

L'AVILONE

Abb. annuo L. 14 - Semestrale L. 7,50
Esteri L. 28 - Un numero Cent. 30

settimanale di aeronautica per i giovani

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



DIZIONARIO AERONAUTICO ILLUSTRATO: "L'ATTENTI,"

UN GIUOCO ISTRUTTIVO

Com'era da immaginarsi, molti lettori de « L'aquilone » hanno messo subito in atto i consigli di Gibbi costruendo tra le mura domestiche ricoveri blindati a prova di bomba ed eseguendo esercizi di difesa passiva che hanno messo a subbuglio famiglie e vicinato.

Sentite questa. Un fantasioso aquilotto ha riunito quattro o cinque amici ai quali ha fatto una lunga dissertazione sul volo, sulle bombe, sui ricoveri, sulle maschere contro i gas; quindi, preso possesso di una cantina e di una soffitta, ha organizzato i principali servizi di difesa.

La soffitta fungeva da abitazione, la cantina da ricovero.

Il più piccolo della banda, al segnale d'allarme suonato con una enorme padella della vecchia appesa nella tromba delle scale, doveva abbassare l'interruttore principale della luce e quindi a pieni polmoni imitare il ronzio dei motori intervallandolo col sibilo delle bombe e colpi di martello sulla padella. Gli altri dovevano compiere nel più breve tempo possibile tutte le previste operazioni da buoni, calmi e disciplinati cittadini.



Riproduzione del « Breda 39 ». Costruttore il milanese Mancini, il quale, con questo modello, doveva partecipare al concorso nazionale.

Senonchè, dopo un paio di prove, Piero, il sempre scontento della compagnia, ha detto:

— Ma che gusto c'è a scendere in cantina piano, piano? Non sarebbe più divertente fare un po' di « timor panico » e vedere che succederebbe se non fossimo calmi?

L'approvazione è stata unanime e ben presto la scena dell'allarme è diventata una baroonda... Ai colpi di padella, ai sibili, al rombo (polmonare) degli aeroplani, si sono unite grida di paura, urla frenetiche, del gruppo dei « cittadini presi dal timor panico ». La corsa per le scale è diventata una gara di velocità con salti, spintoni, cadute, evoluzioni acrobatiche alle curve. La porta della cantina è stata quasi scardinata. Il gatto della « sora Clementina », munito di una maschera contro i gas, fatta con la punta di una vecchia calza che gli proteggeva un po' troppo la vista, dopo una serie di disperati tentativi per riacquistare il lume degli occhi, travolto e spaventato dalle urla e dalle pedate, ha infilato la porta aperta dell'appartamento del « sor Aristide », dove la sua cieca disperazione ha combinato un fracasso di ninoli che il sor Aristide dichiara autentici giapponesi, mentre il « sor Paolo », chiamato in causa, giudica volgari imitazioni in gesso.

Dopo questi primi esperimenti, il giuoco « istruttivo » (come lo dichiara Carlo, l'aquilotto capo-banda) ha subito modifiche e si è arricchito di regole dettate dalla esperienza. Innanzi tutto la corsa per le scale ha assunto tono ed importanza di gara. I primi arrivati si dichiarano « salvati », gli ultimi, « morti » o « feriti » o « colpiti dai gas » e debbono sottoporsi al salvataggio e ad una violenta respirazione artificiale.

Le bambine ed i più piccoli debbono formare sempre oggetto di « salvataggio ».

(Dimenticavo dirvi che la schiera di aderenti agli esperimenti in parola è triplicata dopo il primo giorno di prove, malgrado le proteste del « sor Aristide » e della « sora Clementina » che stanno formando una società sul tipo di quella delle Nazioni, per impedire ai nostri ragazzi di compiere il proprio dovere di cittadini in caso di attacco aereo).

L'ultimo esperimento, veramente completo, è stato eseguito l'altra sera. « Di sera — assicurava Carlo — riesce meglio perchè l'interruzione della luce è reale ».

Ed infatti verso le sette, i nostri amici si sono dati convegno nella soffitta.

