino d'alluminio (fig. 2 A) di al massimo 2 millimetri di diametro e di 5 centimetri di lunghezza, lo si appiattisce ai due estremi per la lunghezza di 1 cm. (fig. 2 B) e poi gli estremi si ripiegano a semicerchio (fig. 2 C). Si prende ora un altro tubicino di alluminio da 3 mm. e lungo 4 centimetri (fig. 2 D), lo si taglia longitudinalmente (figura 2 E) e poi, presa la pedaliera, le si fanno girare intorno a manicotto i due labbri appiattiti del tubo (fig. 2 F); per evitare che la pedaliera possa spostarsi entro il manicotto dell'asse di comando, si può forare manicotto e pedaliera da una parte all'altra (fig. 2 G) inserendovi un pernetto d'arresto. Si procede ora alla costruzione della leva di comando (fig. 2 H) ricavandola da lamiera d'ottone da 2 mm., praticando agli estremi i fori porta cavi (fig. 2 I) e fissandovi al suo centro una coroncina (figura 2 L) anch'essa d'ottone di diametro interno uguale a quello esterno dell'asse di comando; si pratici ora, sia sulla corona che all'esterno dell'asse di comando, un foro diametrale (fig. 2 M) che permetterà di unire la leva all'asse mediante un pernetto ribattuto. È ora il momento d'applicare il comando alla cabina; per far questo si procede prima a forare l'assicella che ne costituisce il fondo, poi ad applicare su questo un piedistallino in legno pure forato (fig. 3 A); infine infilato sul-

l'asse una rondella, la si sistema nel foro porta pedaliera (fig. 3 B) ed all'altro suo estremo si unisce la leva di comando (fig. 3 C) con perno di rame ribattuto (fig. 3 D). Occorre ora lavorare intorno al timone di direzione; per la costruzione delle sue strutture si

può adottare un procedimento analogo a quello indicato nel numero precedente. Si procede poi a costruire una nuova leva (fig. 3 E) uguale a quella unita all'asse di comando ma rettilinea anziché ad angolo; detta leva si infila sul longerone di comando e si ferma con un pernetto di rame ribattuto (figura 3 G). Non resta ora che unire i fori della leva di comando con quelli della leva del timone, mediante sottilissimo fi-



lo d'acciaio (fig. 3 H) e situare in vicinanza della prima leva due piccole pulegge (fig. 3 I) in cui far passare i cavi, ed il timone di direzione si muoverà docilmente ad ogni spostamento della pedaliera. Il comando dell'elevatore (fig. 1) è costituito dalla barra di comando (F), dal tubo di comando (G), dalla leva di trasmissione (H), dal tubo intermedio di comando (I), dalla semileva di comando (L), dal tubo posteriore di comando (M) e dalla leva di comando elevatore (N). Per costruire la barra si prende un tubo d'alluminio da 2 mm. lungo 4 cm. e vi si praticano due fori uno ad un estremo (fig. 4 A) e l'altro distante 1 centimetro circa da questo sullo stesso diametro (fig. 4 B); mentre il primo foro servirà per unire la barra al primo tu-

bo di comando, il secondo servirà per renderla articolabile attorno a un perno. Per costruire i tre elementi del tubo di comando, si potrà usare tubo di alluminio da 2 mm. (figura 4 D) innestandovi però agli estremi terminali ricavati da tubi d'alluminio da 4 mm. (figura 4 D) presentanti incastri di giusta larghezza ed i fori diametrali per poterli unire all'elemento intermedio. Si costruiscono infine in ottone la leva di trasmissione e la semileva di comando ed in ciascuna si praticano tre fori (fig. 4 F). Per ultimo si costruisca la leva di comando, la quale ad un estremo deve portare un piccolo foro (fig. 4 G) per poterla unire al tubo posteriore di comando e dall'altra un foro (figura 4 H), circondato da una coroncina (fig. 4 I) forata diametralmente. Per il montaggio si procede nel seguente modo: si pra-

tica nel pavimento della cabina un po' più indietro della pedaliera una feritoia (figura 5 A), poi sistemato un piccolo perno nel foro intermedio della barra (fig. 5 B) si infila questa attraverso la feritoia (fig. 5 C) e si fissa il perno a metà della feritoia (fig. 5 D); si prende ora il primo tubo di comando e servendosi degli appositi fori lo si unisce all'estremo inferiore della barra (fig. 5 F) con vite a dado ed allo stesso modo lo si unisce al foro medio della leva di trasmissione (fig. 5 G); si procede poi a sistemare il tubo intermedio di comando unendolo per un estremo al foro inferiore della leva di trasmissione (fig. 5 H) e per l'altro estremo alla semileva di comando (fig. 5 I); si sistema in ultimo la leva sul longerone di comando (fig. 5 L), la si ferma con un perno (fig. 5 M), ed infine si monta il tubo posteriore di comando (fig. 5 N). Ora perchè, sia la leva che la semileva di comando possano

dare il loro effetto utile, è necessario trovare un fulcro attorno a cui possano girare; qui ogni modellista s'ingegnerà dato che la sistemazione dei perni da infilare nei due fori (figura 5 O-P) varia da fusoliera a fusoliera.

Se i comandi saranno ben sistemati, ad ogni loro leggero movimento dovrà corrispondere uno spostamento dei timoni.

Guido Buratti

Il primo Concorso friulano per modelli volanti

Il Concorso per modelli volanti, organizzato dall'Aero Club Friulano e dal Comitato O. N. B. di Udine, per il giorno 30 aprile XI, ha avuto esito brillantissimo ed è stato per la maggior parte del pubblico ed anche dei tecnici, una rivelazione. I modelli di vario tipo hanno volato ad altezze discrete ed a distanze notevoli, sorpassando buona parte di essi il Campo di Aviazione, gli hangars e atterrando nella campagna circostante a qualche chilometro di distanza. Altri si sono elevati sul campo con evoluzioni sorprendenti, resistendo magnificamente al vento, che in un primo tempo minacciava di guastare la festa.

Il Concorso si svolse regolarmente. Data la notevole portata dei modelli, erano stati disposti due posti di controllo con cronometristi, uno sul campo al posto di lancio ed uno sul tetto di un hangar per seguire i modelli che volavano al largo oltre il campo. Vennero fatti due lanci, e la Giuria, composta dei sigg. capitano pilota cav. Morellato, pilota cavalier Scartoni, prof. Nadalini e prof. Camisì, presentò alle ore 19 il risultato delle gare.

Secondo il verdetto della Giuria, la premiazione dei primi classificati sui 38 concorrenti che avevano partecipato alle gare, è risultata nell'ordine seguente:

1. Ariot Sergio in 6, 43": Coppa di S. E. il Prefetto; med. d'argento del Reale Aero Club d'Italia e un volo — 2. Carlesso Giorgio in 4, 55": Bicicletta del R. A. C. I. di Udine e med. bronzo del Reale Aero Club d'Italia — 3. Cignacco Giuseppe in 4, 35": Coppa di S. E. il Senatore Rota e med. bronzo del Reale Aero Club d'Italia — 4. Cogoli Luigi in 4, 25": Medaglia d'oro dell'Aero Club Friulano — 5. Raengo Orazio in 4: Un volo turistico — 6. Biasin Ivan in 3, 33": Una medaglia d'argento del Comando dell'Aeroporto di Camporotondo — 7. Falomo Enrico in 3, 7": Una medaglia d'argento dell'Aero Club Friulano — 8. Segat Corrado in 3: Medaglia vermeille — 9. Cacitti Antonio in 2, 55": Medaglia vermeille — 10. Zanetti Luigi in 2, 47": Medaglia vermeille — 11. Raengo Anorio in 2, 35": Medaglia vermeille.


Tutti i suddetti vincitori sono di Pordenone e furono istruiti dall'avanguardia Libero Biasin.

Fu premiato inoltre il primo arrivato di Saicile, Stefan Emilio, il primo arrivato di Cividale, Munich Alberto, e l'unico concorrente di Udine, Bonora Franco.

La squadra di Pordenone vinse il primo premio collettivo: L. 150; quella di Saicile il secondo di L. 100 e quella di Cividale il terzo di L. 100.

Il primo concorso provinciale del Friuli si è così concluso, con una promettente affermazione per le migliori competizioni del futuro.

Allegra avventura di

 L'ragazzo — ch'era uno di quegli stupidi ragazzi che non piacciono nè a voi nè a me — prese il corvo e lo spennò. E il corvo non era un corvo morto.

