

L'AVVOLONE

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

quindicinale di aeronautica per i giovani

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



origine del

CAPITOLO SECONDO

OTTO Lilienthal di cui abbiamo parlato molto sommarariamente nel precedente articolo fu il primo al mondo, assistito solamente dal suo armento e dalla sua tenacia, ad apprendere l'arte di volare sul vento, e a realizzare quella pratica genia-



Ad ali spiegate

le che oggi è chiamata volo a vela.

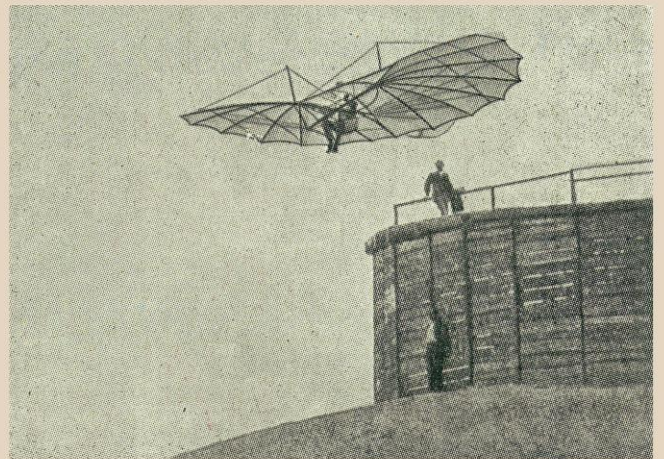
Giorno per giorno riuscì a compiere, dal 1881 al 1896, voli progressivi lanciandosi da altezze sempre maggiori con velocità di vento fino a 15 metri al secondo. Scendeva solamente quando il vento diveniva debole e risaliva allungando i suoi voli quando il vento ritornava ad essere efficiente.

Imparò così a dominare e a dirigere il suo rudimentale congegno.

Otto Lilienthal fece i suoi esperimenti su monoplani e biplani. Nel corso di queste prove si persuase che era necessario stabilire un sostegno per l'accoppiamento parallelo di due ali sovrapposte e costruì quindi un apparecchio che aveva precisamente le linee fondamentali dei biplani ora in uso. Questo velivolo era costituito da un'armatura di vimini ricoperta di un leggero tessuto con i due piani, quello superiore e quello inferiore, riuniti per mezzo di attacchi verticali di bambù, mantenuti saldi a mezzo di tiranti. A Lilienthal dobbiamo perciò la realizzazione sia del monoplano che del biplano.

I suoi studi, le sue esperienze dai risultati soddisfacentissimi, il suo luminoso esempio furono seguiti da Pilcher in Inghilterra, dal Capitano Ferber in Francia e da Ottavio Chanute in America. A questi si deve aggiungere Samuele Pierpont Langley, fisico insigne ed astronomo americano, il quale senza fortuna tentò esperimenti con un apparecchio di grandi dimensioni che veniva lanciato nell'aria a

mezzo di una catapulta. Gli insuccessi del Langley non possono menomare affatto il contributo che egli portò all'aviazione con i suoi studi e con i suoi lavori tecnici e scientifici di aerodinamica che è la scienza che studia le forze che agiscono sui corpi in movimento nell'aria. L'Ing. Ottavio Chanute fran-

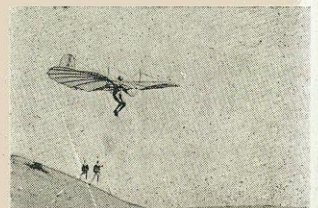


Primi esperimenti di Lilienthal

cese, nato a Parigi nel 1832, dopo aver compiuto infiniti esperimenti, costruì cinque planeur capaci ciascuno di sollevare un uomo, seguendo i metodi e la tecnica di Lilienthal. Chanute intravide l'utilità somma del volo a vela che considerava come possibile per l'uomo, sempre che fosse effettuato in condizioni particolari e in determinate località. Egli ebbe la ventura di educare i fratelli Orville e Wilbur Wright i quali si rivolsero a lui per consigli e per pregarlo di assistere ai loro tentativi di volo. Questi due taciturni pionieri dell'aviazione, realizzatori geniali di una luminosa idea, dopo anni di raccoglimento operoso e di studi tenaci, seguendo le direttive e te-

macchina volante e soprattutto per rendersene padroni.

E pensare che sul principio dei loro esperimenti avevano impiegato una macchina ad ali sovrapposte, priva di timone di profondità, che erano costretti a guidare distesi bocconi per diminuire la resistenza del loro corpo al moto! Disponendosi in tal guisa sentivano meglio l'e-



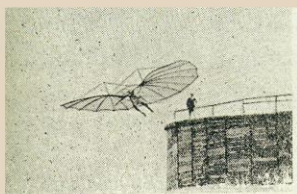
Planando



"volo silenzioso,"

quilibrio e con convenienti e piccoli spostamenti della persona potevano a volontà spostare il centro di gravità del carico per mantenere la stabilità del velivolo.

Essi dunque raggiunsero il risultato mirabile di riuscire per i primi a dominare il cielo con una serie di esperienze successive intimamente legate fra di loro.



Lilienthal spicca il volo

ro da un rigoroso metodo logico e scientifico, tale da farli ritenere i primi dominatori dell'aria con una macchina pesante. Ed infatti universalmente fu ed è riconosciuto che i Wright furono i maestri di tutti gli aviatori.

Essi impararono il pilotaggio vero e proprio degli apparecchi a motore col pilotare velivoli a vela.

Nel 1930 americani, francesi ed inglesi tentarono altri importantissimi esperimenti non sempre coronati da buon successo, sino a che il perfezionamento dell'invenzione dei velivoli a motore relegò nell'ombra questi tentativi, e per moltissimo tempo non si parlò più del volo librato e del volo a vela.

Dopo la guerra europea per il trattato di Versailles fu imposto

alla Germania di distruggere la sua aviazione militare e le fu ridotta, per un periodo di parecchi anni, l'aviazione civile.

Quando le imposizioni riflettenti lo sviluppo aereo civile furono attenuate, la Germania riprese subito e con grande fervore la sua attività aeronautica, ed il merito di questa rapida rinascita fu dovuto in notevole misura al volo a vela, in virtù del quale la Germania ha potuto mantenere in allenamento i suoi piloti, addestrarne dei nuovi avviandoli poscia al pilotaggio degli apparecchi a motore, mantenere viva la passione del volo, creare una forte coscienza aeronautica, dare sviluppo a nuove ricerche di carattere scientifico ed incremento alla costruzione di velleggiatori, ciò che la portò a perfezionare sempre più la forma dei suoi apparecchi a motore.

Nel 1922 in Germania, e precisamente nella regione della Rhone, si svolse una memorabile manifestazione di volo a vela e vi si svolsero gare i cui risultati meravigliarono tutto il mondo.

Poco dopo, conosciuto il lavoro tedesco nella Rhone, la Francia, l'Inghilterra, il Belgio e l'Olanda cominciarono a curare intensamente il volo senza motore.

Nel prossimo articolo tratteremo del volo a vela italiano che nel 1927 iniziò la sua attività con un ottimo programma e con la istituzione della Scuola di Pavullo.

G. d. N.



In volo

UMBERTO MADDALENA

Sono già trascorsi tre anni dal 19 marzo 1931: dal giorno in cui la morte colse Umberto Maddalena.



Scultura di Guido Cremesini posta nell'atrio del R. Istituto Tecnico di Rovigo dove studiò Umberto Maddalena.

L'anima generosa e buona di Maddalena fu colpita dalla morte mentre, infaticabile, reduce dalla vittoriosa crociera Italia-Brasile, stava preparando nuove glorie all'Italia.

Chi non conosceva almeno di nome Maddalena?

Era l'ufficiale più decorato al valore.

Era uno dei più grandi aviatori d'Italia, per coraggio, per esperienza e per modestia: egli di tutto era convinto fuorchè di avere, per il popolo italiano, il titolo d'Eroe.

Maddalena nacque a Bottrighe (in provincia di Rovigo) il 14 dicembre 1894.

Intraprese, giovanetto, la carriera navale; a 19 anni era primo ufficiale a bordo del veliero Mascotte; e quando, scop-

piata la guerra, l'Aviazione italiana ebbe bisogno di uomini, Maddalena fece un passo avanti e si vide trasformato in aquilone marino.

Maddalena — come disse egli stesso nel suo bel libro "Lotte e vittorie sul mare e nel cielo" — ebbe sempre una certa inclinazione per la vita avventurosa, cosicchè, terminata la guerra, gli parve troppo "malinconico" il pensiero di non poter più volare proprio quando, appunto per i suoi voli, gli avevano date tante medaglie: e rimase nell'Aviazione.

Cominciò così una scorribanda nei cieli d'Europa "a fare — come disse lui — il commesso viaggiatore in artigli volanti".

All'appello disperato dei naufraghi del dirigibile "Italia", Maddalena, nel giugno del 1928, accorse in aiuto dei fratelli sperduti nella bianca immensità della banchisa, riuscendo ad avvistarli ed a soccorrerli per primo.

Umberto Maddalena si guadagnò così l'ammirazione e l'affetto di tutto il mondo, che aveva seguito ansioso la sorte dei naufraghi.

Nella prima gloriosa crociera Italia-Brasile, egli preparò gli uomini e le macchine ed interruppe il suo lavoro soltanto per conquistare all'Italia i records di distanza e di durata di volo.

Piccoli amici dell'Aquilone, piccoli aspiranti al volo, non dimenticate Umberto Maddalena, che è stato ed è tuttora uno dei più grandi aviatori che la storia dell'Aeronautica italiana ricordi.

Armi Dalilla

leggete le

Vie dell'aria

viale
dell'Università
Roma

Abbonamento
annuo
Lire 12,50



iete ben sicuri che tutte le maschere che si incontrano nelle notti di carnevale siano veramente delle maschere? A me son venuti dei dubbi terribili. Ho visto in certe notti di febbraio degli uomini bizzarramente vestiti transitar per le strade. Essi indossano dei costumi antichi e sembrano diretti a qualche veglia danzante. Ma a guardarli bene in faccia essi hanno dei visi strani, tristi e sognanti. Cercate di interrogarli. Udirete delle storie straordinarie.

Alcune sere or sono volli fermare una di queste maschere sospette. Era un giovanetto molto pallido dall'aria trasognata, vestito alla foggia degli antichi greci. Camminava per le strade buie ed il freddo pungente della notte non sembrava infastidirlo, quantunque egli fosse appena ricoperto di vesti leggiere.

Mi misi al suo lato ed egli volse verso di me un viso leggiadro di adolescente graziosamente incorniciato di riccioli biondi. Mi sorrise appena. Gli chiesi dove fosse diretto.

- Non so - dice.

- Come, non sapete? Vi siete travestito in modo così grazioso per trascorrere così solo l'ultima notte di carnevale?

- Non sono travestito - egli rispose.

- Come?

- Bah! - Egli sorrise - Voi non conoscete certi misteri. Sicuramente vi spaventerebbero.

- Quali misteri?

- Nelle notti di carnevale tra gli uomini mascherati spesso si mischiano delle ombre

- Delle ?

- De.le ombre Dei trapassati. In queste notti essi possono riprendere le loro antiche sembianze. Chi li riconoscerebbe così vestiti, nelle loro vesti disusate?

- E voi sareste ?

- Un'ombra, amico mio.

Un silenzio cadde tra noi. Egli mi guardava di sottocchi nella certezza di vedermi fuggire inorridito.

- Un'ombra - ripetei con voce senza suono.

- Credete che sia gaio tornare in terra? - egli mi chiese -

Io ci sono tornato per la prima volta questa notte Sono migliaia di anni che resisto. Non ho mai voluto cedere alla follia di questo viaggio che tanti morti hanno scontato con secoli di malinconia Essi avevano ragione di sconsigliarmi a compiere questa tremenda escursione. Ritrovare un mondo tanto mutato dall'epoca in cui vivemmo, delude amaramente

- Gli uomini sono sempre gli stessi

- Ah no Essi mutano continuamente. Imbruttiscono. Impoveriscono. Tutti i morti lo dicono Ho veduto questa notte! Tutta una sciocca società che ride e si gode stupidamente la vita ... Perdonatemi. Sono un vecchio idealista Un sognatore. Ho lasciato la vita per un sogno

- Il vostro nome ?

Sorrise con malinconia e lasciò cadere tra noi il suono del suo nome meraviglioso.

- Icaro.

- Icaro? - gridai - Il figlio di Dedalo?

- Sono io

- Voi? Voi?

- Sono stato pazzo - Pazzo! - Egli rideva con amarezza - Ho

voluto levarmi nell'aria ... Volare Staccarmi dalla terra, percorrere i cieli con le mie grandi ali di cera. Sono secoli che si ride del mio folle tentativo Ma era così bello! Un sogno, un vero sogno Non rimpiango la mia follia Ho goduto. Terribilmente. Quando il sole non aveva ancora cominciato a sciogliere con il suo calore le mie immense ali, io ho veramente compiuto un volo. Mi sono staccato dalla terra. Ho percorso un tratto di cielo. Ho volato, amico mio, ho volato

Mi guardava con occhi accesi e riviveva l'ora meravigliosa vissuta nel cielo, tra le braccia del vento.