In quei pochi metri quadrati polverosi, una dicina di piccoli cuori battono rapidi nell'ansia dell'attesa. Però, per essere nel giuoco, bisogna dimostrarsi calmi ed è severamente proibito prendere i primi posti vicino alla porta allo scopo di avvantaggiarsi nella gara di discesa delle scale.

L'attesa si fa svernante. Ma perchè quello sciocco di Mino, non dà l'allarme?

Carlo esce in ricognizione sulla tromba delle scale e scopre la ragione del ritardo.

— Quel vecchio babbeo — così riferisce Carlo agli amici — del sor Aristide s'è presa la padellaccia...

— ...e si è appostato sull'uscio con un bastone... — rincara Mino, che arriva trafelato per la corsa e... per lo spaghetti provato.

Che si fa? Tutti guardano Carlo ed attendono la sua decisione.

Alla loro mente, in quel momento, si affaccia il bisogno di un capo e Carlo sente a sua volta il peso e l'importanza della sua responsabilità. Decidere! Comandare!

Là, il sor Aristide col bastone. Qua, gli amici insubordinati, la sua dignità di capo.

Un rapido esame di coscienza lo porta alla conclusione che essendo il suo giuoco il « mezzo per imparare a salvarsi » è... un giuoco istruttivo: un dovere. Un altro rapido esame della situazione e delle forze lo rincorano a battersi.

Il piano è presto fatto. Tina, la piccola bionda ottenne figlia del portiere che s'è fasciata la testa perchè deve fare la parte della « ferita », scenderà al portone ed abbasserà l'interruttore della luce. Giulietto, che abita di fronte al sor Aristide, fingendo di tornare a casa, sosterrà sul pianerottolo ed appena

fatte le tenebre, chiuderà la porta del sor Aristide e vi rimarrà aggrappato fino al passaggio degli altri. Una vecchia latta di petrolio sostituirà magnificamente la padella e in via eccezionale suonerà l'allarme dopo l'interruzione della luce.

L'impedimento del sor Aristide, il pericolo, il nuovo piano, l'impeto di Carlo, hanno acceso lo spirito avventuroso della piccola schiera.

Tina fa qualche timida osservazione sulla sua parte e confessa il timore di prendere la scossa... e le busse. Ma basta l'espressione di disprezzo che tale timore suscita sul volto dei ragazzi per deciderla ad osare. Si toglie la benda e s'avvia. Giulietto la segue dandosi delle arie per il grave e difficile incarico ricevuto. Tutti gli altri, silenziosi, trattengono il respiro, si portano sul pianerottolo a spiare, pronti al balzo. Ughetto stringe nelle tasche due lampadine fulminate che al momento buono farà esplodere e freme assaporando il successo della sorpresa sui compagni.

I passi della Tina si allontanano nel fondo delle scale. Deve essere arrivata. Ecco! La luce si spegne.

Un breve vociare; il colpo secco di una porta che si chiude d'improvviso. Il sor Aristide è in trappola. Via! Un urlo, un fracasso indiovolato. La turba si precipita per le scale, a taston.

Ma che succede?

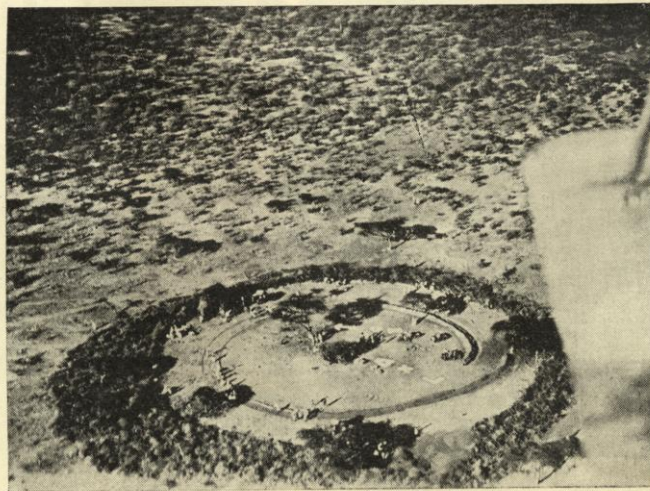
Si ode Giulietto che grida: « E' rimasto fuori! è rimasto fuori! ».