Zio Spadone, rispettabilissimo cacciatore, aveva catturato il povero corvo in una radura, impigliato in un groviglio di gramigne e di tralci di moraspine. Vergogna! non aver sparato nemmeno una cartuccia e, per giunta, trovarsi fra le mani un uccellaccio che avrebbe suscitato lo sdegno e il disprezzo della più umile cuoca! Che farne, di questa bestia? Renderle la libertà, no: perchè sarebbe tornata a divorare il grano appena gettato sul campo, dopo avere, naturalmente, messo sossopra almeno tre metri quadrati di seminato. Darla in pasto a Spinone? o a Diana? oppure a Rapido? No: perchè non bisogna dare da mangiare volatili, o, comunque, carne cruda, ai cani da caccia. Ucciderla? Ma nemmeno per sogno! Zio Spadone non si sarebbe mai ridotto a tanta volgarità. « Basso mestiere da massaia, quello di tirare il collo alle galline! » Ammazzare un corvo, poi, doveva essere una bassezza ancora più grande! Perchè la carne di corvo non la mangiano nemmeno i contadini coi fagioli. Non cuoce mai!

Allora zio Spadone pensò a Teobalduccio. Pensò che Teobalduccio si sarebbe divertito un mondo, e che il corvo, in tutti i casi, se la sarebbe cavata abbastanza bene: perchè ad un certo momento sarebbe scappato. Questa considerazione lo fece pensare nuovamente al grano appena seminato: dal che si comprende che zio Spadone non era un colonnello in pensione, ma un contadino nato.

E il corvo passò dunque dalle grosse mani dello zio a quelle minuscole, ma più tenaci, del nipote.

Ora, per usare a questo corvo uno speciale riguardo, lo chiameremo col nome che i suoi amati genitori gli avrebbero affibbiato se essi si fossero



trovati nelle nostre condizioni. Io penso che le uniche ragioni serie che avrebbero gli uccelli per chiamarsi sarebbero quelle di invitare dei compagni a dividere la lauta preda d'un grosso lombrico. Perciò nessuno di loro ha un nome; nè si chiamano col nome generico di corvo, perchè questa parola offensiva è stata inventata da una civetta maligna.

Ernesto (ecco il nome del nostro amico; e non vergognatevi d'aver un corvo per amico), Ernesto, dunque, si trovò inopinatamente, prima fra le mani impacciate di zio Spadone, e quindi fra quelle frementi e violente di Teobalduccio. Non avrebbe mai pensato, prima d'allora, che le mani di un ragazzo fossero tanto pesanti! S'accorse di essere ancora molto ingenuo, e sospirò, cioè dette in uno strido, anche perchè, proprio in quel momento, l'omarino gli aveva infilato un bruscolo sotto la lingua. In verità era questa la prima volta che Ernesto si trovava a tu per tu con un essere senza ali. E dire che fino a poche ore prima avrebbe giurato che quel genere di individui, e

particolarmente quelli vestiti, si occupava soltanto di frumento, di segala, d'avena, di orzo, di piselli e, forse, di lombrichi: di tutte quelle cose, insomma, che lui e i suoi simili non potevano prendere senza sentirsi rintonare gli orecchi da un pam fragoroso o vedersi fatti segno da certi gesti e smorfie orribili che, se non erano di spaventapasseri, erano certamente di uomini. Ed ora, che delusione! E che spavento! Poi incominciarono i dolori.

— Ahi! — gemeva Ernesto nel suo gergo. — Ahi! mi fai male... Se séguiti a cavarmi le penne, non solo mi ridurrai in camicia e poi nudo, ma mi farai male tante volte quante sono le mie penne e le mie piume... Ahi!... Che disgrazia avere tante penne addosso! Meglio sarebbe se fossi un pulcino, o meglio ancora se fossi nell'uovo: mi sorbiresti d'un fiato ed io non sentirei dolore... Ahi, che crudeltà, che infamia! Il mio vestito non è come il tuo che si cava e si mette a piacere... Ahi, vigliacco! Adesso mi strappi due penne al-

la volta... Ahi! questo è troppo! Tre alla volta! O forse son quattro? —

Voi, miei cari lettori, pensate che Ernesto fosse un simpatico umorista, o un grande filosofo trasformato da Dio in uccellaccio, e invece era un povero corvo che provava dolore ad ogni penna che gli strappavano dalle ali o dalla coda e si lagnava ragionando con la logica che è propria dei corvi; i quali — per esempio — hanno paura degli uomini e non delle donne. Perchè? Perchè non hanno mai veduto donne col fucile a tracolla. « Sono poco furbi? » — direte voi. Ma niente affatto! Sono degli ingenui, degli sciocchi. Gli uomini, in campagna, si mettono addosso un grande mantello e così si avvicinano tranquillamente ai branchi di corvi che si lasciano uccidere a centinaia.

« E che ci sta a fare il corvo che fa la guardia come usano le scimmie sulla cima dell'albero più alto? ».

Ah! lo sapevate che anche i corvi montano la guardia a turno e danno l'allarme se arriva



un corvo senza penne

gente? Ebbene, anche quel corvo di sentinella è un minchione, perchè si fida di ciò che vede. Invece gli uomini sono bugiardi e ingannatori. E questa è una grande vergogna degli uomini.

Ma intanto che noi chiacchieriamo, il nostro amico Ernesto soffre le pene dell'inferno. Oramai è nudo, più nudo di quando è uscito dal guscio. Che sarà di lui fra poco? Cosa intende di fare, ancora, quel ragazaccio?

Ma ecco un fatto nuovo. Bisogna sapere, innanzi tutto, che la casa di Teobalduccio sorgeva ad un tiro di fucile dal campo d'aviazione di Ferrara; e bisogna anche sapere che i sonni di questo ragazaccio erano continuamente turbati da sogni ossessionanti. Teobalduccio desiderava e sognava di volare, anche perchè un tenente d'aviazione gli aveva fatto una vaga promessa... Ed ecco, ora, giungere di sorpresa proprio quest'aviatore, il tenente Simeone Simeoni.

Vi lascio immaginare la scena.

Fu la cosa di un minuto. Da prima volarono via dalle mani dell'aviatore esattamente quattro ceffoni che si posarono in altrettante parti del viso di Teobalduccio. Quindi il corvo, da terra dov'era rimasto, passò nelle palme spalancate, dell'onesto tenente.

— Spero che non verrai ancora a chiedermi di volare! — gridò l'ufficiale allontanandosi. — Volerai forse con le tue orecchie, che io farò diventare ali a forza di tirarle. —

Non si può dire che Ernesto ridesse di questo nuovo fatto, poichè anche lui doveva pensare ai suoi guai, che non erano da poco; ma in cuor suo si ripeteva che non bisogna mai disperare e formulava anche il proposito di vendicarsi della crudeltà del ragazzo. Sempre, si intende, se il buon Dio gli

avesse permesso di vivere anche senza vestito.

Certo era un bel caso, quello che gli capitava! Ne aveva provate di emozioni e viste di cose straordinarie da quando si era imbattuto in quell'elastico e maledetto lombrico laggiù nella radura gramignosa! Quando si dice la sfortuna... Alle volte basta un lombrico che non vuol decidersi a uscire dal suo buco per provocare le più grandi sciagure. Però anche lui, povero verme, stava rimettendoci la pelle...

Decisamente Ernesto era in vena di filosofare, come capita spesso anche agli uomini quando ruzzolano da una disgrazia all'altra. Bisogna consolarsi

con dei bei ragionamenti e non perdersi mai d'animo.

Intanto l'ufficiale andava dicendo a Simeone Simeoni, cioè a quel buon uomo che era dentro alla bella divisa d'aviatore: « Quei quattro ceffoni che ho buttati all'aria sono finiti degnamente, non c'è che dire! Ma sono stati proprio quattro? O tre soltanto? Se li avessi contati, ora non avrei dei rimorsi. A ciascuno il suo... ». Si fermò, esitò. « Non posso mica tornare indietro, per Bacco! ». E si rimise in cammino diretto al campo. Allora si rivolse al corvo: « Sentì, vecchio mio, tu sei capitato finalmente in buone mani. Se io non giungevo in tempo, a quest'ora quel moc-

cioso ti avrebbe già strappato l'occhio sinistro... A proposito: lasciati guardare. Hai un bruttissimo muso, a parte la bruttezza di tutto il resto, ma i tuoi occhi sono vivaci. Devi essere una bestia intelligente. Scusa: volevo dire una persona intelligente. Sbadigli? Hai fame, o sonno? La faresti una scorpacciata di tignole? Ti vergogni perchè sei in costume da bagno? Evvia! siamo fra uomini... anzi fra colleghi... Almeno così si poteva dire fino a mezz'ora fa, prima che tu ti scassassi le ali... Ma non temere. Ti prometto che il cielo lo rivedrai ancora, che rivedrai ancora dall'alto i campi, i prati e le abitazioni degli uomini. Di lassù tutto è bello, lindo,

ben disegnato: gli uomini sono piccole cose e tutte le strade sembrano pulite. Ci divertiremo. Forse voleremo oggi stesso! ma prima, per Bacco, devo pure cucirti un vestito decente. In aeroplano c'è freddo. Preferisci un abito da società, o un abito sportivo? Meglio sportivo... ».