- Ho volato Voi non sapete ...

Quell'ora vissuta nei cieli ha colmato di gioia la mia solitudine di ombra ... Sono secoli che io rivivo quel volo stupendo. Nessuno, che io sappia, nè prima, nè dopo di me, ha tentato nulla di simile

- Nessuno, voi dite?

- Bah! ... Non vorrete farmi credere che questi stolti che ho incontrato stanotte nelle sale da ballo pensino a costruirsi ali di cera per volare! ... Essi sono solidamente attaccati alla terra ... Ah, amico mio, io porterò con me un ben triste ricordo di questa notte terrena! Vedete? ... Ci sono dei bagliori pel cielo. L'alba non è lontana. Io dovrò rientrare nel mio regno.

- Aspettate!

- Che cosa devo aspettare? Ho fretta di raggiungere il vasto mondo degli spiriti celesti. Non ho voglia di vedere altri sciocchi spettacoli. Amo il regno delle ombre ove è facile ricostruirsi le ore più belle vissute sulla terra.

Eravamo giunti fuori delle porte della città. Era l'alba. Un gran cielo umido e grigio stava sopra di noi.

Icaro alzò verso di esso il suo leggiadro viso e lo guardò con amore.

- Per raggiungerlo - disse - ho dato con gioia la vita - Guardava verso l'alto.

Sorridente, gli mostrai, lontanissimo, un piccolo punto

nero che si staccava dall'orizzonte.

- Che cos'è, quello? - egli chiese.

- Vedrete gli dissi.

Il punto nero avanzava nel cielo e i primi raggi del sole lo illuminavano.

- Che cos'è, quello?... - domandò ancora.

Il punto ingrandiva e prendeva la sua forma decisa. Icaro lo guardava con i suoi grandi occhi trasognati.

- Un grande uccello?

- No. Una macchina di volo.

- Una macchina di volo?

- Sì, amico mio. Una vera macchina per volare.

- Che?... Gli uomini, dunque

- Voi non tornerete deluso nel vasto regno delle ombre. Avete veduto sulla terra il vostro grande sogno realizzato dagli uomini.

Il giovinetto guardava avidamente avanzare il grande aeroplano che si staccava nitido sullo sfondo del cielo, ed un sorriso di gioia illuminava il suo dolce viso di adolescente.

- Non rimpiango di essere disceso in terra questa notte - egli disse infine.

- Non rimpiangerete?

- No. Tanti secoli sono passati dal giorno del pazzo e magnifico volo che io osai compiere con le mie chimeriche ali di cera; ma oggi, dalla terra gli uomini salgono al cielo senza che il calore del sole sciupi le solide ali delle loro macchine di volo. Vi ringrazio di avermi mostrato questo spettacolo indimenticabile



Disse. E la sua ombra divenne leggera e quasi trasparente. Svanì lentamente, quasi disciogliendosi ai raggi di quel sole nascente.

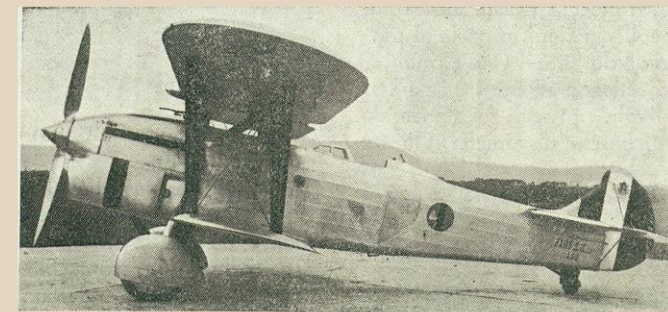
Guglielmo della Noce

L'Amministrazione de
L' A Q U I L O N E
ricorda agli abbonati che dà corso al cambio degli indirizzi soltanto se la richiesta viene accompagnata da un francobollo da 50 centesimi e dalla fascetta con la quale ricevono il giornale

II NOSTRI APPARECCHI

Il più veloce caccia del mondo

L'aviazione italiana affermata nel campo delle alte velocità con il difficilissimo record mondiale di Agello, ottenuto con l'idrovolante « Macchi Castoldi 72 », non poteva trascurare le alte velocità su apparecchi terrestri.



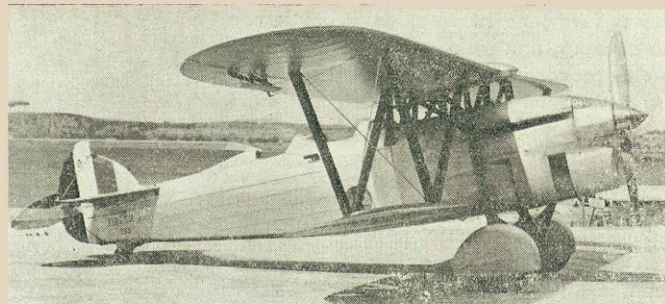
Il « caccia C. R. 30 » visto di fianco

Nelle moderne concezioni della tattica aerea si cerca la velocità come dote essenziale; gli aeroplani da bombardamento raggiungono ora velocità di oltre 200 chilometri ora e pertanto per difendersi da questi

media di 356 chilometri ora e questo malgrado il sovraccarico di carburante per un lungo volo e per l'aggiunta di un secondo posto.

L'aeroplano è a struttura interamente metallica con prevalenza di duralluminio. Il rivestimento delle ali e della fu-

soliera è in tela. Il carrello è del tipo aperto e le ruote sono munite di freni. E' munito di un motore: un « Fiat A.30R » da 650 cavalli che deriva dal noto motore da



Il « C. R. 30 » biposto che ha effettuato il volo Roma-Bucarest alla media di 356 chilometri l'ora

ci vogliono apparecchi da caccia con velocità altissime. Anche in questa specialità noi abbiamo mezzi superiori per le alte caratteristiche di volo. Il « Fiat C.R. 30 » in uso nelle

soliera è in tela. Il carrello è del tipo aperto e le ruote sono munite di freni.

E' munito di un motore: un « Fiat A.30R » da 650 cavalli che deriva dal noto motore da



Il caccia « C. R. 30 » visto di fronte

velocità montato sul « Macchi 52 » che servì per battere il record mondiale di velocità nel marzo 1928.

Per mezzo del compressore, che agisce in quota, l'apparecchio mantiene la sua velocità fino a 3000 metri. Il « C.R.30 » pesa a vuoto 1260 chili e porta un carico utile militare, tra mitragliatrici, munizioni e installazioni varie, di 575 chili e raggiunge la quota di 8.200 metri.

A. M.

Aeromodelli e Accessori

Via Riva Reno, 118 - Bologna

Tutto per tutti i tipi - Tubi -

Eliche - Elastico - Motori ad

aria compressa - Scheletri di

ali, timoni e fusoliere - Parti

staccate - Disegni - ecc., ecc.

Per il Catalogo inviare L. 1

LEGGNO DI BALSAMICO

Disegni costruttivi per modelli volanti - Accessori - Scatole di montaggio - Tutto il materiale per il modellista

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



Abbonatevi a
L'AQUILONE

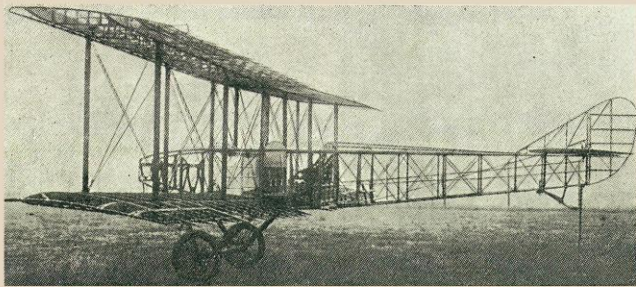
Come si costruiscono i velivoli

L progresso verificatosi nella costruzione dei motori, che tanto contribuito hanno dato allo sviluppo del volo, è stato eguagliato dal progresso dei materiali e dei sistemi di costruzione dei velivoli.

Nei primi tempi si pensava scegliere i materiali più leggeri con poco riguardo alla loro resistenza. Si videro così fra-

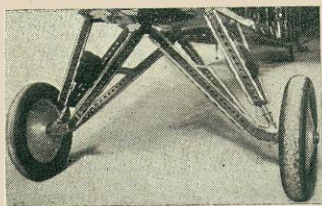
ratteristica, si cerca nei materiali la robustezza e l'omogeneità, unite ad un basso peso specifico.

Ingenzosi e perfetti macchinari permettono di sperimentare a fondo la resistenza a tutte le sollecitazioni imposte al materiale durante il volo e, inoltre, si praticano su parti e su interi velivoli, prove di resistenza sia statiche che dinamiche. Queste



Ossatura completa di un aeroplano

gli trabiccoli reggersi in volo per miracolo più che per la robustezza di costruzione e molti incidenti dolorosi si verificaro-



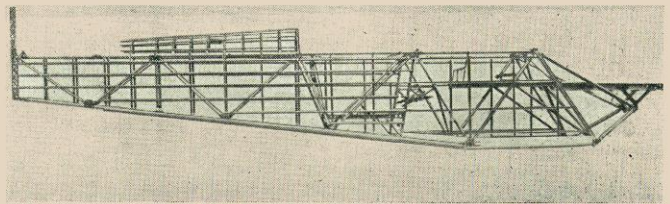
Carrello metallico ad assali indipendenti

no appunto per queste deficienze.

Nelle moderne costruzioni invece, prima d'ogni altra ca-

ultime prove integrano le prime le quali non sempre davano risultati rispondenti a verità, poichè naturalmente le condizioni di tormento dei materiali che si verificano in volo, perciò in moto, non sono uguali a quelle provocate a terra a fermo, e vengono eseguite provocando, più approssimativamente possibile, le stesse sollecitazioni che gli apparecchi risentono in volo.

E' pertanto sommamente interessante vedere come sono composte le strutture generali degli apparecchi. Come è noto i velivoli possono essere monoplani o biplani, poichè è stata abbandonata la costruzione a più piani alari, e generalmente



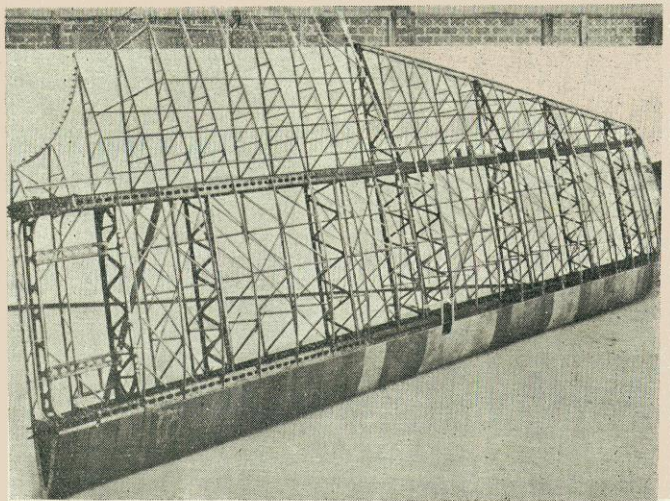
Fusoliera in metallo

gli apparecchi sono costruiti con una sola fusoliera.

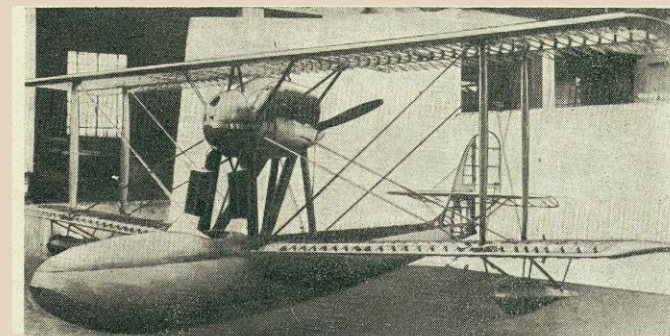
Nella costruzione della struttura delle ali si usano diversi sistemi: da quello finora più usato di due longheroni collegati da centine a quello del longherone unico costruito a « scatola » che resiste a tutte le sollecitazioni, comprese quelle di torsione; a quello usato dal costruttore tedesco Junker a struttura triangolare e a quello inglese Monospar nel quale le

che collegano le ali alla fusoliera. Nei monoplani i montanti e i tiranti esterni sono quasi sempre aboliti e le ali così costruite si chiamano « a sbalzo ». La costruzione a sbalzo è usata specialmente per eliminare quanto più possibile le resistenze all'avanzamento che nello stesso tempo rende più pura ed elegante la linea dell'apparecchio.

A seconda delle necessità di servizio dell'apparecchio si scel-



Ala in metallo



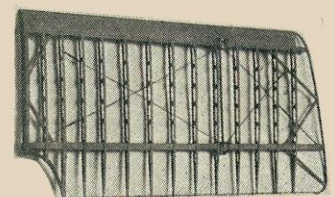
Ossatura di un idrovolante

centine, tenute da un solo longherone, sono irrigidite da tiranti a crociera.