« Ma chi? Che cosa? ».

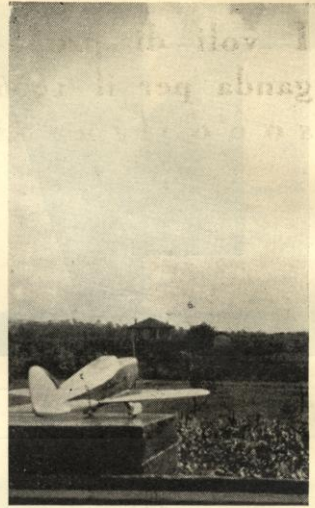
Il mistero è svelato al terzo piano. Giulietto, appena fatto buio, s'è precipitato per chiudere la porta del sor Aristide; ma questi, prima di lui, vista mancare la luce, è uscito. Sicché ora è sul pianerottolo e la porta sotto l'impeto di Giulietto s'è chiusa.

Non si batte e non batte nessuno il povero vecchietto. Vorrebbe scappare anche lui, ma ha la ritirata preclusa. E' un momento di tragico orgasmo. Alle urla dei ragazzi si uniscono le imprecazioni del sor Aristide e quelle degli inquilini rimasti senza luce.

Al primo piano poi, la tragedia raggiunge il diapasno. La turba in fuga si scontra con un inquilino che, prudentemente, accende un cerino. Un attimo! E' il padre di Carlo. La sua voce baritonale con un « Che succede? » perentorio spezza ogni velleità. Ugo che si trascina dietro la latta facendola battere in continuazione sui ferri della ringhiera, scaraventa il corpo del delitto



Fotografia aerea di un accampamento di nostre truppe di colore presso Ual-Ual. Le lettere visibili sul terreno servono di segnalazione e indicazioni agli aerei.



Riproduzione in scala di un apparecchio americano. Costruzione in balsa di Gustavo Fagnani di Milano

nella tromba delle scale. Al tonfo sordo risponde un urlo di terrore. E' Tina che si è sentita precipitare ai piedi il non previsto proiettile.

Carlo non osa più comandare. Di fronte al padre, che per fortuna non lo ha riconosciuto, batte in rapida fuga senza nemmeno gridare il fatidico « Si salvi chi può! ». Però i gregari non ne hanno bisogno e lo « squagliat » di volta generale.

Tornata la luce, nella tromba delle scale si sono riversate ed hanno rimbombato per un buon quarto d'ora le proteste e l'ira di tutti gli inquilini. E tutto quel caos s'è scaricato sul gruppetto del pacifico « sor Otello », il portiere, il quale, naso in alto, mezzo congestionato, brandendo la latta vuota di benzina come prova del delitto, sbrattava di non saperne niente, che era una vera indecenza, e tra le proteste generali che decretavano la sua colpa intravedeva la terribile minaccia di sanzioni sulle manie natalizie.

Però noi sappiamo che dopo i rimproveri e qualche busa, la birichinata dei ragazzi ha suscitato in seno alle famiglie lunghe discussioni sulle incursioni aeree, sul modo di difendersi, sulla necessità di attrezzare in tempo le cantine dei palazzi, ecc. ecc.

Carlo con molta diplomazia ha fatto circolare L'aquilone con i consigli di Gibbi. Anche il sor Otello se l'è voluto leggere ed ora ne parla a qualche serva, tentando di sondare l'umore degli inquilini sull'incursione sperimentale dell'altra sera e sul loro atteggiamento sanzionistico per le manie natalizie.

Bigi

LA RIDUZIONE DELLE PAGINE

Il numero delle pagine de L'aquilone è stato ridotto in seguito a disposizioni impartite dal Ministero per la Stampa e la Propaganda. Il provvedimento è — come comprenderete — provvisorio ed è di carattere generale. Tutte le pubblicazioni, cioè, devono essere ridotte nel formato, o nel quantitativo delle pagine, affinché l'importazione della cellulosa per la fabbricazione della carta venga fortemente diminuita in questo tempo di avvenimenti vitali per la grandezza del nostro Paese.