Il tenente Simeoni entrò in un capannone e fece le presentazioni.

— Il signor Ernesto, ex volatore, vittima di una tremenda scassatura. Bisognerà però che gli combiniamo un vestito.

— Una tuta?

— Vada per la tuta.

Immediatamente due avieri scelti si precipitarono ad un armadio e ne trassero dei brandelli di tela rossastra, una forbice e degli aghi.

— Bene! Il nostro amico sarà vestito fra dieci minuti. —

Difatti, dopo un quarto d'ora Ernesto era in perfetta tenuta di volo. Non gli mancavano che gli occhiali!



Peccato che Ernesto non potesse parlare! In compenso egli pensava: « Se questa gente, che è più grande di quel ragazzaccio e vestita meglio, non mi maltratta, è segno che mi posso fidare. Quel ragazzo mi ha spogliato e questi mi rivestono. Però le ali non me le hanno ridate. Segno che vogliono tenermi con loro... Che strana gente! ».

Intanto alcuni BR da bombardamento veloce ronzavano poco lungi. I 900 HP Fiat non perdevano un colpo, e gli scoppi consecutivi somigliavano ad una musica profonda di mille strumenti a corda. « Qua sta per iscoppiare un maledetto temporale! », pensò Ernesto.

Uscirono. L'aria era gelida e il cielo sereno. Ernesto vide le fabbriche di tuoni e di tempeste, le quali fabbriche luccicavano al sole ed avevano la forma degli uccelli ad ali spiegate. E queste ali erano doppie. « Che strani congegni! Questi uomini hanno messo in caricatura gli uccelli!... », pensò ancora il corvo. Ma il suo stupore divenne sbalordimento quando, con dei grandi sobbalzi, quei mostri, che sembravano locuste enormi, si levarono da terra. Ed egli era sopra uno di questi mostri!

Allora, allo sbalordimento successe una gioia senza pari. Fatto stupefacente! Si poteva volare senza penne, vestiti con una tal cosa che, anche a straparla, non faceva male alla pelle!

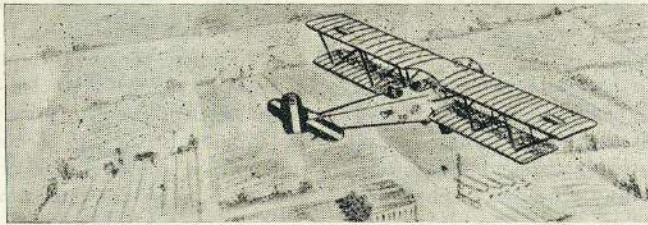
Ernesto guardò giù, sulla terra, e notò che si trovava ad un'altezza mai raggiunta. « Questi uomini, che gente curiosa! » E poi: che velocità! Neanche il vento correva così all'impazzata! Dove si sarebbe andati a finire?

Ma ad un tratto Ernesto si sentì mancare le forze. Non poteva fare a meno di stralunare gli occhi, le zampe non lo reggevano e lo stomaco voleva venir su, che sembrava un grosso fagiuolo inghiottito per errore, in luogo d'un chicco di grano. Simeone Simeoni lo guardava ogni tanto e scuoteva il capo pensando: « Che razza di volatile! Gli prende il mal di aria come ad un volgare passeggero pauroso! ».

— Ohe, buffone! — gridò infine. — Se sèguiti a far le boccacce ti butto fuori come un sacco... —

Ma subito si ricordò che i corvi non vanno a benzina ed ebbe compassione di Ernesto. Ci voleva una maschera antigas...

L'indomani Teobalduccio ricominciò a far la spola fra casa sua e il campo d'aviazione. Ogni tanto si sporgeva dalla rete dietro i capannoni e allungava il collo per vedere se ci fosse stato in giro il tenente Simeone. Fu così che, ad un tratto, vide passare il giovine



ufficiale che fino a ieri era stato suo amico e che più volte gli aveva promesso di fargli fare un volo. Il tenente Simeoni s'avviava appunto al suo apparecchio e teneva fra le mani qualche cosa che somigliava ad un pagliaccetto. Era il corvo!

Allora non resistette più. Il rimorso e la stizza lottavano come furie nel suo animo. « Chiedi perdono, chiedi perdono! », diceva il Rimorso. E l'altra, la Stizza, gridava: « No, quello è un corvo, ed io, che sono un uomo, non devo umiliarmi ».

— Ragazzaccio — chiamò Simeoni vedendo Teobalduccio avvicinarsi. — Vieni a vedere il tuo amico che vola. Vieni un po' a vedere... —

Un aviere si aggrappò ad una pala dell'elica e il motore soffiò, sbuffò, fischiò: e subito si mise a cantare. Tre minuti dopo l'aeroplano corse saltelloni sul campo e si levò nell'aria, mentre Ernesto si sporgeva dalla fusoliera guardando maliziosamente in giù con quel famoso occhio sinistro che il ragazzaccio gli avrebbe certamente acceccato se non fosse giunto in tempo il provvidenziale aviatore.

Teobalduccio piangeva con i pugni sugli occhi.

Che sogni durante tutta la notte! A Teobalduccio pareva che il suo letto fosse diventato un mulino a vento che avesse preso il volo come un elicottero intorno al quale volassero snelli aeroplani pilotati da sorridenti corvi. Ma ciò che più lo irritava era un fatto addirittura spaventoso: tutti quei corvi sparavano all'impazzata con delle mitragliatrici, le quali, invece di proiettili, lanciavano intorno frecce nere acuminatissime a forma di penne. Tutte le penne di Ernesto erano diventate frecce e lo colpivano crudelmente in ogni parte del corpo!

Infatti, svegliandosi, Teobalduccio scopriva d'aver strappato il materasso, ch'era di piume...

E così per tante e tante notti di sèguito. Finchè un giorno...

Egli s'era alzato di buon mattino col corpo più indolenzito del solito e s'era recato al campo. Quel giorno egli era allegro e ansioso, perchè il tenente Simeoni gli aveva finalmente perdonato e gli aveva promesso di farlo volare.

— Vieni — gli disse l'ufficiale non appena lo vide entrare nel campo. — Si parte subito, con Ernesto.

— Chi è Ernesto?

— Come! non sai ancora che il corvo si chiama Ernesto?

Il ragazzo rimase di stucco. Perfino un nome avevano dato a quella bestiacchia!

Ernesto s'era già arrampicato sulla fusoliera e dimenava il capo con un certo fare sbarazzino che non piaceva affatto a Teobalduccio.

— Su, arrampicati su, svelto.

Non se lo fece ripetere due volte. Con due salti fu sull'ala inferiore e quindi su quella superiore. Un versaccio di Ernesto lo fece confondere, e allora mise un piede in fallo. Ruzzolò sul seggiolino posteriore co-

me un oggetto qualunque. Ed Ernesto fece altre quattro o cinque versacci che volevan dire chissà che cosa...

Il tenente Simeoni salì a sua volta sull'apparecchio e, dopo aver aiutato il ragazzo ad abbottonarsi una specie di pesantissima tuta e ad assicurarsi al seggiolino di coda, si installò davanti ai comandi gridando un « via » sonoro all'aviere scelto che stava presso l'elica.

Il motore fischiò, ronfò, sbuffò. Così per due volte, per dieci volte, per venti volte. L'aviere scelto fu sostituito da un primo aviere, poi da un aviere semplice e stava per accorrere un maresciallo motorista, quando il tenente Simeoni gridò: « È un'infamia! Non si parte, non si partirà nemmeno fra tre ore. Deve essere successo qualche cosa di grosso... ». E saltò giù, rosso come un'aragosta.

— Sei sfortunato! — disse al ragazzo. — Scendi anche tu. —

Ma allora avvenne un fatto veramente straordinario. Ernesto, ch'era rimasto tranquillo fino allora, saltò sopra alla maniglia della cloche e cominciò a levarsi la tuta come se fosse stato un uomo. Si aiutava col becco, con le zampe, e si strofinava dove poteva. Finalmente ci riuscì lanciando uno strido di trionfo. Sotto non era più nudo. Le penne erano ricresciute nere e lucenti come prima. Si scosse più volte, saltellò qua e là, ripeté i soliti versacci incomprensibili e si levò nell'aria con molta eleganza.

Il ragazzo, che moriva dalla voglia di volare, vide ancora una volta il corvo andarsene nel cielo da solo.