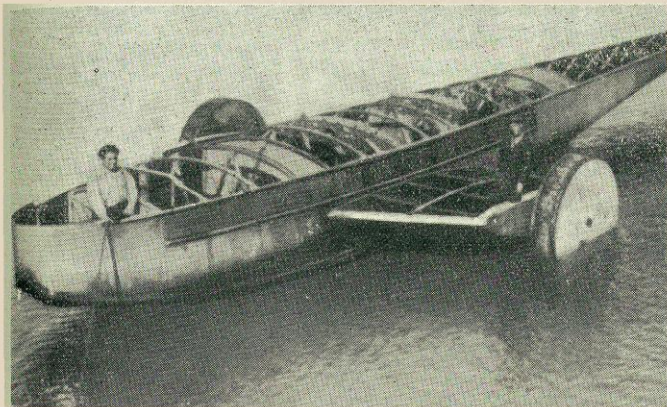
Il rivestimento alare, sia di legno che di metallo, è fatta concorrere, per quanto possibile, agli sforzi della intera struttura in modo da acquistare in robustezza quello che si perde in peso.

Nei biplani le ali sono tenute rigide normalmente a mezzo di montanti esterni, che collegano le estremità delle semiali tra loro, e con opportuni montanti

gono i profili alari: così per gli apparecchi da velocità si usano ali a profilo sottile, e negli apparecchi da traffico e da turi-



Ala in legno



Scafo metallico di un idrovolante

simo ali che sostengano bene il velivolo anche in condizioni di volo sfavorevoli.

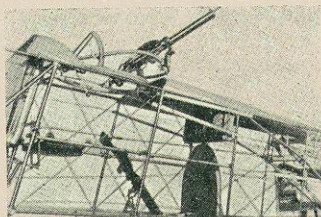


Nella costruzione delle fusoliere si seguono pure parecchi sistemi, alcuni comuni, come quelli a quattro longheroni riuniti da traverse, altri poco usati come quello cosiddetto « monococque » nel quale tutte le parti, compreso il rivestimento, contribuiscono, per ragioni costruttive, alla resistenza.

Negli idrovolanti a scafo, nei quali la fusoliera serve anche al galleggiamento dell'apparecchio, si usa munire lo scafo, nelle parti esposte di più agli urti, di paratie a compartimenti stagni e ciò allo scopo di garantire il

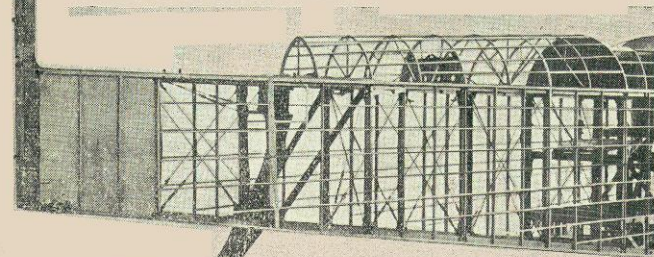
compartimenti stagni per ovvie ragioni di sicurezza.

Una appassionante contesa è sorta ultimamente tra i costruttori di velivoli per i materiali da impiegare. C'è chi difende il legno portando a vantaggio



Fusoliera in metallo con postazioni di mitragliatrici pel tiro verso l'alto e verso il basso.

di questo il basso costo di costruzione e di manutenzione unito a buone caratteristiche di resistenza. D'altra parte i costruttori che si mantengono fedeli al metallo hanno non po-



Fusoliera costruita in legno

galleggiamento anche in caso di sfondamento dovuto a collisioni o a urti violenti.

In altri idrovolanti invece, nei quali la fusoliera è sopraelevata dall'acqua e la insombergibilità è assicurata da appositi galleggianti, questi ultimi vengono costruiti completamente chiusi, divisi in parecchi

che ragioni da accampare per dare la preferenza a quest'ultimo.

Naturalmente la giusta via è nel mezzo e molti costruttori impiegano legno per le ali, che meglio si presta per questo impiego, e il metallo per le fusoliere.

Dal metallo si sono ricavate

molte leghe, da quelle più leggere, dove predomina l'alluminio, a quelle più resistenti di acciaio al nichel. Questa vasta scelta di materiali permette perciò di adeguare alle necessità il mezzo più idoneo così da poter impiegare nelle parti più sottoposte a sforzi il materiale più resistente e a quelle meno sollecitate

il materiale che se resiste poco, pesa poco e costa anche poco. Perché, è bene non dimenticarlo, l'aviazione è anche industria e come tale risente delle ragioni economiche nei prezzi dei materiali e in quelli della lavorazione.

Aldo Mariotti

“ La fortuna è dei cocciuti ,”

Raccontiamo ai nostri giovani amici un fatto accaduto in un aeroporto militare del nostro paese, fatto che dà la misura dell'entusiasmo per l'aviazione che anima la nuova gioventù d'Italia.

L'avanguardista Antero Tieri di Perugia, di 14 anni, uno dei sei figli di un bravo artigiano, un fabbro.

Il giovinetto, appassionato di meccanica e d'aviazione, vedeva qualche volta passare sulla sua Perugia apparecchi, provenienti dall'Aeroporto di Castiglione del Lago, dove ha sede una delle scuole di specialità dell'aeronautica militare italiana, e dove si insegna ai piloti l'ardimento e l'arte del combattimento aereo. Discussioni accalorate nascevano allora tra l'avanguardista ed i suoi giovani compagni, ma nessuno aveva idee molto chiare sugli aeroplani. Alcuni gli dicevano che gli apparecchi, che sembrano così piccoli in cielo, erano invece grandi tanto da non poter entrare nella piazza maggiore della città.

Antero non aveva mai veduto un apparecchio da vicino, ma gli sembrava quasi impossibile che un aeroplano fosse così grande. Come fare per accertarsene? Come fare per volare? Era assolutamente necessario andare in un campo d'aviazione. Ma questo è lontano 64 chilometri, e Antero non ha soldi per il treno e il babbo non gliene potrebbe dare, perchè la famiglia è numerosa e il lavoro scarso. Che fare, dunque?

Il coraggioso ragazzo non si perde d'animo e parte. Dopo due giorni di cammino faticoso eccolo a Castiglione del Lago. Si presenta all'aeroporto e... Voi potete immaginare com'è andata. Gentilmente e affettuosamente, sì, ma viene rimandato; e il nostro eroe deve tornarsene a casa meglio meglio. Com'è possibile che in un campo militare si possano assumere dei borghesi e per di più ragazzi? Questo è il ragionamento logico che il nostro Antero avrebbe dovuto fare. Ma invece... Invece Antero è un po' testardo, anzi cocciuto.

Pochi giorni dopo il fallimento della prima impresa egli riparte

Ci aveva ripensato su ed aveva concluso che la fortuna è, sì, degli audaci, ma soprattutto dei cocciuti.

Si ripresenta, dunque, al campo di Castiglione del Lago con una faccia compunta e uno sguardo umile umile.

— Dunque, che cosa vuoi ancora?

— Volare, signor tenente

— Ma non si può, caro ragazzo! Sei troppo giovane; e poi dovresti essere assunto in servizio regolare. I borghesi, qui, non ci possono stare.

Il povero Antero riprende ancora una volta il cammino e fa ritorno a Perugia più avvilito che mai. Ma in cuor suo ardeva certamente un gran fuoco e nel cervello ronzava il motto ch'egli aveva fatto suo: “la fortuna è dei cocciuti”.

E per la terza volta si presentò all'Aeroporto di Castiglione del Lago.

Cosa dovevano fare gli aviatori di questo testardo incorreggibile? Ucciderlo? Rinchiuderlo in una prigione oscura, perchè non si ripresentasse più all'ufficiale di picchetto?

Non fecero nulla di tutto ciò.

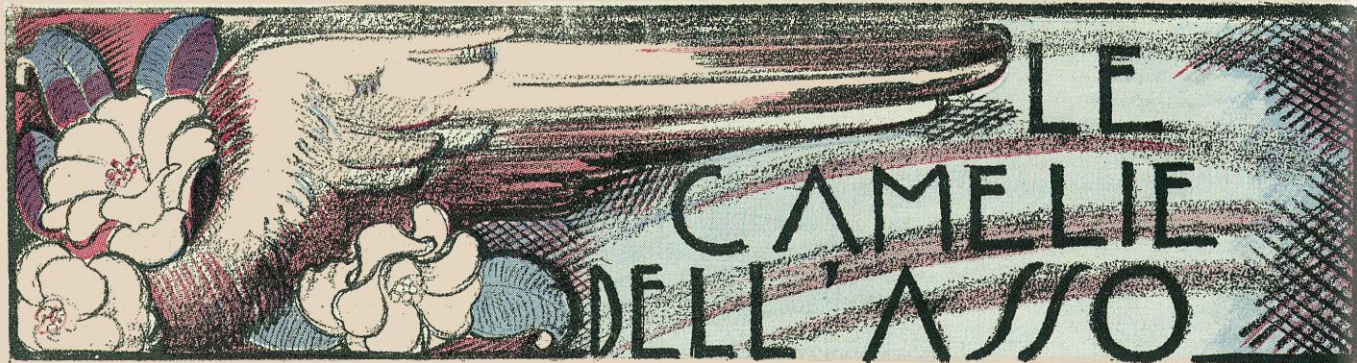
Il comandante del campo, che come tutti gli aviatori d'Italia ha un gran cuore, rimase commosso da tanta insistenza e, impietosito dalle condizioni di quel ragazzo stanco, affamato e lacerato per la lunga marcia, gli rivolse paternamente alcune domande. Le risposte furono sensate, pronte. Il nostro Antero era un testardo di vivace intelligenza.

E allora avvenne il miracolo.

Antero venne assunto in qualità di manovale da una ditta privata che sta svolgendo dei lavori sul campo.

E' inutile parlare del giubilo del nostro eroe già in divisa grigio-azzurra (senza stelletta, però). Egli sta tutto il giorno fra gli apparecchi e non si stanca mai di lavorare e di chiedere mille spiegazioni.

Ci credete se vi diciamo che l'apparecchio del comandante non è mai stato tanto lucido?



Uno non era tornato. Il tenente Guido Valera.

Le notizie erano incerte. Partito all'alba col suo Spad, aveva detto che sarebbe andato in crociera verso il Timavo per cacciare un Albatros che ogni mattina gironzolava da quelle parti curiosando.

Dagli osservatori poco o nulla si era potuto sapere. Era stato visto passare altissimo su Monfalcone alle sei, e dall'osservatorio avanzato di quota

121 avevano assistito ad un breve combattimento fra due apparecchi. Ma uno, l'austriaco, era tosto inseguito dall'italiano, verso l'Hermada. In breve tutt'e due erano scomparsi di là.

Il posto consueto fra il Comandante e l'Aiutante Maggiore era vuoto, e Brida, la piccola fox-terrier di Valera, occhieggiava triste cercando l'assente. L'incertezza della sorte del collega era più penosa che non la certezza di una sventura: ognuno cercava una spiegazione, ma inutilmente.

Un guasto al motore, il serbatoio forato, una panne qualunque, forse una ferita: —

Sarà atterrato a Comen e sarà stato fatto prigioniero! — In tutti era il presentimento d'una disgrazia mortale, ma nessuno aveva la forza di dirlo: sfracellato, arso, irriconoscibile nella carne martoriata fra i rottami dell'apparecchio.

E Aldo Leonardi, più di tutti, pensava alla maschia figura dell'amico che, forse, non era più. Più di tutti gli era stato unito nella lotta. Avevano beffato la morte molte volte assieme, come scherzando con una buona amica.

Ognuno sapeva di dover la propria vita al coraggioso aiuto del collega e lassù nell'azzurro, benchè soli e divisi, ognuno

nella sua fusoliera, ognuno pronto alla propria mitragliatrice, benchè non potessero parlarsi, s'intendevano ugualmente: erano una cosa sola uomini e motori, quasi che l'ansito rabbioso della forza racchiusa, supplisse alle loro voci inudibili.

Avevano entrambi sei decorazioni, sei stellette sul petto.

"Ma io — diceva Valera — ho tutta l'Orsa maggiore, perchè la settima, la stella del Nord, la più bella, l'ho qui nel mio cuore...". Parlava della fidanzata lontana.