I voli di propaganda per il 1935 sono finiti

Il «Ca-101» ha terminato la sua gloriosa fatica. E' doveroso rammentare subito che l'iniziativa di questi voli, fu presa dal R. Aero Club d'Italia, d'accordo col Ministero dell'Aeronautica.

Nove persone su dieci, prima di salire in una carlinga, anche se non lo dicono e si sforzano di non dimostrarlo, provano una certa... apprensione. Ma durante il volo ed a volo compiuto, non vi è uno solo a dire che il volare non sia la più bella cosa di questo mondo.

Salire a 500, 1000, 2000 metri, ammirare lo spazio azzurro, bearsi dell'immensa solitudine, godersi un panorama dall'alto: ceo una gioia indicibile.

Volando si ha il modo di prendere familiarità con un mezzo di locomozione ormai sicuro, veloce, pratico e che gli italiani tutti hanno il dovere di non ignorare. Non v'ha dubbio che fra i doveri dell'uomo moderno, c'è anche quello di tentare le vie del cielo.

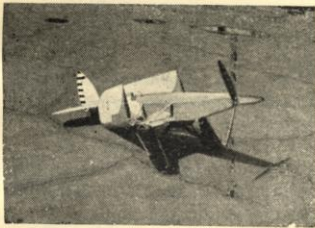
E' volando che l'uomo vince la sua natura e si rivela a se stesso in tutta la sua forza; è volando che l'italiano si manifesta degno del tempo fascista, che è tempo di vittoria e di gloria.

Il primo volo resta nella memoria come una conquista, un trionfo, di cui si ha diritto di andare orgogliosi.

Con i voli di propaganda effettuati nei principali centri del Regno, gente di tutti i ceti e di tutte le età, dietro l'esempio costante dei gerarchi, sono andate per il cielo della nostra penisola.

Le folle si sono entusiasmate e si sono date convegno negli aeroporti. Si sono creati proseliti del volo divenuti altrettanto convinti propagandisti dell'ala azzurra, stando nel popolo la coscienza aviatoria auspicata dal Duce.

Dire che su ogni campo si sono riversate fumane di cittadini, giunti perfino da molti



«Breda 39» ad ali ripiegabili. Costruttore Mancini di Milano.

chilometri di distanza, che le prenotazioni ovunque raccolte furono di gran lunga superiori alla disponibilità dei voli concessi, che molte richieste di bis sono state rivolte invano agli Aero Clubs perché il giro avesse a ripetersi, non è esagerazione, ma è riferire fedelmente la cronaca delle giornate di volo.

Volerlo esporre sarebbe un bilancio formidabile, che denoterebbe quanto sia viva negli animi degli italiani nuovi la passione del volo. Anche coloro che erano fuori della realtà e consideravano il volo come un mezzo riservato solo agli audaci o come sport pericoloso, si sono convinti che nei voli di propaganda si è ottenuta la dimostrazione della sicurezza della macchina aerea. Questa macchina vuol creare in tutti gli italiani l'orgoglio di avere provato, sia pure per breve tempo, la sublime bellezza del volo. Inizio di quell'ascesa luminosa che portò le ali nostre al di là degli oceani, nella stratosfera, alle più grandi conquiste dello spazio.

Memorabili giornate dunque quelle di propaganda, nelle quali si sono vissute ore di genuina e profonda passione aviatoria.



Una veduta del Salone Aeronautico Internazionale di Milano.

adombrata soltanto dal dispiacere di non poter accontentare non le centinaia, ma le migliaia di persone accorse a prenotarsi per il volo.

Sopra tutti, è emersa la passione incontenibile della gioventù italiana, che la volontà del Duce ha guidato e guida verso ogni attività di carattere sportivo e guerresco.