— Maledetto! — gridò. Ernesto fece dall'alto un'altro dei suoi soliti versacci.

Gastone Martini

Illustrazioni di U. di Lazzaro.

Fabbrica Italiana
Radiatori e Serbatoi per Aviazione

**GIUSEPPE
CAPUCCHIO**

Via F. De Santis,
33-34 - Tel. 70-764
TORINO
(ang. via Vandalino)

L'ALISFERA

LE tragedie dei precursori non hanno delle ripercussioni immediate: sono silenziose, spaventosamente chiuse in un'anima.

Molti anni dopo (spesso molti secoli dopo), l'eroe-martire, dimenticato prima ancora di morire, si affaccia improvviso tra i viventi, che ne vedono la luce balenare o nel giuoco sapiente di un nuovo ordigno o in qualche opera saggia di redenzione dal male.

Allora gli uomini, sempre generosi verso i grandi lontani nel tempo o nello spazio, ammirano, esaltano, glorificano.

A Rivilla (chi non conosce la gentile città, che educa i bimbi come si allevano i fiori, per se stessi, senza la mira utilitaria dei frutti?), nel Giardino degli Ermellini, sta per essere inaugurata la statua di Michele Icario. Dice l'iscrizione incisa nello zoccolo:

PRECURSORE DEL VOLO UMANO
MICHELE ICARIO
IDEÒ L'ALISFERA
SUA GLORIA E SUA MORTE
TRAGICAMENTE
1780-1812

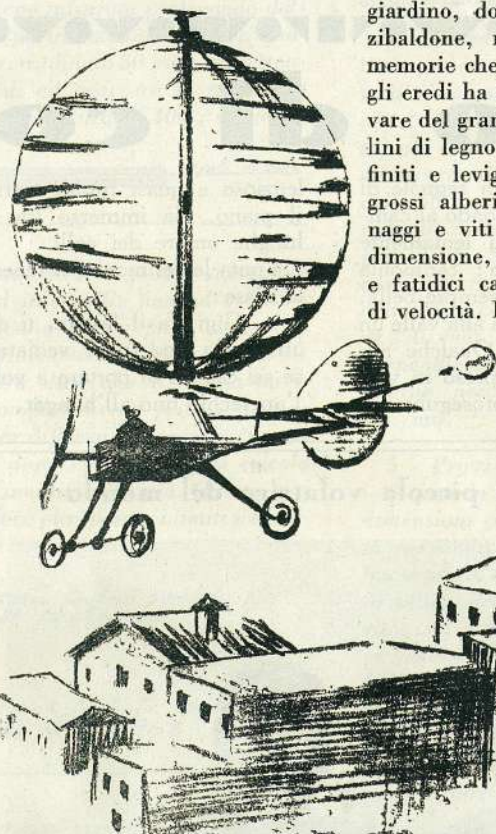
Ho potuto conoscere la triste avventura dell'eroe, grazie alla cortesia del commendatore Giovanni Icario, pronipote di Michele. La riferisco nella sua semplicità dolorosa.

Vivendo nel suo mondo intimo, Michele era famoso per le sue distrazioni, che gli assicuravano, con il ragionevole disprezzo dei concittadini, l'isolamento, di cui il suo spirito aveva bisogno. La trascuratezza del vestire, lo sguardo assente, certe trovate, che incontravano la disapprovazione di tutte le persone serie, lo rendevano antipatico ai più; pochi lo guardavano con sussiegoso compatimento.

La famiglia, fra le più ricche della città, trovava nella rassegnazione il solo conforto di quella sventura domestica. Lo lasciavano fare, perchè in fondo le sue stravaganze erano innocue. A vent'anni, quando si sperava che da quel fan-

ciullo sarebbe finalmente sbocciato l'uomo, egli pregò che lo lasciassero abitare nella villetta di campagna, con un vecchio servitore taciturno come lui. Ne furono tutti sollevati.

Michele era un poeta, nel senso vero, cioè anima di crea-



tore. Dire la parola nuova, con voce tutta propria, nell'arte, o nella scienza è ugualmente opera di poesia.

Ho sfogliato un suo zibaldone. Problemi di alta matematica costellano di formule ardue il margine assai largo delle pagine, dove sbocciano composizioni liriche, per lo più interrotte, meravigliose per armonia e per originalità. Una noticina in fondo a una pagina avverte: « La mia poesia potrà piacere fra cento anni... ».

Compiacimento o rammarrico?

Poco oltre la metà dello zibaldone, in testa della pagina leggo: « 7 febb. 1810 - Una Mongolfiera a Lione si è incendiata. L'eroico volatore è precipitato a terra carbonizzato!

Io ho inventato l'Alisfera che darà la sicurezza del volo ».

Le pagine successive (quaranta circa) contengono la descrizione degli organi dell'Alisfera, con disegni nitidissimi, calcoli e formule.

La sala della biblioteca del giardino, dove si conserva lo zibaldone, raccoglie tutte le memorie che la tarda pietà degli eredi ha potuto ancora trovare del grande prozio. Modellini di legno pazientemente rifiniti e levigati, due lunghi e grossi alberi d'acciaio, ingranaggi e viti perpetue di ogni dimensione, pile di Volta e rari e fatidici campioni di motori di velocità. Le tracce dell'epoca sono evidenti. Ho potuto così capire, a un dipresso, che l'invenzione è assoluta-

che fa da diametro, lascia, rotando, un'apertura, da cui l'aria è spinta fuori. Questo sistema dovrebbe, teoricamente, essere un aerostato a involucro rigido, capace di sostenersi a qualsiasi quota; perchè la rarefazione dell'aria si regola variando a piacere la velocità di rotazione.

Un'elica e un timone a coda fanno rispettivamente da propulsore e da guida. Il motore dev'essere leggerissimo e di potenza eccezionale.

Secondo Renato Avigliano (il pittore Avigliano è anche un acuto fisico) l'Alisfera di Michele Icario è un paradosso, lo non mi permetto di discutere il valore scientifico dell'invenzione: il mio proposito è di raccontare la fine eroica di un uomo di genio.

E il mio racconto è confortato da documenti genuini e dalla testimonianza del commendatore Giovanni (è sotto i trent'anni: perciò è commendatore e degno di fede).

È dunque cosa che non ammette dubbi, che Michele volò con il suo apparecchio il giorno 5 maggio del 1812. L'aerostato si levò scintillante dalla villa e si portò a un venti metri sopra il campanile del Duomo, dove si fermò che « pareva pendere, per un filo invisibile, dalla volta del cielo ». Richiamati dal rombo poderoso del motore, i rivillesi affollano la piazza del Duomo e le vie d'accesso, e dalle finestre e sulle verande e fin sui tetti ammirano il miracolo incredibile. Dalla navicella scendono sparpagliandosi innumerevoli cartoline: Michele saluta i suoi concittadini e proclama senza reticenze il suo trionfo. Cominciano le ovazioni, che vincono il frastuono del motore. L'Alisfera si sposta orizzontalmente fin sopra la piazza, e di lì si dirige lenta lungo la Via dei Fiori, e, procedendo, si abbassa fino a portare la navicella verso il cielo, punta contro il balcone: di lì balza violenta a livello dei palazzi. Si ferma pochi istanti di fronte a un

monte, s'innalza ancora, e, fra la trepidazione dei riguardanti, improvvisamente precipita e si abbatte contro un costone basaltico, sfracellandosi.

Fin qui la storia ufficiale.

Ma io ho voluto vedere più addentro. Il commendatore, invitato alle confidenze, dopo alcune riserve, vince finalmente ogni perplessità e racconta ciò che da ragazzo seppe da

suo nonno, figlio del fratello maggiore di Michele.

« Nerina Roseti, che fu poi la mia bisnonna, abitava appunto nel palazzo dove si fermò l'alisfera, prima dell'ultimo balzo. Stava, in quel momento nel salotto con il fidanzato: era il loro primo colloquio.

Quando l'alisfera si fermò dinanzi al balcone i due giovani

stavano abbracciati; il rombo del motore li fa affacciare e vedono Michele proteso dalla navicella, trasfigurato dall'angoscia. Poi bruscamente egli si ritira, e l'Alisfera balzò verso la morte ».

— Dunque i due fratelli erano rivali?

— Michele, nei dodici anni di solitudine, aveva sempre mascherato questo suo sentimen-

to, anzi passione. Si scoperse ogni cosa in seguito, interpretando gli ultimi avvenimenti; e poi... queste liriche sono il canto di un'anima in stato di grazia. Non le pare?

— Volevo appunto dire che un poeta come Michele doveva avere nel cuore il sogno, che, per il genio, è motivo segreto di vita e di creazione.