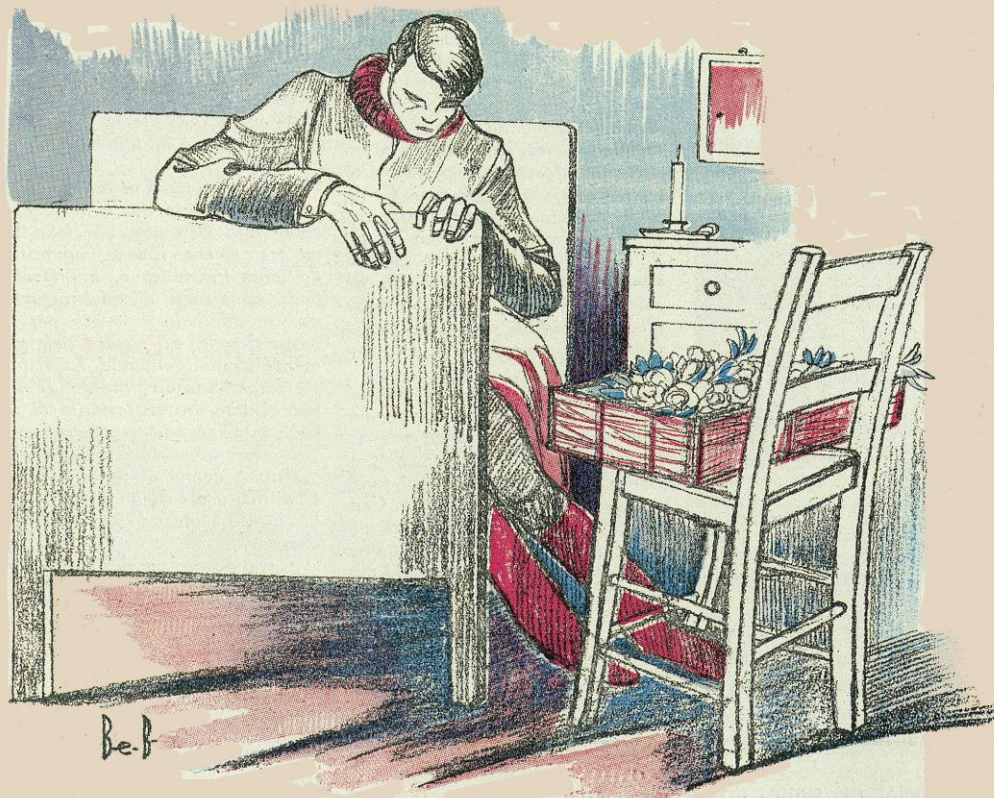
Tutto il passato comune ripassava agli occhi inebetiti di Leonardi. Ed ora, lì a due passi, in una cameretta, vi erano delle cassette, dei libri, delle lettere, dei ritratti, che attendevano un ritorno...

Un posto era vuoto!



Potevano essere le cinque del pomeriggio quando fu dato l'allarme. Era un allarme tardivo: un apparecchio nemico volava altissimo sul campo: gli scoppi degli shrapnells fiocavano attorno alle ali crociate. Si vide distintamente un oggetto lucido fendere l'aria. S'udì un sibilo e quindi un tonfo: era un astuccio di latta, nell'interno un messaggio: « Ten. Guido Valera caduto stamane ore sei Est Hermada in combattimento aereo. Sarà sepolto domani ore sedici nel cimitero di Opcina con onori militari ».

Vi era anche il portafoglio del Pilota, alcune carte, un anello ammaccato, quello che egli portava all'anulare destro. Dell'amico non ritornavano che



le cose del ricordo sulle quali una madre ed una fidanzata avrebbero pianto le lacrime del destino avverso.



Il mattino dopo l'attendente entrò nella camera di Leonardi e gli disse: "È giunta una cesta per il tenente Valera. Il signor Comandante ha ordinato di portarla a lei".

Era una cesta fatta di canne tagliate a mezzo e intrecciate; ne usciva un profumo fresco di fiori racchiusi.

L'aprì lentamente, quasi temesse di profanare un segreto. Era ricolma di gardenie bianche, fresche, profumate. Fra i fiori una lettera: l'aprì. Diceva: "Guido caro, questi fiori dovrebbero giungerti per il tuo onomastico. Ti rechino tutta la freschezza e la purità del mio amore che ti attende con

la più grande fede e con la più grande serenità. Tua Liliana".

Istintivamente guardò il calendario: San Guido. Si abbandonò sul lettino: gli occhi inebetiti fissavano i fiori meravigliosi che dovevano infiorare una festa e venivano a infiorare una tomba.

"Una tomba!". Il vocabolo cupo gli martellò nel cuore. Chi era l'ignota che aveva spedito l'omaggio profumato? Liliana? Ricordò: "la settima

stella, la più bella, la stelia del Nord...".



Parlò a lungo col Comandante: quando uscì dall'ufficio la sua espressione era calma, quasi serena. Mancavano pochi minuti alle sedici allorché diede l'ordine di mettere a punto il suo Spad. Appese fuori della fusoliera la cesta e l'assicurò saldamente affinché la violenza del vento non lo strappasse. Diede il via.

Oltre Monfalcone le prime salve fioccarono attorno, sopra, sotto le ali, capricciose, ed inutili: non mutò rotta.

Lasciò Comen a sinistra, seguì il litorale: scosse Opicina bassa, come velata: sulla ferrovia erano fermi dei trenini come quelli coi quali aveva giuocato fanciullo, il mare sembrava un manto di velluto: lontano un filo di fumo appena visibile. Spense il motore: spiraleggiò. Allora, come ad un ordine, il fuoco contro di lui cessò. Lo Spad scendeva a larghi giri. Leonardi vide delle strade bianche, tortuose, come nastri gettati a capriccio su di un tappeto cinerino; vide un filare di piante e, in fondo, un recinto quadrato e delle croci. Erano di poco passate le sedici. S'abbassò ancora, scorse nel cimitero distintamente il buio di una fossa scavata, vide una bara tutta bianca, e attorno, rigidi, dei soldati, quelli della buona caccia. Allora virò ancora, puntò sul cimitero: sentiva l'aria frusciare fra i montanti delle ali come un lungo sospiro.

Quando fu sulla mèta, tagliò le funi: la cesta s'aprì e piovero i fiori costellando di stelle candide l'aria cristallina. Le gardenie vagavano come le farfalle bianche nelle mattinate di aprile.

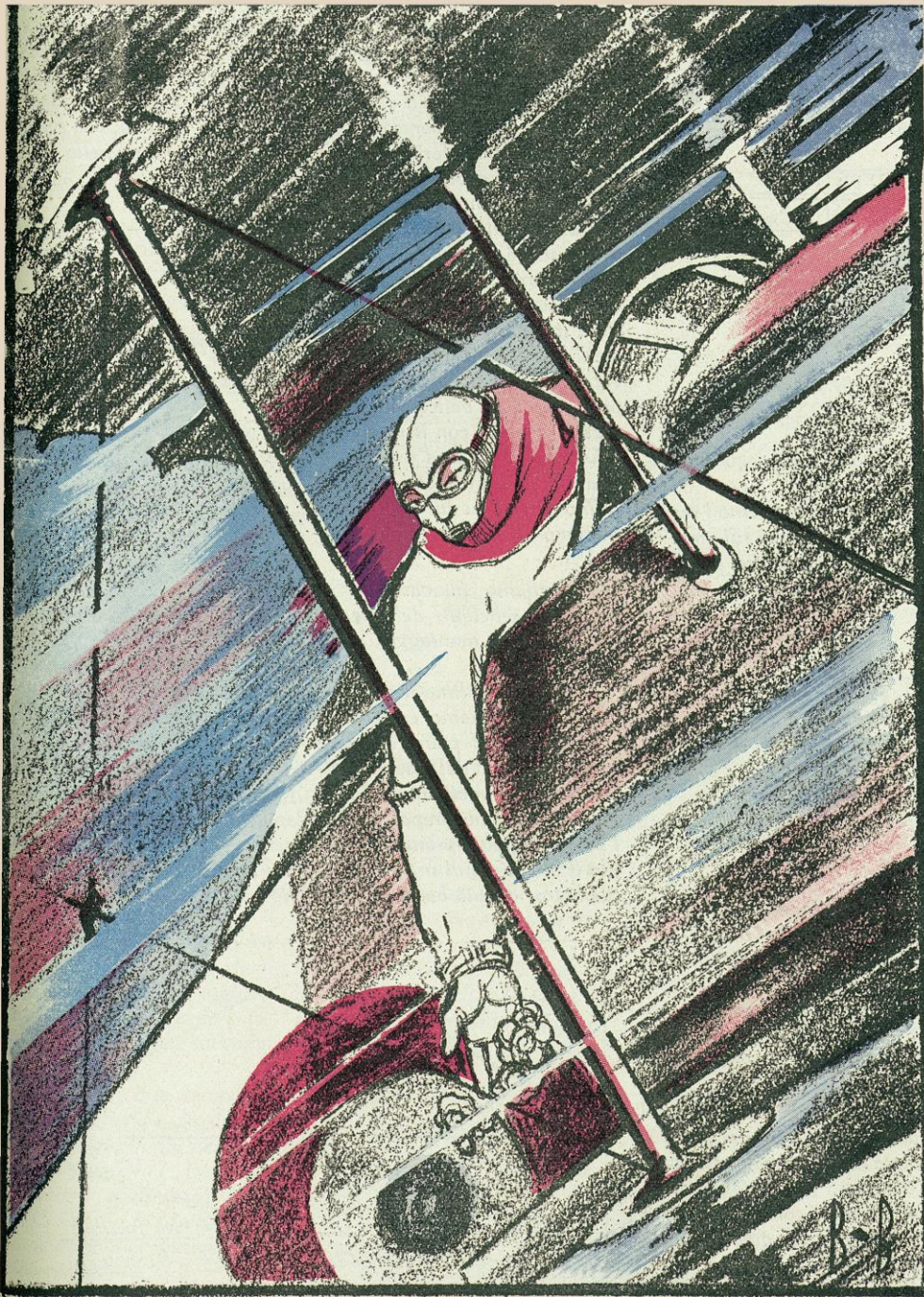
Udì distintamente il comando secco, imperioso, preciso: "Präsentieren".

Vide i soldati presentare le armi. Le baionette luccicarono al sole.

Anch'egli portò la mano stesa alla visiera del casco... e ridiede il gas...

Con un balzo poderoso, lo Spad risalì nell'azzurro.

Michele Malerba



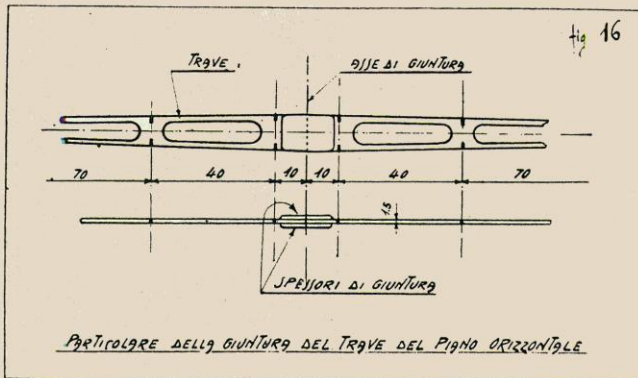
La Palestra

Il costruttore di aeromodelli

(Quinta lezione)

Come abbiamo fatto per le centine dell'ala, faremo anche per queste, e cioè: le ultimiamo prima e con esattezza nella

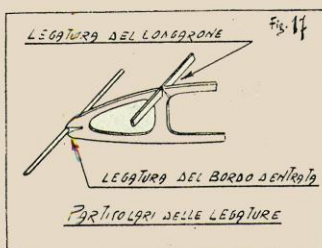
fra la morsa lasciandovelo fin tanto che la colla si sarà seccata. Ed ora riprendiamo l'ala che sarà già pronta per essere tolta dai piani di montaggio, dovendo poi ancora servirci di questi



parte esterna e le traferremo poi internamente per alleggerirle e per permettere l'incastro con il trave, eseguiremo dopo i tagli per l'incastro dei listelli di irrobustimento.

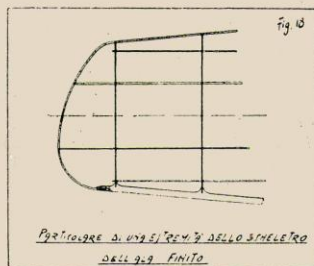
Il trave verrà costruito come le centine. Per quello del piano orizzontale composto di due pezzi si procederà, dopo l'esecuzione dei tagli di incastro, all'unione dei due pezzi eguali, che si incolleranno fra due spessori di compensato di 1 m/m. facendo ben attenzione che la simmetria sia esatta e l'asse centrale longitudinale sia perfettamente su una linea retta. (Fig. 16).

Messi i due spessori con fraposta un po' di colla, metteremo da ambo le parti una striscia di cartone e stringeremo il tutto



per il montaggio degli impennaggi.

Sviteremo e leveremo i regoli che avevamo messo sui piani di montaggio per tenere diritto il



bordo d'uscita ed allineate le centine al bordo di attacco.

Tolti i regoli, staccheremo gli scheletri dell'ala, levando prima i chiodini che tenevano fissati i bordi d'uscita e gli spilli che tenevano i longaroni inferiori.

Agli scheletri saranno rimasti attaccati moltissimi dei pezzetti di carta messi per salvaguardare il disegno; noi li toglieremo, strappandoli con precauzione per non spezzare qualche centina o longarone.

Prima di passare alla rifinitu-

ra definitiva degli scheletri dell'ala, penseremo a montarvi anche il bordo d'entrata costituito da filo d'alluminio di m/m. 1.5 di diametro, che già avevamo preparato.

Questo montaggio sarà assai facile: basterà incastrare il bordo nel solco appositamente eseguito su ogni centina e legarlo con refe forte. (Fig. 17).