Si può affermare che da questa manifestazione aerea sta derivando quella auspicata coscienza aviatoria, che permetterà alla nostra Nazione di raggiungere, in tale cam-

po, le più alte aspirazioni umane.

Non dimentichiamo mai che il volo è il mezzo con il quale l'Italia di Mussolini ha scritto pagine di glorioso ardimento, che hanno giovato ad aumentare il prestigio della Patria nel mondo; è il mezzo del domani ed è al domani che soprattutto bisogna tendere.

Viva l'Ala italiana, simbolo di forza, di disciplina, di progresso, di grandezza e di potenza!

G. Tagliaferro

Collaborazione dei giovani

I PRECURSORI DEL VOLO A MOTORE

La storia ci tramanda molte leggende su esperimenti di alcuni uomini che vollero tentare di vincere la natura anche nel campo aeronautico; la maggiore aspirazione dell'uomo fu sempre quella di volare come gli uccelli e potersi librare nei fluidi eteri.

Di queste leggende alcune ebbero un fondamento storico, altre furono il frutto della fertile fantasia di scrittori. E' certo però che tutti questi esperimenti furono senza risultati positivi.

Soltanto nel 1519 uno dei maggiori geni italiani, Leonardo da Vinci, si dedicò seriamente agli studi sulla questione aerea. La sua opera più importante nel campo aeronautico fu un trattato sull'elica aerea, da lui detta vite.

Leonardo immagina una macchina, che noi potremmo classificare come ortottero, con un'elica ad asse di rotazione verticale, mossa da una qualsiasi forza. A scopo di studio egli propone di costruirne una piccola di carta mossa da un motore a molla; ecco le parole colle quali descrive questa macchina:

«Puossene fare un piccolo modello di carta, che lo stile suo sia di sottile piastra di ferro e torta per forza, e nel tornare in libertà far volgere la vite».

Lo stesso Leonardo studiò anche l'ortottero, apparecchio volante ad ali battenti, mosse dall'uomo per mezzo di manovelle e di eccentrici.

Ciò che impedì al grande italiano di attuare i suoi disegni fu la mancanza di un motore che con lieve peso sviluppasse una considerevole energia; il motore-uomo era assai lontano da quei requisiti indispensabili per il volo.

Tali studi giovarono però moltissimo al tedesco Lilienthal che li usò tre secoli dopo per la costruzione dei suoi «planeurs».

Nel secolo diciassettesimo provando un apparecchio per volare, immolò la sua vita l'architetto Paolo Guidotti. Ancora in questo periodo il francese Le Resnier propose al «Journal des Savants» un tipo di apparecchio, con ali, manovrate con le mani e i piedi, che si aprivano e si chiudevano per la pressione esercitata dall'aria contro di esse. Questa macchina, sebbene non sostanzialmente errata nel principio, mancava però assolutamente di praticità.

Altri studi e altre prove si ebbero fino al 1782 (invenzione della mongolfiera), ma sempre con risultati di nessuna importanza.

Nel 1821 il bolognese Vittorio Sarti, che si era già cimentato nel campo della dirigibilità degli areostati, presentò alla sezione fisico-matematica dell'università di Bologna una macchina che egli chiamava «cervo vo-

lante composto» ma che in realtà non era che un elicottero ad eliche coassiali.

La macchina si basava sulla vite aerea di Leonardo da Vinci e si componeva di due eliche formate ognuna da tre piani di canna e tela con opportuna incidenza, fatte girare in sensi opposti da un piccolo motore a molla caricato con quattro ziri.

In una prova la macchina del Sarti si alzò fino al soffitto di una sala, lasciando estasiati i professori che assistevano all'esperimento.

L'italiano Mariano Bevilacqua nel 1861, già settantenne, si ritirò in campagna e per tre anni studiò e costruì un apparecchio ad ali battenti con sei ali, largo metri 5,20 e lungo m. 2,60, basato su suoi studi originali.

Nello stesso tempo gli studiosi della questione aerea si dividevano in due scuole: una con a capo Flammarion sostenitrice dell'aerostatica (navigazione col più leggero), l'altra seguace di Nadar orteggiava per l'aviazione o navigazione con apparecchi più pesanti dell'aria.