Ulisse Perso

◀ Spirito di corpo ▶

DLi aereo velieri zogling candidi e leggeri salivano l'un dopo l'altro il fianco della collina, trainati dai muli, mentre gli allievi continuamente si alternavano alla fatica dei cavi.

L'istruttore era stanco di ripetere i soliti consigli e tutti con piacere vedevano avvicinarsi l'ora di cessare i lanci e di andare a cena.

Ad un certo punto il tenente istruttore chiamò Gigi, il più giovane avanguardista suo allievo, e lo pregò di andargli a comprare un pacchetto di sigarette; Gigi prese i soldi e partì verso la tabaccheria, sullo stradone. Ivi giunto, mentre pagava, un elegante signore, sceso da una ancor più elegante automobile, così gli rivolse la parola:

— Scusa, bimbo, sai dirmi ove è il campo d'aviazione?

— Dietro quella curva, a vista d'occhio; se vuole l'accompagnare, anche io devo tornare colà.

— No, grazie, verrò più tardi. — Ma di' un po', cosa fai tu lì?

— Il volo a vela.

— Ma va!... così giovane, è impossibile...; povero volo a vela, che campioni!

E così dicendo l'elegante signore gli volse le spalle e se ne andò. Gigi ci rimase male.

— Ma guarda che bel tipo, lascia che arrivi prima che cessino i lanci e gli fo vedere i sorci verdi! Speriamo che il tenente mi faccia volare per l'occasione! — E così borbottando era tornato.

Ad un tratto un segnale di attenti squillò in fondo al campo e la bandiera lentamente venne ammainata: cerimonia sempre uguale e sempre bella, che dava ogni sera alla valle un aspetto solenne. Qualche apparecchio era sorpreso in volo dallo squillo e proseguiva si-

lenzioso e quasi timido verso il piano, già immerso tra le lunghe ombre dei colli.

Finita la cerimonia, il tenente disse:

— Gigi, fa il favore, ti do un lancio poderoso; vediamo se sei capace di portare a volo l'apparechio fino all'hangar.

La più piccola volatrice del mondo



È la figlia di un pilota di guerra americano, una bimba di 3 anni che ha già al suo attivo 300 ore di volo assieme al padre.

Gigi si legò contento sul seggiolino, i compagni tirarono i cavi di corsa lungo il pendio. Al « via » la zogling schizzò in aria veloce come un razzo.

Tutti erano fissi in su per veder Gigi che iniziava un bel volo verso l'hangar, quando ecco un nuovo attenti.

Un personaggio importante era arrivato in campo ed ora salutava il comandante, allontanandosi dal quale, dopo aver dato il riposo, si avviava a nascondersi su attraverso il campo.

Gigi dall'alto seguì gli avvenimenti; e come vide l'elegante signore in mezzo al prato, gli puntò sopra con una gran picchiata. Il poverino si distese lungo per terra mentre l'apparechio gli passava sibilando sulla testa e, ritirato su a tempo, atterrava poco discosto.

Appena sceso il nostro eroe si precipitò verso il personaggio:

— Scusi, mi ero distratto, è stato un errore... sa, non è mica facile condurre questi giocarelli? e poi, giusto che la riconosco, capirà bene che dei ragazzi danno onore al volo a vela... ecco come me non possono far delirare il comandante, chi sa che la vada di testa!

Infatti il comandante era furioso, ma il signore fermò a tempo la bufera e gli parlò a bassa voce, sorridendo.

Finito che fu l'elogio, il comandante, con un cipiglio tra il burbero e il faceto:

— Va via, pessimo pilota, e poi tu e i tuoi pari vorreste fare anche il volo veleggiato!

Giulio Marini

Lezione sui legni compensati

 compensati usati nelle costruzioni aeronautiche sono costituiti da diversi strati, (minimo tre) incollati fra di loro in modo che le fibre di due strati a contatto sieno normali fra di loro; lo spessore totale del foglio di compensato dipende ov-

dante una serie di collaudi che possiamo riassumere nelle operazioni seguenti:

1 - Prova di umidità. — La giusta percentuale di umidità viene misurata prelevando dalla partita alcuni campioni quadrati, di lato 50 mm., e mettendoli ad essiccare in stufa alla temperatura di 100°; si esegue

vengono immerse in acqua a temperatura ordinaria per la durata di dieci giorni; oppure in acqua bollente per una durata di 6 ore. Non deve aversi alcun inizio di scollatura.

4 - Prova a trazione dopo l'immersione. — Dopo la prova di immersione le stesse provette vengono nuovamente sottoposte a prove di trazione onde accertarsi che la resistenza delle fibre non sia stata eccessivamente menomata nella prova precedente. Si dovrà infatti avere una resistenza nel senso delle fibre esterne non minore di 250/cmq., ed una resistenza perpendicolarmente alle fibre esterne non minore di 200 Kg./mq.

5 - Prova d'incurvamento. — Si prende una provetta delle dimensioni già indicate, tagliata perpendicolarmente alle fibre esterne, ed in condizioni di umidità normale (secca all'aria); una provetta così fatta deve potersi avvolgere su un cilindro di raggio uguale a 50 volte lo spessore senza che si manifesti alcuna spaccatura, screpolatura, o scollamento dei vari strati elementari.

giudicare della bontà delle vernici si costruisce una provetta circolare (diametro mm. 150, spessore mm. 25) dello stesso legno di cui sono costituiti gli strati esterni del compensato e che, perciò, devono venire a

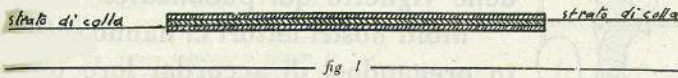


fig. 1

viamente dallo spessore e dal numero dei fogli elementari. Le colle impiegate nella fabbricazione dei compensati sono due: o colla alla caseina o colla alla fibrina (colla di sangue); sono escluse le colle animali alla gelatina, la colla di pesce e le colle vegetali a base di amido. L'operazione dell'incollag-

una serie di pesate successive ad intervalli, fino ad eseguire alcune pesate finali di valore praticamente uguale. Vorrà allora dire che il campione è completamente privo d'acqua; per differenza di pesate (prima e dopo l'essiccazione) si calcola l'umidità sottratta. Questa non deve oltrepassare i limiti e le tol-

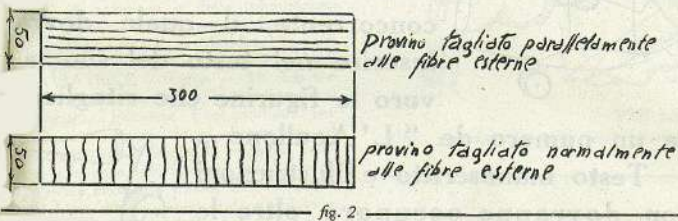


fig. 2

gio è delicatissima poichè qualsiasi trascuratezza viene immediatamente risentita nelle caratteristiche meccaniche e tecnologiche del compensato.

Il numero delle essenze ammesse nella fabbricazione dei compensati è limitato alle seguenti qualità: betulla, mogano, ontano, olmo, noce, pioppo, ciliegio, acero, frassino, faggio. I compensati di pioppo sono naturalmente esclusi dall'impiego negli scafi di idrovolanti e vengono adoperati quasi esclusivamente nella costruzione di pannelli di rivestimento, guarniture, ecc. ecc. Speciali condizioni di capitolato vengono imposte circa la stagionatura dei fogli elementari, la massa fibrosa del legno, l'esecuzione dei giunti e dell'incollatura; si verifica l'osservanza alle suddette condizioni da parte del fabbricante me-

l'eranze specificate nel capitolato di fornitura.

2 - Prove di trazione su provette asciutte. — Si eseguono alcune provette, prelevate sui fogli della partita, delle dimensioni di mm. 300 x millimetri 50, tagliate sia parallelamente alle fibre esterne, sia perpendicolarmente a queste; le provette vengono collaudate a trazione sulla macchina speciale e debbono dare un carico di rottura che sia non minore di 300 Kg./cmq. per le provette tagliate parallelamente alle fibre esterne, e non minore di 250 Kg./cmq. per le provette tagliate perpendicolarmente a queste.