Nella curvatura dell'estremità il bordo dovrà incontrarsi con i due longaroni inferiori, i quali verranno tagliati a misura e, fattavi in ognuno l'imposta con una lima sottile e tonda, vi verrà incastrato e legato. (Fig. 18).

L'unione con il bordo di uscita sarà assai semplice; basterà tagliare il filo d'alluminio mediante i tronchesini alla misura necessaria; appiattire un po' l'estremità battendola sulla piastra di ferro con il martello, e fissarla al bordo d'uscita con una solida e multipla legatura di filo di refe su cui dopo spalmeremo un po' di colla. (Figura 19).

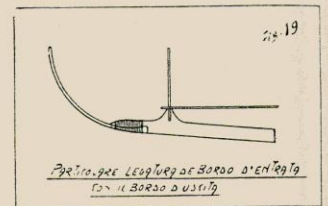
Rimettiamo nuovamente in riposo lo scheletro dell'ala ed eseguiamo il montaggio degli impennaggi.

Monteremo prima il piano orizzontale e faremo così.

Sopra ad un piano di montaggio, liberato dal disegno della mezza ala, mettiamo il disegno che avremo preparato dell'impennaggio e prendiamo del filo d'alluminio di m/m. 1.5 di diametro, quanto basta per ese-

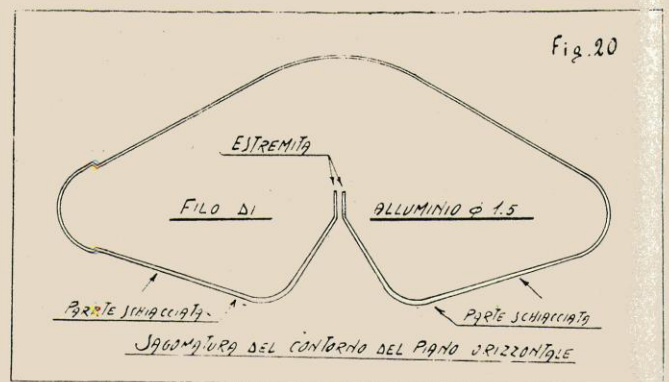
guire tutto il contorno (cm. 90 circa) e con le dita, copiando sul disegno, gli daremo la sagoma necessaria, facendo coincidere le estremità del filo al vertice dell'angolo rientrante posteriore. (Fig. 20).

Con il martello e sulla piastra di ferro schiaccieremo tutta la parte posteriore del bordo e siccome nel far ciò la sagoma che prima vi avevamo data si sarà un po' variata, con pazienza la rimetteremo nella voluta condizione.



Facciamo poi un foro sufficiente in cui possano passare almeno tre spessori di filo d'alluminio del diametro di m/m. 1.5 al centro del trave (Fig. 21) e dopo montiamo le centine una ad una al suo posto e mettiamo il tutto sul disegno, facendo coincidere la costruzione con questo.

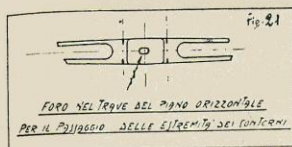
Monteremo anche i due listelli di bosso di m/m. 1 x 2 di irrobustimento e faremo star fermo il tutto sul disegno con spilli di acciaio che planteremo verticalmente nel piano, e faremo anche le diverse e necessarie legature con filo di refe.



del modellista

Eguale procedimento useremo per il timone verticale, tenendo presente che per questo non occorrerà far nessun foro nel trave.

Posti gli scheletri degli irpennaggi in queste condizioni metteremo fra le giunture e il disegno dei pezzetti di carta, come abbiamo fatto per l'ala, ed eseguiremo la incollatura delle diverse giunture.



Durante il tempo in cui la colla farà presa e si asciuga, eseguiremo la rifinitura delle mezza ali che poi uniremo insieme, ottenendo così lo scheletro finito al quale non mancherà che il ricoprimento.

Per eseguire la rifinitura, occorre molta cautela perchè facilmente si producono delle rotture.

Con una lima, preferibilmente mezza tonda, limeremo negli spigoli delle giunture tutti i residui di colla, facendo attenzione di non intaccare nè i longaroni nè le centine; e quando sia possibile, leveremo anche le legature di refe, che ora non sono più necessarie, ad eccezione di quelle fatte per tener fisso il bordo di entrata.

Poi, fissando lo scheletro nella morsa, stringendo il minimo necessario, rifiniremo anche il bordo d'uscita limitandolo ed alleggerendolo nei pressi degli incastri con le centine, togliendo o arrotondando quelle punte grezze che prima avevamo lasciato. (Fig. 22).

Mozzeremo i due longaroni superiori, togliendo ciò che avevamo lasciato in più nei pressi delle centine N. 7, lasciando una minima sporgenza; e altrettanto faremo per tutti gli altri longaroni nei pressi delle centine centrali N. 1.

Con i tronchesini taglieremo

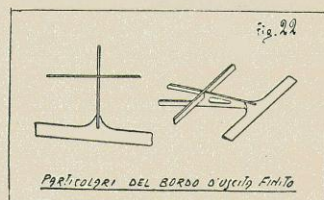
anche l'estremità rimasta libera del bordo d'entrata, limitandone la sporgenza a circa 10 m/m.

Non toccheremo ancora il bordo d'uscita.

In questo tempo, nei piani di coda, la colla si sarà seccata e perciò li toglieremo dai piani di montaggio occorrendoci questi per l'aggiunta delle mezza ali.

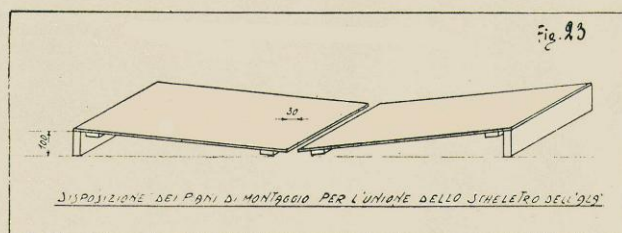
Siccome all'ala è necessario dare una forma di V molto aperta, nel senso della sua lunghezza, perchè automaticamente il modello in volo conservi l'equilibrio laterale, dovremo disporre i due piani di montaggio in modo da ottenere questo V. E faremo così: costruiremo due regoli in legno della lunghezza eguale alla larghezza dei piani di montaggio e cioè 40 cm., dando a questi una sezione trapezoidale con lati di m/m. 97 e m/m. 100 ed uno spessore di m/m. 30.

Fisseremo con viti ognuno di



questi regoli ad un lato estremo ed inferiormente a ciascun piano, ottenendo così due piani inclinati.

Questi due piani li metteremo sul piano di lavoro, o su altro piano ben livellato, uno contro l'altro con le estremità basse affacciate; ma in modo che fra loro sia interposto uno spazio di 30 m/m., mettendovi, se è necessario, anche uno spessore di tale misura. (Fig. 23).



Non sarà male fissare poi questi piani così disposti con chiodi o viti, in modo che non abbiano a spostarsi fin tanto che ci serviranno per la giuntura delle mezza ali e per il ricoprimento.

Disposti così e preparati i nostri piani di montaggio, metteremo su ognuno di essi lo scheletro di ogni mezza ala, facendo coincidere a filo dell'estremità bassa le centine N. 1 in modo

che risultino affacciate allineate e parallele.

Avremo però il bordo di uscita che ci impedirà di ben eseguire questa disposizione e perciò dovremo segnare il punto che coincide con la metà dello spazio interposto (15 m/m. circa) e segare in tale punto, facendo attenzione che il taglio di sega non sia perpendicolare

Giarella

Il materiale dell'aeromodellista

Fissare a priori un determinato materiale piuttosto che un altro, come necessario ed insostituibile per la costruzione dei modelli volanti è forse un'imprudenza, in quanto che la natura del materiale impiegato influisce secondo la capacità del modellista sul valore del modello. Ingegneria ed abilità giocano, durante la costruzione del modello, una parte che difficilmente può valutarsi di modo che materiali che altrimenti sarebbero stati scartati possono anche venire a dare prova brillante delle loro qualità. Ciò non toglie che l'esperienza e la considerazione tecnica del problema possano dare dei suggerimenti e delle valutazioni. Appunto tali suggerimenti e valutazioni è nostra intenzione esporre qui.

La prima considerazione che si impone al primo esame del problema è quella della leggerezza. I materiali più leggeri sono certamente quelli che si debbono preferire, dato che il coefficiente peso gioca una principalissima parte nel valore dei risultati raggiunti, influenzando più che nelle costruzioni aeronautiche reali, date le modeste proporzioni dei modelli, e quindi la difficoltà di assottigliare i pezzi per ridurli solo alle dimensioni necessarie richieste dagli sforzi in gioco. Subito dopo la leggerezza debbo-

no essere considerate le qualità « resistenza » ed « elasticità ». Abbiamo astratto fin qui dalla considerazione « costo » perchè per il modellista non ha, come per il costruttore di velivoli veri, un'importanza tale da influenzare tutti gli altri coefficienti. Va fatta quindi una prima selezione fra materiali leggeri e pesanti, e poi, in seno a ciascuna di queste categorie, una suddivisione in base alla resistenza ed elasticità dei diversi elementi.

La suddivisione fra materiali pesanti e leggeri porta subito alla distinzione dei legni, delle varie essenze e qualità, dal metallo. Osserviamo subito che l'impiego del metallo è molto limitato, ed i modellisti americani, che sono, fra tutti, quelli che hanno fatto una maggiore esperienza, ne consigliano l'uso solo nelle parti accessorie, come attacchi fra le varie parti, elementi di forza, ecc. La ragione ne è evidente, in quanto che l'uso di leghe leggere in lamiera sottili od in elementi di poco peso non può essere che molto modesto e fonte di notevoli complicazioni di montaggio dato che la saldatura non è possibile per questi metalli. Può cominciare ad essere preso in considerazione il materiale metallico solo per modelli che abbiano già dimensioni notevoli, e qui può entrare sotto forma di elementi meccanici specialmente formanti il complesso motore.

Fra i legni numerose sono le essenze che vengono usate. Leggerissima fra tutte è il Balsa, delle cui proprietà ci siamo altra volta diffusamente occupati; seguono il pino e l'abete, e, soprattutto preferito dai modellisti americani, il bambù. A modellisti italiani può esse-

re senz'altro consigliato di preferenza l'abete che, per la provenienza nostrana, può risultare certamente più conveniente; ma in fatto di leggerezza il *balsa* tiene il primato (pesa la metà, circa, dell'abete) mentre il bambù è insuperato per la sua adattabilità, la sua estrema piegabilità ed elasticità, che lo indicano come particolarmente adatto per la realizzazione delle parti curve del modello, e di quelle sottoposte ad urti violenti che spezzerebbero un materiale meno elastico.

Di legno sono tutte le parti resistenti del modello. Il suo scheletro, la sua struttura, il carrello, le sagome dei motori e degli aviatori, e per il collegamento di tutte queste parti valgono, oltre i collegamenti metallici detti, gli adesivi a rapida presa. Il commercio offre una quantità di queste colle a presa rapida e tenaci, ma naturalmente le più indicate sono quelle appositamente preparate, a base di cellulosa, che si dimostrano le più resistenti. I collegamenti metallici sono in genere fatti con legatura di filo o con piccole viti; le crociere ed i tiranti interni delle strutture sono invece costituite con sottili fili (corde degli strumenti musicali a plectro: il *mi* delle chitarre, il *mi* o il *la* dei mandolini), che uniscono ad un'altissima resistenza (nel caso specifico superflua) dei diametri molto piccoli che normalmente non vengono raggiunti per gli altri materiali.

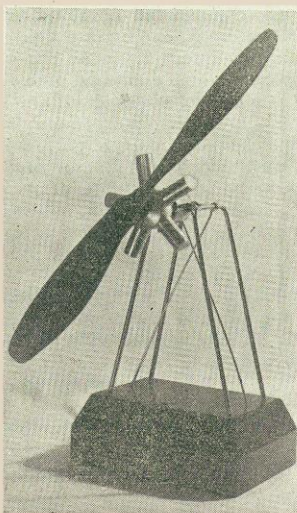
Il rivestimento delle strutture resistenti, siccome ha come scopo di eliminare le resistenze dell'aria presentando al moto una superficie unita, va fatto con un materiale che pesi il meno possibile sulle qualità del modello, e precisamente, quindi, che pesi il meno possibile specificamente. Sete e carte speciali, aventi come paese d'origine il Giappone, si prestano egregiamente allo scopo. Le più pregiate sono le cosiddette « carta di riso » e « carta di bambù », ma ve ne sono molte altre egualmente adoperabili con vantaggio; unico inconveniente di questo materiale è il suo costo relativamente alto, giustificato del resto dalla sua perfezione (basti notare di passaggio che tali carte hanno spessori di 0,07 millimetri!). Un'osservazione che è un po' fuori posto in questo scritto, che dovrebbe occuparsi del solo materiale, non possiamo astenerci dal fare circa l'accuratezza con la quale il modellista deve eseguire il rivestimento dello scheletro del suo modello; la levigatezza delle superfici è condizione essenziale di successo, e, mancando, potrebbe completamente frustrare tutte le altre doti di leggerezza, snellezza, ecc. Per conferire una maggiore levigatezza all'insieme si ricorre, come nelle vere costruzioni, ad uno speciale materiale: la « vernice a tendere ». Si tratta di una speciale vernice cellulosa, all'acetone, che irrigidisce

il tessuto stirandolo energicamente; essa è in commercio per le grosse costruzioni, ma in generale per i modelli non è adoperabile senz'altro così, ma va corretta; è perciò conveniente comperare la « vernice a tendere » per modelli che si trova in commercio già opportunamente dosata. Naturalmente la struttura del modello dev'essere abbastanza resistente per poter sostenere lo sforzo provocato dalla verniciatura e dal conseguente ritiro del rivestimento.