Ancora uno studioso, Alfonso Penaud, in questi ultimi tempi a torto dimenticato, va particolarmente ricordato perché nel 1870 costruendo piccoli modelli volanti scoprì varie teorie di aerodinamica.

A questo punto si iniziano gli esperimenti di Lilienthal e dei suoi seguaci coi primi voli di distanze che dovevano condurre agli esperimenti di volo a motore e alla formidabile corsa dell'aviazione verso sempre nuovi risultati, verso sempre nuovi perfezionamenti.

G. Araldi



NOTARNICOLA - Zara. — Fatt. Quando uno vuol cambiare l'indirizzo deve spedire 50 centesimi per la nuova targhetta di metallo. Non lo sapevi? Per punizione dovrai trovare subito un nuovo abbonato a Zara. Saluti cordiali.

ANNA MARIA OTTOLENGHI. - Milano. — Nessuna dimenticanza. Soltanto non ci sono più cartoni. Sono in ristampa e ti verranno spediti non appena ce li consegneranno. Cordialità azzurre.

BOLIDE AZZURRO. — Che sia un inglese nudo e crudo, o un inglese vestito, sempre un inglese è. Tuttavia è bene che egli — l'inglese del diavolo — impari a conoscere gli italiani di Mussolini e il nostro bel giornale. Mi sia permesso di dire che *L'Aquilone* è un bel giornale. Mandagli, dunque, un numero del nostro giornale; ma non questo che contiene certi apprezzamenti che non ce lo farebbero certamente amico. Bisogna imparare a fare gli inglesi con gli inglesi. Saluti.

(Continua a pag. 6).

L'atterraggio dei velivoli sui tetti

Uno dei piloti che hanno recentemente effettuato atterraggi sperimentali con un autogiro sul tetto dell'Ufficio Centrale delle Poste di Filadelfia, ha sollevato la questione dell'opportunità di creare edifici adatti all'atterraggio di velivoli.

In seguito a tali esperimenti si presume che presto, allo scopo di risparmiare tempo, nei trasporti dei passeggeri e della posta, si farà giungere l'apparecchio nel centro delle grandi città su apposite piattaforme sopraelevate.

A Filadelfia sono stati fatti studi lunghi e accurati che dovranno avere per risultato la realizzazione dell'atterraggio degli apparecchi aereo-postali sui tetti modificati opportunamente.

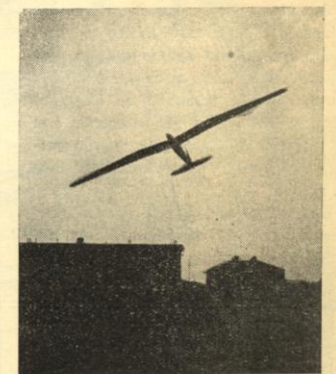
E' abbastanza singolare il fatto che proprio l'aviazione possa avere in un prossimo futuro una influenza ragguardevole sulle linee architettoniche se si considera che sinora l'aviazione sembrava volersi disinteressare completamente degli edifici terrestri che essa orgogliosamente sorvolava.

In America il problema è stato esaminato con grande attenzione; sono state notate le varie cause di turbolenza dell'aria, il deflettersi del vento lungo le pareti di un fabbricato, la interferenza degli spigoli acuti dei tetti nel flusso regolare ed uniforme delle correnti ascendenti che si stabiliscono entro cortili lastricati esposti ai raggi del sole e così via.

In seguito a questi studi si è potuto constatare che le radiazioni artificiali del calore di un edificio sono maggiori nel suo lato sovrastante a cagione di movimenti interni dell'aria, provocati da correnti e da passaggi d'aria nelle finestre sul lato che guarda il vento.

Ma perché l'atterraggio sui tetti degli edifici possa effettivamente realizzarsi le costruzioni ideali dovrebbero presumibilmente avere una facciata convessa come una palla, gli spigoli del tetto arrotondati come la poppa di una nave, i cortili piantati con alberi e le persiane ed ogni superficie dovrebbero essere in assetto, per equilibrare le correnti termiche sottovento e sopravvento.