3 - Prova di immersione. — Serve principalmente per accertarsi della perfetta esecuzione della incollatura; alcune provette, delle dimensioni indicate per la prova precedente,

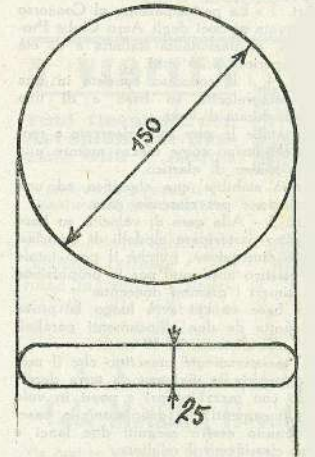


fig. 4

contatto con l'acqua; si procede alla verniciatura a regola d'arte della provetta con la vernice in esame e si procede poscia ad una prova di immersione della durata di 8 giorni. Alla fine dell'ottavo giorno l'aumento di peso della provetta normale non dovrà superare grammi 2,5 per vernici da applicare a compensati lavoranti in acqua, e grammi 5 per vernici da applicare a compensati di uso comune.

Ing. Otto

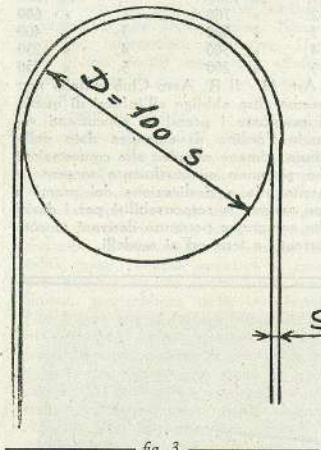


fig. 3

Per la protezione dei compensati dagli agenti atmosferici occorre procedere alla verniciatura mediante speciali vernici impermeabili; queste sono poi assolutamente indispensabili per le parti che devono essere a contatto con l'acqua. Per



Ing. E. CARRETTA

TORINO
CORSO RAFFAELLO, 19
Telefono 60-292

Gare di modelli volanti

Come era già stato annunciato, il Reale Aereo Club d'Italia organizza per l'anno 1933-XI il Concorso Nazionale Modelli Volanti riservato esclusivamente ai Soci degli Aereo Clubs provinciali i quali potranno partecipare indifferentemente, alle prove di velocità o a quelle di durata.

Ecco il testo del Regolamento:

Art. 1 - Il Reale Aereo Club d'Italia indice il « Concorso Nazionale Modelli Volanti 1933-XI ».

Art. 2 - Il Concorso avrà luogo in Roma, Aeroporto del Littorio, nei giorni 23 e 24 settembre 1933-XI.

Art. 3 - La partecipazione al Concorso è riservata ai Soci degli Aereo Clubs Provinciali, di nazionalità italiana e di età non superiore a 25 anni.

Art. 4 - Il concorso consiste in una gara di velocità su base e di una gara di durata di volo.

Entrambe le gare sono riservate a modelli che usino come mezzo motore una o più masse di elastico.

Verrà stabilita una classifica ed una premiazione per ciascuna gara.

Art. 5 - Alla gara di velocità su base potranno partecipare modelli di qualsiasi tipo e dimensione, purché il peso totale dell'elastico impiegato per la propulsione non superi i grammi duecento.

La base su cui avrà luogo la prova è definita da due allineamenti paralleli posti alla distanza di 50 metri.

E' tassativamente prescritto che il modello prenda la partenza da terra decollando con mezzi propri e passi in volo gli allineamenti che definiscono la base.

Potranno essere eseguiti due lanci e verrà classificato il migliore.

Art. 7 - Gli Aereo Clubs dipendenti faranno effettuare una prova eliminatoria di velocità su base ed una prova eliminatoria di durata di volo allo scopo di stabilire una graduatoria in base alla quale verranno inviati al Concorso i due concorrenti che avranno ottenuto le migliori classifiche nella Gara di velocità su base (tenendo presente che gli apparecchi ammessi dovranno aver superato in sede di eliminatoria la velocità di 30 km-ora) ed i due concorrenti che avranno ottenute le migliori classifiche nella gara di durata di volo, tenendo presente che gli apparecchi ammessi dovranno aver volato in sede di eliminatoria per più di 90 secondi.

Art. 8 - I concorrenti potranno presentare al Concorso un solo modello per ciascuna gara alla quale parteciperanno. E' ammesso che uno stesso concorrente partecipi alle due gare.

Art. 9 - Gli Aereo Clubs dipendenti comunicheranno i risultati delle prove eliminatorie trasmettendo al R. Ae. C. I. i verbali originali della prova ed invieranno altresì le relazioni costruttive dei modelli presentati dai concorrenti che dovranno essere ammessi al Concorso.

Ciascuna relazione dovrà comportare:
1) Un disegno del modello in scala 1/4,

quotato, nelle viste: di fronte, di fianco, in pianta; 2) particolare della cellula e del propulsore in vera grandezza; 3) impostazione del progetto e relazione costruttiva.

Tutti i disegni dovranno essere eseguiti ad inchiostro di Cina su carta da disegno bianca lucida o su carta trasparente da progetto.

Non verrà dato seguito alle domande di iscrizione al Concorso Nazionale che pervenissero non corredate dalle prescritte relazioni.

Art. 10 - Al Concorso Nazionale l'ordine di lancio verrà estratto a sorte per ciascuna delle due gare.

Il concorrente chiamato a lanciare che non fosse pronto ad eseguire la prova, verrà considerato rinunciario agli effetti di quel lancio.

Art. 11 - Sulla linea di partenza saranno ammessi soltanto il concorrente ed un aiutante che lo coadiuvi. Il concorrente ha facoltà di farsi sostituire per il lancio del modello dal suo aiutante.

Art. 12 - Sulla zona delimitata per la gara non sono ammessi voli di prova.

Art. 13 - E' in facoltà della Giuria di sospendere o revocare l'assegnazione dei premi a quei concorrenti che compissero atti di indisciplina o di scorrettezza sportiva e di escludere dalla gara, annullando i risultati eventualmente conseguiti, quei concorrenti che danneggiassero sia pure involontariamente i modelli di altri concorrenti.

Art. 14 - Qualora durante lo svolgimento della gara si verificassero condizioni atmosferiche tali da compromettere il buon adempimento di essa, è in facoltà della Giuria di sospendere e rinviare la competizione.

Art. 15 - La Giuria verrà composta da: Un Rappresentante del R. Ae. C. I.; quattro Commissari Sportivi; un rappresentante del Ministero della Aeronautica.

Art. 16 - Gli eventuali reclami dovranno essere presentati il giorno stesso della gara ed indirizzati al Presidente della Giuria accompagnato dalla tassa di Lire 25 che sarà restituita nel solo caso che i reclami presentati risultino fondati.

Art. 17 - La gara sarà dotata dei seguenti premi:

Gara di velocità su base		Gara di durata	
1.	L. 1500	1.	L. 1200
2.	» 700	2.	» 600
3.	» 500	3.	» 400
4.	» 300	4.	» 250
5.	» 200	5.	» 150

Art. 18 - Il R. Aereo Club d'Italia non assume altro abbligo all'infuori di quello di assegnare i premi ai concorrenti secondo l'ordine di classifica dato dalla Giuria; rimane estraneo alle contestazioni che potranno eventualmente sorgere in merito alla aggiudicazione dei premi e non assume la responsabilità per i danni che comunque potranno derivare ai concorrenti, a terzi ed ai modelli.

CONCORSO



ripubblichiamo il bando del concorso con il quale invitavamo i nostri lettori delle



scuole elementari e delle scuole medie inferiori a scrivere un raccontino sulla guida delle vignette qui pubblicate.

Molti nostri lettori ci hanno scritto pregandoci di accordar loro una proroga. Ciò che facciamo, rimandando la scadenza del concorso al

12 giugno. Le norme rimangono le stesse, cioè:

L'ordine presente dei disegni potrà essere modifica-



to a volontà del

concorrente, il quale dovrà inserire nel testo del suo lavoro le figurine che ritaglierà

da un numero de "L'Aquilone".

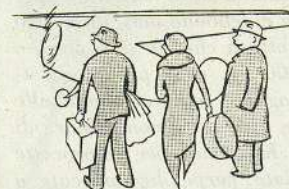
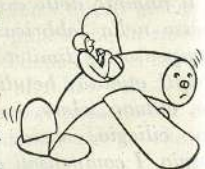
Testo manoscritto e illustrazioni non dovranno occupare oltre le quattro facciate protocollo.

All'autore del miglior racconto illustrato con questi disegni offriremo

in premio un biglietto per un viaggio gratuito in aeroplano.

Gli altri racconti giudicati meritevoli verranno pure premiati

con medaglie, diplomi o album di fotografie a soggetto aviatario. I lavori saranno poi pubblicati in ordine di merito.