Abbiamo passato in rassegna, molto rapidamente, è vero, tutto il materiale principale necessario per la costruzione dei modelli; restano da considerare i complessi propulsori, ma ad essi dedicheremo un altro scritto. Diremo qui, piuttosto, poche parole sugli accessori.

Essi sono numerosi e svariatisimi, e mentre non sono necessari nella costruzione di modelli semplici (canard), sono indispensabili nei modelli riproducenti esattamente apparecchi veri. Si tratta di sagome di motori, mitragliatrici, sagome di aviatori, degli strumenti dell'apparecchiatura per il volo, ecc. Il commercio offre in parte questi accessori, in celluloido o alluminio, ma il modellista può ricavarli per scavo da blocchetti di legno leggero (il *balsa* è in questo l'ideale). Per quanto aventi anche una funzione resistente importante, pure in questa categoria di accessori classifichiamo anche le ruote ed i complessi per i carrelli di atterraggio: ruote, capottature, grucce di coda o piccole ruote, che anch'esse sono fornite dal commercio.

Viene infine un'altra categoria di accessori, quali i colori, le sigle, i simboli e distintivi, che servono a rendere più perfetta la so-



Motore rotativo T. C. a 5 cilindri. Peso senza elica gr. 100, con elica gr. 118. Con una atmosfera e mezzo di pressione, fa circa 2500 giri. Costruito dagli aeromodelisti Torri e Cavalli, pompieri di Bologna

miglianza del modello col suo originale più grande. Tutto questo può essere creato dall'abilità artistica del modellista, ma in genere è bene riferirsi alle sagome già preparate che permettono una più rapida esecuzione. Per le nostre squadriglie militari e le nostre società di aviazione private non esiste una raccolta completa di tali

simboli (stemmi, diciture, motti a raldici, marche), ed è da auspicarsi la creazione, non soltanto dal punto di vista del modellista, ma anche per una giusta documentazione storica di questa parte, diremo così, « araldica » della nostra aviazione.

Septimus



Rodrigo Ugo. — Il compensato che possiedi e di cui mi hai inviato un campione, è di ottima qualità ed è precisamente quello che occorre per la costruzione delle centine.

Ti auguro di costruire un buono e bel modello.

E' stato ricevuto l'abbonamento ed è stato provveduto per l'invio dei numeri arretrati e dell'« S. 55-X ».

Icaro. — Non sono in grado di rispondere alle tue domande per insufficienza di dati. Occorre tu mi dia il numero dei cilindri di cui è composto il motore — il numero dei tempi (se quattro o due) — il diametro interno di un cilindro — la corsa di un pistone e il numero dei giri che fa l'albero del motore in un minuto primo.

Pietro De Petris. — Il compensato e gli altri accessori per la costruzione del tuo modello potrai averli rivolgendoti alla ditta Ae omodegli, Via Riva Reno n. 118, Bologna.

Per i prezzi richiedi e consulta il catalogo.

Rocchi Renzo - Imola. — L'articolo sui motori di A. M. voleva dare solo una idea generale sul funzionamento dei motori e sulla differenza tra i tipi oggi in uso. Non poteva perciò fermarsi a descrivere particolarmente degli organi accessori.

Ad ogni modo grazie del tuo interessamento che dimostra con quanta passione è seguito il nostro giornale.

Riguardo alla spiegazione sul carburatore, è esatta; però non è scritta nella maniera chiara per essere compresa dai ragazzi.

Maghino Blu. — Rileggi bene le istruzioni per la costruzione e vedrai che riuscirai anche tu, come sono riusciti gli altri nostri amici, a mettere insieme l'« S. 55-X ».

L'idea dell'esposizione di questo apparecchio in un negozio di cotesta città è buona, e se riesci a realizzarla, potremo riprodurre la fotografia della vetrina ove sarà esposto. Naturalmente, in questo caso, ti manderemo altre copie del modello a tua richiesta, nella speranza anche che dell'utile iniziativa tu possa far parlare il giornale locale.

L'autogiro dal capitano spagnolo La Cierva è stato descritto nel n. 12 (1° dicembre 1933) del nostro periodico. Vi leggerai che l'apparecchio non ha timoni e che il cambiamento di quota e di direzione avviene per mezzo del rotore. Certamente all'autogiro è riservato un grande avvenire, specialmente nelle costruzioni turistiche, ma per gli apparecchi di grossa mole si incontrano notevoli difficoltà nella costruzione dei grandi rotori. Non bisogna, però, confondere l'autogiro con l'elicottero: sono due macchine ben distinte. Nell'autogiro il rotore che assicura il sostentamento funziona automatica-

mente, per mezzo della velocità del velivolo; nell'elicottero, invece, la sustentazione è ottenuta a mezzo di alcune orizzontali mosse da motori.

L'idea del centro sportivo è buona, ma occorrono molti steserzi e senza quelli, non si vola.

Antonio Torri. — Le tue lamentele sono più che giuste: anche quest'anno si è voluto includere il limite d'età. Non darti per vinto; l'anno prossimo spero che questo limite sia tolto o almeno sia elevato.

Il tuo motorino è un vero gioiello. Completa ora il modello che hai iniziato, che ti procurerà tante belle vittorie nell'anno venturo.

Alberto Corti. — Non credere di avere fatta un'invenzione. Tale sistema è stato ampiamente applicato e quasi tutti i modelli presentati alla gara nazionale del 1933 ne erano forniti.

In confronto ad un modello con eliche in tandem, il sistema delle eliche coassiali presenta lo svantaggio di accrescere il peso del modello che di regola si cerca di fare il più leggero possibile; e poi vi sono gli attriti degli ingranaggi e dei cuscinetti che per minimo che s'anno, sono sempre a svantaggio.

Il tuo sistema così presentato in quel tuo schizzo deve essere di molto modificato costruttivamente. Non mettere rondelle; ma cuscinetti a sfere. Gli ingranaggi occorrono dello stesso diametro e perciò con egual numero di denti. L'albero superiore deve anch'esso girare e vuol essere montato su cuscinetti e non fermato con un dado. Il tubo fusoliera di diametro 30 millimetri è insufficiente per contenere le due matasse, che è poi dannoso farle contenere in un stesso tubo.

L'Aquilone N. 2 ti è stato spedito. Non darmi del lei.

Enzo Bongiovanni. — Il sistema va bene: adopera ingranaggi di vecchie sveglie.

Italo Stanzani. — All'augurio fattoti sul numero 5 mi rispondi che è inutile, perchè anche tu hai passato il limite d'età. Oh, Fenedetto limite d'età! Non disarmare e resta dei nostri: anch'io sono del tuo parere e ti prometto, come ho già promesso a tanti, che farò il possibile perchè tale inconveniente sia tolto per le gare dell'anno venturo.

Giuseppe Serra. — Il piano anteriore di un modello « Canard » è portante... E come! Sarebbe ingiusto se così non venisse considerato nelle prossime gare. Non sai quanti trucchi e quante discordie nascerrebbero?

Rino Giordani. — L'alluminio pesa chilogrammi 2,600 per decimetro cubo. L'Elektron kg. 1,8, il legno Cirmolo kg. 0,430 e il compensato di Betulla di 4/10 di spessore pesa kg. 0,300 per metro quadrato.

giar.

I primi tentativi in Italia di ascensioni aerostatiche

A prima ascensione su « mongolfiera » italiana fu eseguita da don Paolo Andreani, nobile milanese, il 13 marzo del 1784. L'Andreani la compì partendo dalla sua villa di Moncucco senza clamori e senza stamburamenti. Giustamente la si vuole commemorare perchè segna, senza dubbio, lo sforzo di un innamorato della navigazione aerea.

Però in quel tempo gli appassionati dell'aerostatica furono molti. Nelle scuole ci hanno fatto studiare la bellissima ode di Vincenzo Monti ai fratelli Mongolfier

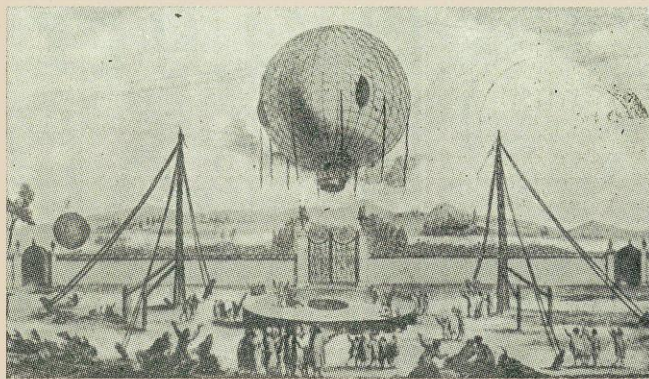
*Quando Giason dal Pelio
Spinse nel mar gli abeti...*

Ma noi siamo in grado di poter affermare che il poeta fin da

qualche anno prima aveva assistito ad una conferenza sul pallone aerostatico.

Fu la domenica 7 marzo del 1784 — ne son passati degli anni! — che il dottor Bellini, sei giorni prima che l'Andreani facesse la sua ascensione, tenne nel pomeriggio, nella sala dell'Ercole a Palazzo Sora in Roma, una conferenza sul pallone aerostatico. A questa conferenza assisteva l'abate Vincenzo Monti, allora segretario a Palazzo Braschi. Egli lesse in quell'occasione alcuni versi su *L'amore e L'amore virtuoso*. Il *Cracas*, giornale dell'epoca, ci fa sapere che conferenza e versi furono molto applauditi dalla nobiltà presente.

D'altra parte, la notizia dell'ascensione dell'Andreani doveva aver suscitato in Italia un certo fervore aeronautico. Ecco infatti che dal medesimo giornale veniamo a sapere che po-



Stampa rappresentante la macchina dell'Andreani nel suo inalzamento e, sullo sfondo a sinistra, durante la discesa.

chi giorni prima, e precisamente il 27 febbraio, dal baccelliere G. B. Romaironi, maestro dei novizi nel Convento dei Padri Agostiniani di San Giacomo a Bologna, era stata inalzata a grande chiostro del convento « una macchina aerostatica di carta, del diametro di 8 piedi, con una piramide, ossia cupolino, superiore alta piedi 2 ».

Questa ascensione parve una cosa meravigliosa, poichè il giornale aggiunge che « la macchina si è alzata sulla città 1200 piedi, con piacere di moltissime persone e specialmente di nobiltà ».

Pochi giorni dopo, e precisamente il lunedì 8 marzo del 1784, cioè dopo la conferenza cui abbiamo accennato, l'abate Filippo Gili, chierico beneficato di San Pietro e cameriere extra della Corte Pontificia, effettuò un'esperienza con un globo aerostatico fatto « con quelle pelli dette di battiloro, del diametro di 1 piede e 6 pollici, misura di Parigi ».

Dal medesimo giornale abbiamo i particolari dell'esperienza. Il Gili « circa le ore 21 italiane portatosi al di sopra della facciata di essa Basilica da quel sito fece partire il detto globo il quale, dopo essersi mirabilmente alzato, prese la sua direzione verso oriente e nel breve spazio di pochi minuti secondi disparve insensibilmente ».

Come si vede, l'interesse per le esperienze aerostatiche era vivissimo, tanto che, mentre l'Andreani si preparava, ovunque si discuteva e si facevano esperimenti con globi aerostatici.

E tale interesse continuò anche dopo. Esistono molte stampe della fine del secolo XVII rappresentanti macchine aerostatiche inalzate tra lo stupore e l'applauso delle folle. In un documento unito alle carte del processo del celebre Cagliostro, v'è il famoso *Evangelo*, scritto dal cavaliere Clementino Vanetti. Da questo documento si apprende una circostanza molto interessante. Nel 1790 fu fatta un'ascensione aerostatica a Trento, alla quale fu presente, mischiato nella folla, Cagliostro, lo storico ciurmadore di ingegno altissimo, ma anche insigne filibustiere. Lo scaltro e



Sonetti in onore dell'Andreani stampati su foglietti volanti.



La medaglia commemorativa dell'impresa di Paolo Andreani

intelligente siciliano, indicando alla folla il pallone che si inalzava nell'aria, affermò che quelle macchine non sarebbero mai dirigibili se non si fosse loro data la forma allungata.

L'affermazione è ferreamente documentata e dimostra come quella intelligenza veramente superiore avesse intuito una verità, che solo un secolo dopo doveva essere confermata dall'esperienza.

Victor

POSTA AEREA

emisf. occidentale emisf. orientale

Ugo Bignami - Milano. — Quel testardo di proto per la seconda volta ha storpiato il suo cognome a pag. 15 del numero scorso. Scusa. Manda altri racconti che speriamo buoni come il precedente. Saluti cordiali.

Prof.ssa Silvia Solinas - Venezia. — Graditissimo è giunto il nuovo vaglia e altrettanto gradite le belle parole per il giornale, che cercheremo di rendere sempre più accetto ai nostri amici. Grazie e saluti distinti

Nicolino Adiletta - Lacedonia. — Sono pervenuti altri 5 abbonamenti da te procurati ed è stato provveduto per tutti i tuoi amici. A te sono state spedite le fotografie della Crociera, come ti avevo promesso, e ti è stato spedito anche un altro modello « S. 55-X ».

Mario Girola - Arma di Taggia. — Ricevuta lettera ed anche vaglia successivo. E' un ottimo pensiero il tuo e pubblicheremo la tua lettera nel numero del 1° aprile prossimo. Sono certo che la tua propaganda sarà efficacissima per l'Aquilone. Saluti affettuosi.

Luigi Biavati - Bologna. — La spedizione del giornale al tuo indirizzo viene fatta regolarmente; quindi informati presso cotesto Ufficio postale su quanto accade. Per contentarti ti sono stati spediti nuovamente i numeri di febbraio. Saluti cordiali.

Arturo Bolognesi e Alberto Pagliarini - Ferrara. — Con mio gran dispiacere non posso aiutarvi nell'opera di finitura del Ca. 90 che, come sapete, è un apparecchio da bombardamento militare, e perciò è soggetto a speciali segreti di carattere tecnico. Lo stesso vi dico per il D. X. Però, a mio parere, sarebbe molto meglio che prima vi iniziaste alle costruzioni aviatorie con modellini volanti semplici ad elastico. In seguito, divenuti più esperti in queste costruzioni, potreste passare a quelle dei modelli di apparecchi veri, che, come dite anche voi, sono più difficili. Per le costruzioni di modelli volanti seguite le nostre pagine per il modellista, che insegnano molto chiaramente anche ai non pratici. Brav. aquilotti ferraresi! Fate onore al vostro grande concittadino, coltivando il vostro entusiasmo per l'aviazione, che è la migliore palestra della nuova giovinezza italiana. Attendo gli abbonamenti per voi e per le... centinaia di amici che promettete. Saluti affettuosi.

Selio - Bengasi. — Ricevuto e provveduto, grazie. Ti sono stati spediti cinque S. 55. X che vorrai distribuire a co' testi nuovi italiani, compreso il modello per l'abbonato che ancora non l'ha ricevuto. Saluti cordialissimi.

Guglielmo Tinaglia - Bergamo. — E' stato provveduto per gli abbonamenti a L'Aquilone e alle Vie dell'Ario che ci hai mandato. Grazie. L'articolo da te incriminato è stato inserito per una svista, perchè il concetto cui si attiene la Direzione è di pubblicare scritti molto facili e molto chiari, specialmente in materia tecnica. Saluti cordiali.

Visconte e Loris - Torino. — Mandatemi il vostro indirizzo che mi viene richiesto da molti amici. Grazie e saluti cordiali.

Maghino Blu - Acqui. — Ho passato al collega Giarella la tua lettera che tratterò principalmente di argomenti tecnici. Ricambio l'affettuoso augurale saluto.

Federico Claudili - Ferentillo. — Ti sono stati spediti 2 modelli che userai per propaganda, insieme al numero del giornale che ti manca. E' stato spedito pure a Fiorelli il N. 5. Saluti affettuosi.

Renzo Dalle Mura - Volterra. — Ricevuto, grazie. Mi auguro che la propaganda che vai svolgendo sia efficace. Se lo riterrai opportuno, potrò farti inviare un paio di modelli S. 55 X da mostrare ai tuoi amici desiderosi di abbonarsi al giornale. Non posso dirti niente

to alla mia foto-caricatura si sono pubblicati i disegni più originali ed anche di questi solo una parte. Per accontentare tutti sarebbe occorso un'edizione straordinaria! Ricambio i saluti fascisti.

Adami Enrico - Verona. — Ho passato il tuo reclamo all'Amministratore. Se da « assiduo lettore » ti trasformerai in... abbonato, non avrai certissimamente più motivo di lamentarti. Vedo che il giornale ti piace: fanne dunque buona propaganda!

te le tue affettuosità, tante e copiose, le riassumo in un bel saluto romano che è l'unico ammesso nel pennuto regno dello Zio Falcone.

Giuseppe Fabbrocini - Terzigno. — La spedizione del giornale al tuo indirizzo avviene regolarmente. Ti consiglio di reclamare presso cotesto Ufficio postale. Saluti cordiali.

D. Z. — Ti sono stati spediti in omaggio due modelli « S. 55-X » che ti serviranno per la propaganda in favore del giornale. Per il tuo eventuale arruolamento nell'Arma aeronautica occorre che tu dia maggiori informazioni sulla tua costituzione fisica. Ti dirò intanto che non è ammessa la vista corretta nelle categorie motoristi e montatori e che per l'altezza di m. 1,83 è richiesto il perimetro toracico di 84 centimetri. Ricambio saluti affettuosi.

Giuseppe Lodoli - Pisa. — Come già ripetutamente è stato detto, l'annata del 1932, cioè la II, è esaurita. A compensarti dei fascicoli mancanti, ti è stato spedito un catalogo di modelli volanti insieme ad alcune fotografie. I disegni degli apparecchi militari non si possono tornare. Manda pure la fotografia del tuo modello. Ricambio saluti fascisti.

Nino Girolami - Verona. — Dunque tu saresti un... aquilotto stile 900! Non credere che io inorridisca per questo: affermo anzi che gli aquilotti, quelli che non si accontentano di sogni e non sono del paese delle chiacchiere, anticipano il duemila! Ti è stato spedito l'opuscolo per l'ammissione all'Accademia ed anche qualche fascicolo di propaganda. Agelio è a Desenzano accanto al suo bolide che, per ora, non è minacciato da concorrenti stranieri. Comunque sta' tranquillo che nell'Italia di Mussolini si vigila, sempre. Salutissimi.

Antonello da Messina - Roma. — I grafici di apparecchi militari non si possono pubblicare. Il modello dell'« S. 55 » è proporzionatissimo all'apparecchio e si spedisce in dono esclusivamente agli abbonati. Per averlo non c'è che da percorrere la diritta via dell'abbonamento.

Inviterò gli aquilotti Visconti e Loris di Torino a scriverti, quando sarai uscito dall'anonimo. Ricambio saluti fascisti.

Paolo Colombo - Bergamo. — Mi compiacio per l'originale esposizione del tuo pensiero e ti ringrazio per l'omaggio del quadretto con l'affettuosa dedica. Ti raccomando la buona propaganda. Alalà.

Carlo Balocco - Torino. — Graditissime mi sono giunte le tue espressioni e ben volentieri ti accolgo nella nostra famiglia. Il tuo spirito giovanile è la migliore garanzia che sarai un amico dei più fedeli. Ricambio auguri e saluti cordiali.

Bianca Elio - Vigevano. — Non faccio per vantarmi, ma noi romagnoli abbiamo sempre delle idee luminose. Manda pure la differenza in francobolli e fatti onore con la propaganda: così mi sarai doppiamente caro. Saluti fascisti.

Bascia Aldo - Cagliari. — P favo per la decisione presa di farti « aquilotto » e bravissimo per l'attiva propaganda, che è una pratica dimostrazione di affetto al giornale. La gara per il mio ritratto immaginario è ancora aperta. I miei colleghi di redazione da qualche tempo non



Le lettere degli aquilotti e delle rondini piovono, ma il nuovo collaboratore di Zio Falcone non trema.

— e me ne dispiace — intorno alla questione di quella Casa editrice, alla quale potrai ripetere i tuoi inviti. Ricambio saluti affettuosissimi.

Tancredi Cataldo - Bari. — Il tuo desiderio è stato accolto sotto forma di omaggio. Vedi di fare attiva propaganda tra i tuoi amici. Saluti.

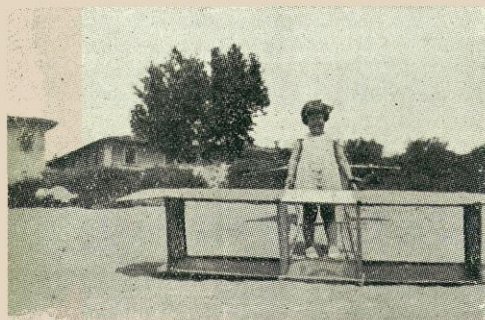
Antonio Mazzitelli - Nicotera. — Riceverai (se non ti è già pervenuto) il modello « S. 55-X » che ti spetta. In quan-

Rizzini Ignazio - Villafranca di Verona. — Ti sei presentato a capo di una bella squadra di « aquilotti » e non posso non accoglierti con tutto il piacere. Bravo. Ti sono stati spediti i fascicoli di saggio richiesti ed attendo di sapere che le « note pratiche » hanno dato buoni risultati. Ricambio il saluto romano.

Luigi Cardine - Vigevano. — Il dono dell'« S. 55-X » ha suscitato fra gli abbonati una vera ondata di entusiasmo e noi ne siamo per primi soddisfattissimi. Tut-

vedono che zii Falcone da ogni parte e mi sognano anche di notte in tutte le trasformazioni scaturite dalla fantasia dei miei « aquilotti ». In quanto all'« enimmistica » vi darò anche le « parole incrociate ». Scrivimi pure senza timore di annoiarti: ma senza « ossequi ». Io desidero e ricambio solo i saluti fascisti, affettuosi.

Giovanni Grattarola - Alessandria. — Molto lieto che l'Aquilone ti sia tanto piaciuto, ricambio i saluti. In quanto al



A Santa Croce
sull'Arno (Pisa)
le bimbe di pochi
anni sanno
già pilotare i...
cervi volanti

mio « ritratto immaginario » tieni presente che il concorso è sempre aperto.

Luigi Pazienti - Roma. — Attendo il sacco con le « bellissime idee » e te ne ringrazio in anticipo. In quanto al concorso enimmistico, le norme regolamentari sono tassative. Ricambiati i salutissimi.

Avionetta - Milano. — Dunque ecco la storia di una rondinella che cerca (nelle edicole) e non trova, l'Aquilone: « Tu sapessi quante volte sono andata in Galleria (è dal 14 febbraio che ci vado tutti i giorni, fai tu il conto!) in cerca dell'Aquilone » per sentirmi sempre rispondere che non era ancora arrivato. Ieri (1 marzo), ho visto un'edicola ove ancora non avevo chiesto del giornale tanto desiderato, mi sono avvicinata e ho ripetuto il mio grido di rondinella ansiosa: — C'è l'« Aquilone »? — Sì! Non puoi avere un'idea della gioia con la quale ho preso il mio caro « Aquilone », quasi con orgoglio! Dopo tanto tempo me lo meritavo, non ti pare? Tu dirai: — Eh, vedi, « Avionetta », cosa vuol dire non essere abbonati? Hai ragione, Zio Falcone, hai ragione, ma non dubitare, appena avrò raggranellato le sette lirette te le manderò immediatamente ». La storiella è istruttiva ed eloquente. Prendo nota della promessa sottolineando il particolare delle sette lirette raggranellate, frutto cioè di personali economie. Brava. In quanto al convegno di « aquilotti » e di « rondinelle » da tenersi a metà giugno a Milano, in occasione della Mostra dell'Aeronautica, l'idea mi sorride. Preciseremo. Ed eccoti un bel grazie per la promessa propagandata. Salutissimi.

Giovanni Flores - Napoli. — Bravissimo! Ottima iniziativa la tua e tale da meritare una speciale segnalazione all'ordine del giorno. Ti faccio spedire, a parte, gli indirizzi richiesti dandoti senz'altro mandato di organizzare un primo convegno di « aquilotti partenopei ». Puoi anche prendere accordi con i dirigenti locali dell'Aero Club. Saranno ben lieti di aiutarti. Quando il nido sarà costituito, verrò a conoscerti. La collaborazione degli abbonati non è soltanto gradita, ma anche desiderata. Mandala pure che esamineremo col desiderio di accontentarti. In quanto al concorso hai tempo sino al 30 marzo per inviarmi la tua originalissima trovata. Puoi spedire in una scatoleto fra due strati di ovatta. Ricambiati i salutissimi.

I miei concorsini sono accolti, dagli « aquilotti » e dalle « rondini » che mi onorano e allietano con le loro epistole, con manifesta simpatia. Insisterò quindi a proporre di sempre più originali e sarò lieto se i miei corrispondenti mi offriranno l'aiuto della loro fantasia.