Volo a vela — L'atterraggio d'un « Biancone »

LEGGETE LE

VIE DELL'ARIA

Abbonamento annuo L. 12,50

POSTA AEREA

MILA - Pisa. — Scusa, sai, ma hai firmato come un esattore delle bollette del gas! Come ti chiami? Hai scritto una lettera così simpatica, gentile ed entusiasta che desidero almeno conoscerti per nome e cognome. Perché dici che al tuo sesso sono precluse le vie de cielo? Non è mica necessario attraversare un Oceano o un continente per provare un'ebbrezza del volo... Io penso che quando i tuoi... futuri figli avranno i tuoi vent'anni di oggi, potranno salire su di un aeroplano con la stessa facile naturalezza con cui tu oggi sali in treno. Se ti accolgono fra i miei giovani nipoti? Figurati: con tutto il piacere: naturalmente nella famiglia delle rondini... Ti autorizzo anzi a fondare un nido in quel di Pisa che risterà affidato alle tue cure.

ZINGARELLA - Padova. — Rettificato l'indirizzo, per dodici numeri consecutivi sei in regola con l'abbonamento. Anche da queste colonne ti giunge la prova di un grande meritato affetto. Salutissimi a tutta la nidata.

PEPPINO SASSONE - Viterbo. — Grazie dell'abbonamento. Ti sono stati spediti i numeri 4 e 5. Non siamo nella possibilità, per ora, di inviarti i precedenti. Il tuo lavoro attende il giudizio della commissione. Affettuosi saluti.

GIORGIO PAGLIETTI - Cagliari. — Spedito il numero di saggio, attendiamo l'adesione. Io poi ti tengo d'occhio per le mie nidate di Aquilotti. Alalà!

ATTILIO BUONACORE - Roma. — Il tuo nome eccolo. In quanto al racconto ed alla barzelletta, manda pure. Se il Direttore si commuove al racconto e ridi: alla barzelletta... il tuo desiderio sarà esaudito. Grazie delle gentili espressioni di consenso e delle informazioni sul tuo conto. Perché non mi dovrebbero portare? Anzi: io desidero le più complete e dettagliate auto-presentazioni.

AVIATRICE - Roma. — Mi dispiace che il mio nome non abbia incontrato il tuo gusto... Pazienza! Puoi cambiarlo per tuo conto mettendolo al diminutivo, al vezzeggiativo... Anche il cicchetto relativo alle note informazioni me lo prendo senza azzardare difese. Dico solo che alla fonte diretta potevi andarci subito e non scrivermi certe lettere che mi fanno restare a bocca aperta. Senza dubbio, però, tu e Alma Serena siete due brave figliole ed avete pensato e realizzato un simpaticissimo gesto che sarà assai gradito. Nel prossimo numero ne ripareremo senza sottintesi.

G. I. — L'Oca che ride, se è un... oca, può magari ridere, ma difficilmente può rispondere ai tuoi quesiti. Ti dico allora che le tue osservazioni sono state pre-

se nella dovuta considerazione. L'Aquilone pubblicherà presto tavole fuori testo con disegni di modelli completi. Va bene? Perché non firmi con nome e cognome? Se non sei abbonato lo diventerai, ma se anche non lo diventerai, non è mica il caso di vergognarsi e di nascondersi!

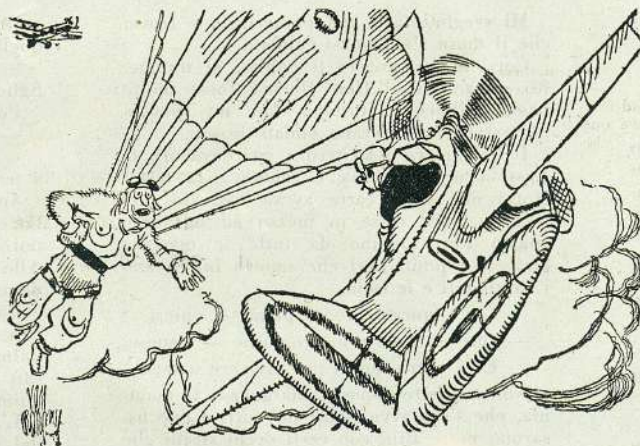
SIRIAS. — Ai corsi cui tu accenni non è più possibile iscriversi, essendo scaduti i termini per la presentazione delle domande. In quanto alla scommessa col tuo amico ti auguro di vincerla, ma non posso far nulla per aiutarti. Sai come si dice in gergo militare? Arrangiate, mio caro! E sai come puoi arrangiarti? Procurando cento abbonamenti all'Aquilone.

DIRETTORE SCUOLA G. GOZZI - Venezia. — Grazie per la gentile espres-

contentarti dei baffi... Non sono vistosi, ma ci sono.

GIANNINI ADOLFO - Roma. — L'abbonamento è per dodici numeri consecutivi a partire da un mese qualsiasi. Ci saranno presto le tavole fuori testo per le costruzioni ed anche le visite ai campi di aviazione. I tuoi desideri, come vedi, sono nel nostro programma e c'è di più e di meglio! Mi compiaccio dei tuoi buoni propositi... Bisogna però salire le scale a un gradino per volta: è più sicuro! Per ora sotto a studiare e... auguri per i prossimi esami.

MARIAROSA. — Le informazioni sul quel concorso puoi chiederle a nonno Radio - via Montello - Roma. Comunque posso dirti che il concorso è chiuso ed è stata già effettuata una prima cer-



PER LE VIE DEL CIELO

Ohe, principiante, non potete tenere la vostra destra?

sione di consenso. Ci raccomandiamo alla sua autorevole, buona propaganda. Per il noto trasferimento della Direzione e amministrazione da Torino a Roma, non siamo ancora in grado di poter spedire i numeri arretrati richiesti.

GIOVANNI MICHELETTI - Verona. — Ricevuto l'abbonamento. Grazie. Ma soprattutto grazie per la promessa di divenire un nostro attivo propagandista. L'albo d'oro degli amici benemeriti attende il tuo nome.

BALILLA ROMEO - Milano. — Bravo! Così va bene! Capo-squadra per merito eccezionale, otto lodevoli e due buoni sulla pagella. Ma che premio ti attende!... Un bel viaggio a Roma per visitare la Mostra della Rivoluzione. Vedi dunque che vale sempre la pena di compiere il proprio dovere! Approvo moltissimo il tuo Tenente, che ha stabilito di attendere l'esito degli esami per scegliere i meritevoli del viaggio-premio. Il balilla di Mussolini non è soltanto un fiero soldato, un agile ginnasta, un militare disciplinato, ma è anche un bravo scolaro ed un figliolo obbediente. Il Tenente istruttore, il Maestro e i Genitori debbono quindi concorrere, a parità di voti, nella formazione del giudizio complessivo e nella conseguente assegnazione del premio.

FUTURO PILOTA. — Mi dispiace ma se non procuri i cento abbonamenti, il volo non si fa... Tuttavia, per aiutare la tua buona volontà, se riesci a mettere insieme 99 nuovi abbonati il centesimo ce lo metto io. Me lo dicono tutti che sono uno sciupone! Grazie dell'affettuosa tirata di... barba. Ti avverto però che me la rado tutti i giorni. Se puoi ac-

nita dei lavori. Se hai la radio, ascolta le trasmissioni del *Giornale-parlato del Fanalio* che la stazione di Roma dell'E. I. A. R. effettua tutti i giorni (escluse le domeniche) alle 16,45 precise. Sono divertenti, interessanti, educative. Grazie per le tue gentili espressioni affettuose che ricambio di cuore anche a nome del Direttore.

PADRE SEVERO. — Lei ha ragioni da vendere e speriamo che si provveda. Basterebbe che l'invocato contingentamento sulla produzione letteraria straniera venisse applicato, sul serio, anche per certa stampa destinata ai nostri ragazzi. Certi giornalucoli che sono la bruttissima copia di confratelli che rivelano mentalità, gusti, finalità straniere e quindi ben diverse, se non contrastanti, con le nostre, sparirebbero dalla circolazione. Non è vero che in Italia si difetti di buoni periodici, buoni scrittori ed anche buoni libri per ragazzi. E vero però, purtroppo, che s'incoraggia poco, in questo campo, la produzione nazionale e si è troppo indulgenti verso quella straniera. Agendo come lei agisce nei riguardi del suo bravo figliolo, non è un padre severo. È semplicemente un padre cosciente e intelligente: in una parola fascista. Le sue parole di consenso ci hanno fatto piacere ed adempio al gradito incarico di dirle grazie.

VINCENTI MARIO - Milano; CARLETTI LUCIO - Torino; BARILAN ORAZIO - Torino; PENSUTI MARIO - Roma; AQUILOTTO AZZURRO; FATINA; BENEDETTI LUCIA - Genova: grazie delle vostre graditissime cartoline con i saluti augurali che ricambio di cuore. Attendo ora delle lettere e se ver-

ranno anche le fotografie da qualcuno annunciatemi, pubblicheremo compatibilmente con lo spazio disponibile.