Sino al 30 marzo è confermato il problema: « Esprimete allo Zio Falcone un pensiero affettuoso, senza usare nè pena, nè matita, nè inchiostro ». Sono arrivati i primi saggi e vi assicuro che c'è di che divertirsi!

Il concorso sul tema: « Riassumere efficacemente con non più di cento parole, una grande gesta aviatoria » è scaduto il 15 febbraio.

Sono risultati vincitori: Costantino Fassò

di Cagliari e Armi Dalilla di Milano, cui saranno spediti i libri premio.

Ecco il lavoro premiato di Costantino Fassò:

L'ESPERIMENTO POSTALE ROMA-BUENOS AIRES

27 gennaio 1934-XII: Lombardi, Maz zotti, Battaglia, Giulini partono da Montecelto per Buenos Aires. Le teppe Roma-Casablanca, Casablanca-Dakar sono com pite tutte fermandosi soltanto per i rifornimenti. Dakar-Natal, tappa notturna condotta impeccabilmente fino alla costa americana, termina bruscamente per maltempo ed errate segnalazioni radiogonometriche: atterraggio, causa esaurimento di benzina, in campo acquitrinoso (Fortaleza), con danni irreparabili all'apparecchio.

Benchè non sia riuscito l'esperimento postale, il volo del "Savoia 71" è gloriosissimo per noi fascisti: è stato battuto il "record" Europe-Sud America, impiegando quarantasei ore, tempo inferiore a Ferrarin e Mermoz, entrambi senza posta.

Ed ecco il lavoro di Armi Dalilla:

"Dio"! Con queste tre lettere d'alfabeto Umberto Maddalena sa compendiare il tumulto dei sentimenti che gli si agitano in cuore quando, finalmente, riesce a scorgere la Tenda Rossa.

La grande e generosa impresa di Maddalena che per primo riuscì ad avvistare ed a soccorrere i naufraghi del dirigibile "Italia" resterà tra le pagine più belle dell'Aviazione Italiana, resterà luminosa tra le più eroiche gesta dei grandi aviatori di tutto il mondo.

Portare soccorso ai fratelli che lo invocano è, oltre ad opera altamente umanitaria, la più eloquente dimostrazione di possedere un cuore di uomo e di soldato.

Umberto Maddalena è una tra le più nobili e simpatiche figure italiane.

Ed ora inauguriamo le nostre segnalazioni:

All'ORDINE DEL GIORNO

Segnalo all'« Ordine del giorno » degli Aquilotti e delle Rondini dell'Aquilone:

Rizzini Ignazio di Villafranca di Verona; Morrello Luchetti di Prato; Mela Isaia di Pisa; Nicolino Adiletto di Lacedonia, per « la buona ed efficace propaganda svolta a favore del giornale ».

Avionetta di Milano, per « aver proposto l'organizzazione di un convegno milanese di Aquilotti e Rondini da effettuarsi nel giugno c. a. in occasione della « Mostra dell'Aviazione ».

Giovanni Flores di Napoli, per « essersi assunta l'iniziativa di raccogliere tutti gli abbonati di Napoli dell'Aquilone in un nido di Aquilotti e di Rondini fecondo di belle iniziative e di fervida propaganda ».

Gli Aquilotti e le Rondini che si assumono l'iniziativa di costituire nidi o che comunque desiderano conoscere personalmente o per corrispondenza camerati della propria o di altre città, me lo scrivano. Non ho difficoltà, quando lo si desidera, di pubblicare indirizzi e richieste di corrispondenza. Questa nostra pagina deve unire come in una grande ed operosa famiglia la bella giovinezza della Patria, anelante di spaziare i più vasti e luminosi orizzonti.

Aquilotti e Rondini dell'Aquilone: a Noi!

Zio Falcone



21. - CAMBIO DI GENERE.

Ecco due cose, amici, di ruina fatale apportatrici: per l'una può l'uomo perdere la stima al mondo e per l'altra, la nave nell'oceano può inabissarsi al fondo.

22. - ANAGRAMMA A FRASE.

In villeggiatura

Con la mamma la bimbetta lieta sta sulla rena e l'aura profumata -xxxx xxx xxxx a la villetta quea cinto di verde e d'oro incoronata.

"Chi arriva a mezzogiorno con tanta fame?" chiede alla mamma la bimbetta ardita. Orsù, mamma, orsù xxxxx xxxxxx conviene e pane e frutta saporita!

23. - ANAGRAMMA

E' uno scherzo. Ma che strano... fa volare l'aeroplano!

24. - SCIARADA

Frutto è il primier, e l'umile secondo
Frutto è dei campi e nutre tutto il mondo:
E frutto dell'ottobre è il mio totale,
Che nella forma al primo è alquanto [uguale.

❖

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

Scadenza: 15 aprile 1934-XII.

Premio: Graziosa spilla ricordo dell'Anno Santo.

Mentre andiamo in macchina ci giunge questa fotografia dell'avanguardista Antero Trieri, protagonista dell'avventura che narriamo a pagina 7 di questo numero.



SOCIETA' ANONIMA
"AEROPLANI
CAPRONI",
CAPITALE EMESSO E
VERSATO L. 10.000.000
MILANO (Taliedo)
Costruzioni di aeroplani ed
idrovantoni per servizi militari,
civili, scuola e da turismo

COLLABORATORI

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

"LANE MARZOTTO"

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



(Continuazione dal numero precedente)

Curioso! Anche questa volta il vento lo fece muovere, però in modo diverso: senza capriole, con lunghi salti all'indietro, rasente terra, è vero, ma sempre in posizione giusta.

Tornai a legargli la cordicella al punto di prima, lasciando a bordo il sacchetto di sabbia e tentai di tenerlo fermo, ma senza riuscirci.

Il vento era così impetuoso, che il finto gabbiano si alzò un poco e mi costrinse a seguirlo camminando, fino a che ridiscese.

— Bibi, facciammo presto a incollare le ali e ti farò vedere una bella cosa, se però dura questo vento. —

Ci affrettammo a sciogliere una buona quantità di colla da carpentiere, di cui avevamo una grande cassa piena; poi ne spalammmo largamente le foglie di banano che si saldarono prestissimo, indurendosi.

Siccome mancava parecchio al tramonto, verniciammo il resto delle foglie là dove non si riunivano, ed anche nel lato inferiore delle ali. Il sole s'incaricò di asciugare rapidamente. Tutto il rivestimento pareva di cuoio e non c'era più pericolo che si snuovesse.

Perchè l'uccellaccio di bambù non ricominciasse i suoi salti, lo avevamo caricato di un secondo sacco di sabbia più pesante del primo.

Naturalmente, siccome non avremmo potuto con le nostre braccia di bambini sollevare i sacchi già pieni per metterli nello scafo, li avevamo riempiti nello scafo stesso.

— Ed ora sta' attento, Bibi, — cominciai, mentre aspettavo che la colla fosse perfettamente secca. — Ora faremo una grande prova. Ho capito che questo uccellaccio di canna è una specie di grande aquilone che va su quando c'è il vento che lo spinge. Non ti so dire perchè, ma ci vuole lo spago, se ne si rovescia da tutte le parti. Ora noi legheremo una cordicella assai lunga e lasceremo nello scafo un sacchetto solo: poi vedremo quello che succede. Bisogna lasciar andare la corda un po' per volta, come per l'aquilone. Useremo la corda dello scandaglio del bastimento; è abbastanza robusta e leggera. —

Così vuotammo uno dei sacchi e tenemmo saldamente la funicella, in attesa.

Venne una raffica assai forte e sollevò l'aquilone; subito mollammo un po' di corda e quello saliva sempre più veloce e noi tenevamo sempre la corda, e le mani ci dolavano.

Poi la corda finì, ma noi fin da prima ne avevamo legata forte la estremità a una radice.

L'aquilone era su, nel cielo, alto, assai alto, molto più di venti o trenta palmi. Lo vedevamo piccolo piccolo. Ogni tanto oscillava e scendeva un poco e la corda si allentava; ma subito risaliva e tirava.

Sedemmo assai stanchi e restammo a guardarlo tutti beati, non so per quanto tempo. Io intanto pensavo che lassù poteva esserci Bibi, perchè l'aquilone aveva un carico pesante quanto lui, anzi, di più.

Non dicevamo nulla, non sapevamo che dirci.

A un certo punto mi accorsi che il sole era tramontato e che cominciava ad alzarsi la solita nebbiolina della sera.

Sul nostro bell'aquilone c'era ancora sole, però.

CAP. X

Il gioco del capitano e del marinaio

Mi è assai difficile parlare dei giorni che seguirono il primo volo del nostro aquilone.

Avevamo tutti e due una grandissima smania di far presto, ma io capivo che invece dovevamo lavorare senza precipitazione, perchè sarebbe stata davvero una gran brutta cosa ricominciare tutto da capo.

Dovetti faticare assai per convincere Bibi a non mettere troppo zelo nel volermi aiutare. Mi faceva delle legature complicatissime, povero piccino, ed aggiungeva pezzi di sua fantasia che, secondo lui, ci avrebbero « portati su » molto più presto.

Quando dopo due o tre giorni vidi che il lavoro procedeva maluccio e troppo lento, perchè molte cose dovevo rifare di quelle eseguite da Bibi, gli feci questo piccolo discorso subito dopo cena.

— Senti, Bibi; tu vedi che così l'aquilone non viene bene.

— Ma a te non piace niente di quello che faccio io! — rispose con voce di bizza...

— Non è questo. E' che abbiamo ognuno un'idea differente di come va fatto. Forse hai ragione tu o forse ho ragione io. Chi lo sa? Ma certo non possiamo fare la stessa cosa come vuoi tu ed anche come voglio io. Capito?

— E allora? Pure io voglio fare. Io so lavorare bene... Ecco.

— Sì, sì certo. Tu lavori benissimo, anche meglio di me. Ma vedi, se vuoi che l'aquilone venga bene, bisogna che sia uno solo a dire che cosa si deve fare; l'altro aiuta e basta. Sta' dunque a sentire che facciamo. Prima fabbrico io un aquilone grande come voglio io e tu mi aiuti solo quando te lo dico; poi, se va male, sarai tu a fabbricarlo un altro, e io ti prometto di obbedirti a fare tutto

quello che tu mi dirai. Va bene? Come se fosse un gioco. Prima tu sarai il marinaio e io il capitano e poi il capitano sarai tu e a tutto quello che mi comanderai io dirò: « Sì, signor comandante » — Sei contento? — Sì, così va bene! — e rise — Io ti dirò: lega qui!...

— Ed io legherò lì.

— Poi ti dirò: Batti forte qua sopra!

— Ed io batterò fortissimo.

— No, fortissimo, forte!

— Giusto. Forte...

— E se ti dirò: Lascia questo che non lo sai fare...

— Io lascerò e ti starò a guardare zitto zitto.

— Allora, il gioco mi piace. Il capitano e il marinaio... Farò il capitano come... — abbassò all'improvviso la voce — come papà sull'« Alba Marina » e... — Ma non potè terminare e scoppì a piangere improvvisamente, con la testa sulla mia spalla.

— Oh, Marino, Marino mio, perchè non c'è più papà? Dov'è la mamma?

Credo di aver pianto anch'io in quel momento, e mi detti dello stupido per aver rattristato, senza volerlo, il mio Bibi.

CAP. XI

La barca del cielo

Dal giorno in cui Bibi si convinsse ad aiutarmi facendo le cose che gli dicevo nel modo che volevo io, tutto andò bene.

L'armatura veniva su fortissima e leggera. Avevo trovato un modo di congiungere i bambù assai migliore delle legature. Se due canne dovevano andare una di seguito all'altra, ne infilavo le due estremità più grosse nell'interno di un pezzo di bambù, in modo che ci potessero stare bene incastrate senza muoversi. Per essere ancora più sicuro, poi, col succhiello le foravo e le univo con dei pioli impeciati, di legno, assai robusto.

Questo sistema, prima volli provarlo con delle canne qualunque e risultò così buono, che quando le appoggiai a due rialzi e cominciai a saltarci sopra, si ruppero in un altro posto, ma non nella giuntura.

Quando tutta l'ossatura fu pronta, tendemmo degli spaghi impeciati fra una canna e l'altra delle ali, perchè aiutassero a sostenere le foglie di banano del rivestimento. Non dimenticai, prima di applicare le foglie, di unire con funicelle robustissime le punte delle ali al fondo dello scafo. Così si evitava che, volando, si torcessero in alto.

Una sera tutto fu pronto, e, per prova, entrammo in quella specie di barchetta che stava fra le ali.

Ci trovammo assai incomodi, perchè le canne del telaio ci facevano male e coi piedi sfondavamo le foglie che lo foderavano.

Rivestimmo allora l'interno con una coperta leggera, ben legata agli orli e con due cuscini facemmo i sedili.

Ora si stava veramente bene. Non so se ho detto che avevamo lavorato a ridosso della nostra capanna, dove eravamo al coperto dal vento; ma ora che l'aquilone era terminato, dovevamo trasportarlo all'aperto e caricarlo con un peso pari al mio e a quello di Bibi insieme.

Il Nostromo

(Il seguito al prossimo numero).