RENATO CAROSINI - Roma. — Ma certo! Puoi scrivermi tutto quello che ti salta in mente. Il tema aeronautico è preferito ma non obbligatorio! Se tu scrivi a un cuoco, sei obbligato a trattare solo di cazzuole, fornelli e pietanze? Scrivimi dunque di te, della tua famiglia, dei tuoi giochi, della tua scuola, delle tue aspirazioni, delle tue birichinate e... chi più ne ha, più ne metta!

Gli argomenti possono essere infiniti com'è infinita la pazienza ed infinito l'affetto che ha per i suoi fieri Aquilotti e le sue gentili Rondini il sottoscritto

Zio Falcone

A. VIOFLEX

Tubi flessibili per Aeroplani per Benzina Olio e Acqua

Brevetti prescritti dalla R. Aeronautica

Pareti interne metalliche Sezione costante - Minimo ingombro - Insensibilità alle vibrazioni



Soc. An. Compagnia Italiana Tubi Metallici Flessibili

Via Andrea Doria, 8 - TORINO - Tel. 60 390

Cantieri Riuniti dell'Adriatico

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

Officine Aeronautiche Monfalcone

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

Rivista Aeronautica

Pubblicazione mensile illustrata del Ministero dell'Aeronautica

ROMA

Ministero dell'Aeronautica

Contiene studi originali di guerra aerea e di aerotecnica, ampie informazioni sul movimento aeronautico internazionale nel campo militare, scientifico e commerciale, e numerose recensioni.

PREZZI D'ABBONAMENTO

Per l'Italia e Colonie . L. 64,80
» l'Estero » 144,—
Un numero separato per l'Italia » 9,—
» l'Estero » 18,—



La scandalosa fortuna di un paracadutista.



Capitolo II

L'isola ignota

Da una ventina di giorni avevamo lasciato le isole Tonga per far ritorno ad Auckland e caricare, come al solito, mercanzie pei nostri clienti dell'arcipelago, quando un uragano ci sorprese. Non abbiamo un ricordo molto chiaro di quello che avvenne in quei giorni, perchè la mamma ci tenne sempre con sè, chiusi in cabina, mentre il babbo stava sul ponte a dirigere la manovra.

Dopo due o tre giorni di tempo bruttissimo, la nave urtò in qualche cosa e si sbandò tutta a babordo. Era notte e successe una confusione terribile.

Il babbo corse subito da noi, ci fece vestire in gran fretta e ci condusse sul ponte con la mamma, raccomandandoci di tenerci ben stretti se no il vento e l'acqua ci avrebbero portati via. Quando andammo per imbarcarci sulla scialuppa, questa non c'era più e non c'erano più nemmeno i sei marinai. Papà cominciò a urlare per chiamarli e qualcuno rispose dal mare che non c'era posto per tutti e che noi avessimo pazienza che un giorno o l'altro sarebbero ripassati a riprenderci. Allora il babbo sparò verso la voce tutti i colpi della sua rivoltella, ma risposero soltanto delle risate lontane. Noi non dicevamo nulla, eravamo tutti bagnati ed avevamo molto paura; non piangevamo, però, perchè papà sembrava molto inquieto. La mamma, invece, piangeva e ci baciava e ci accarezzava, dicendo che non era nulla e che stassimo buoni: tutto andrebbe bene. Intanto il babbo era sceso nella stiva con una lanterna e quando tornò su, pareva molto più tranquillo. Disse che c'era un buco nella chiglia ma che pericolo immediato non c'era e che se l'uragano, come pareva, si calmava, avremmo potuto reggere a galla anche tre o quattro giorni.

Lavorammo tutta la notte, anch'io aiutai a trasportare materassi, tavole e coperte per tentare di turare la falla. Non vi si riuscì completamente, ma il flusso potemmo frenarlo un poco. Chiedemmo allora ermeticamente i boccaporti e andammo a dormire stanchissimi, che era giorno, mentre la nave camminava lentamente, perchè il vento aveva strappato via tutte le vele, eccetto un piccolo fiocco del bompresso.

Mi svegliai tardi nel pomeriggio e trovai che il mare s'era quasi calmato.

Corsi a raggiungere il babbo, al timone. Mi parve che l'*Alba Marina* fosse molto bassa sull'acqua; tuttavia non mi spaventai perchè non c'erano ondate grosse.

Il babbo era assai triste; guardava ora la bussola ora la carta e scuoteva la testa. Notai che sulla carta aveva marcato una piccola croce rossa in mezzo ad un largo spazio blu, lontano da tutte le macchie gialle o i punti neri che sapevo indicavano i continenti e le isole.

— Cos'è questa croce, papà — chiesi.

— Qui eravamo a mezzogiorno — rispose.

— E ci vorrà molto per arrivare a terra?

Non mi dette risposta, ma guardò la mamma, che s'era avvicinata; poi tutti e due fissarono me e Bibi con certi occhi strani che mi fecero venir voglia di piangere.

Bibi giocava sul ponte e sembrava tutto felice; anch'io lo raggiunsi e giocai con lui a lungo.

Era il tramonto e, appoggiato alla murata, guardavo l'acqua che scorreva lenta verso poppa, sempre più vicina a noi, quando improvvisamente udii il babbo gridare:

— Marino, Marino! corri, presto! portami il canocchiale grande!...

Scappai in cabina a prendere il canocchiale lungo lungo, che papà non mi aveva mai permesso di toccare. La mamma mi seguì portando Bibi.

— Presto, — continuava a gridare il babbo — presto, perbacco!

In un baleno fummo tutti intorno a lui. Lo vedemmo scrutare a prua, dritto al sole, che era per metà nascosto in mare. Lo udii mormorare più volte: « Ma come è possibile! Sulla carta non c'è nulla... » poi passò lo strumento alla mamma e fece: — Guarda!

La mamma osservò un poco in silenzio; poi mandò un alto grido e corse ad abbracciare Bibi ed anche noi. Mi consegnò il canocchiale:

— Là, dritto al sole, guarda; ma fa presto...

In principio fui abbagliato da una gran luce diffusa, ma poi, allungando ed accorcando lo strumento, come avevo visto fare al babbo, distinti, contro l'estremo lembo del sole che stava per sommergersi in mare, una specie di nuvola azzurrastra, bassa bassa, tutta coperta di filamenti grossi e piccoli disposti come spille su un cuscinetto.

Dissi allora al babbo che una nuvola come quella non l'avevo mai vista.

— Ma che nuvola! — gridò — È la terra, figlio mio, è la terra! Siamo salvi, capisci?

Poi Bibi domandò:

— Potrò scendere a terra a giocare?

— Sicuro, piccino mio, tutti scenderemo a terra e faremo tante belle cose.

Anche quella notte non si dormì; il babbo e la mamma si alternavano al timone e noi aiutavamo a riempire valigie e casse. Alle prime luci dell'alba, noi bambini andammo a dormire e quando ci svegliarono, c'era un bel sole e la terra era vicina vicina. Era un'isola, assai bassa, e tutta piena di palme che oscillavano alla lieve brezza. Nessun rumore; non si vedevano nè persone nè animali.

L'acqua era trasparentissima e il fondo del mare appariva chiaro e tutto pieno di sassi colorati e di pesci curiosi.

A un tratto, l'*Alba Marina*, che procedeva piano piano, ebbe un piccolo urto, fu sollevata da un'ondata e spinta innanzi, toccò ancora il fondo, e dopo aver strisciato con un grande stridore, s'arrestò definitivamente, appena oscillando da babordo e tribordo ogni volta che le onde la investivano.

— Siamo arrivati — fece il babbo — ora bisogna scendere.

Saltò in mare, e l'acqua gli arrivava alle spalle; si fece calare Bibi, lo depose sulla spiaggia che distava un centinaio di metri e gli raccomandò di non muoversi di lì.

Per tutto il pomeriggio trasportò a terra la roba che noi gli calavamo dalla nave verso sera anche io e la mamma ci gettammo a nuoto e raggiungemmo la riva, spingendo innanzi due barili d'acqua dolce che avevamo lasciati per ultimi.

A terra accendemmo un bellissimo fuoco per asciugare i panni ed io intanto correvi con Bibi in cerca di granchi e di noci di cocco.

Quell'isola era tutta piena di palme altissime e belle, ma non doveva essere molto grande, perchè tra il bosco si vedeva luccicare il mare, in distanza.

Era quasi buio quando la mamma ci chiamò perchè la cena era pronta. Poi ci corremmo e Bibi chiese:

— Papà, come si chiama questo posto?

Il babbo riflette un momento, poi rispose:

— Si chiama, si chiama... l'Isola Ignota.

Il nostromo

(Il seguito al prossimo numero).