G. d. N.



Modello dell'aeroveleggiatore «Balestruccio» in pieno volo. Costruttore Alberto Boemo di Udine

Volo a vela: le rondini sulla nube

di Riccardo Bacchelli

Non vedo mai un veliero senza invidiare chi c'è a bordo, ma da quando ho visto il volo a vela e me ne son fatto un'idea, mi rincresce d'esser nato troppo presto, ormai, per apprenderlo e addestrarmi.

Di tale invidia terriera, di racconti di buoni piloti d'aliante, (nome bello), di promesse d'avvenire, che n'è ricca quest'arte geniale e nobile, di cose vere e sognate, mi s'è dunque formato nella fantasia l'itinerario seguente.

La giornata limpida, e già afosa sul bel principio, non prometteva alcuna variazione dell'aria, di quelle entro le quali il pilota d'aliante si regge, s'innalza, procede.

Stanco d'aspettare che l'aria dimettesse quella pigrizia avversa, e quasi per rompere la disdetta, il pilota si fece lanciare da una cima dei Monti Lessini, persuaso che sarebbe disceso nella valle vicina. Era digiuno e non aveva preso nulla da sostentarsi a bordo.

Il suo aliante rappresenta l'ultima parola dell'arte, congegno di forme e di proporzioni delicate e forti come la materia da cui esso ha da trar forza per vincerla: l'aria. Studio ed esperienza hanno foggato, levigato la struttura dell'aliante fino all'armoniosa e tanto complessa semplicità dei corpi vivi e naturali. Non una curva, non un piano, non una sagoma, che non risponda al fine di convertire quanto più è possibile ogni contrasto in risultato di forza utile, per sprigionare dall'attrito con l'aria sostegno e guida, e mutare in volo librato la caduta del peso, e trasformare l'urto del vento in volo saliente. Il corpo è affusolato, le ali dicono lo sforzo ingegnoso per emulare, con uno strumento di materia rigida e inerte, membra vive, ali di penne: fanno pensare con commozione al destino dell'ingegno umano, al pregio delle sue vittorie, così brevi, sulla natura, invincibile perenne, al suo proprio instancabile vincere sè stesso, per superarsi dalla morte alla vita, dalla vita alla morte.

La prova della fusoliera sembra il rostro d'un uccello di lungo volo, e dentro, in uno spazio esiguo, misurato sul minimo necessario al suo corpo ed alle manovre, si è calato l'uomo, sul quale gli aiutanti, con un augurio di buon volo, hanno collocato il cofanetto trasparente che lo ripara.

Ora il pilota aveva dimenticato l'impazienza e il dispetto, subito intento al magistero dell'arte.

E per sapere dove si scenderà, è una bellezza del volo d'aliante.

L'elastico fu teso, trasse l'apparecchio; fu in aria, si librò sulla valle. E calava velocemente. Guardò le lancette degli strumenti nel cruscotto; pensò che il volo era già

finito. Già gli stavano ai fianchi le alte pareti della valle, già cercava il luogo per atterrare, quando trovò vento. Era una corrente bassa, che scendeva a valle. Mettendo la prua contro quel vento, riprese quota fino ad affiorare sulla valle, dove il cielo era fermo. Così, con alterne discese e risalite faticose, scosse da vortici e raffiche e sbattimenti di quell'aria bassa, in cui risentiva le asperità del terreno, le svolte del fiume, le varietà della vegetazione, che s'imprimono nella qualità e nella tensione del vento, arrivò a un gomito della valle, e stava per virare, quando sentì sull'estremità dell'ala sinistra, sulla parte che è la più viva e sensibile e più operante dell'ala, un appoggio più fermo e più continuo.

Saggiò quell'aiuto con l'alerone. Gli sfuggì due volte, sbandando verso il fondo della valle. La terza, fece presa; e virò verso la parete a rischio di fracassarvisi, e si trovò portato dalla corrente ascendente che radeva il monte opposto. A strette spirali salì all'aperto, ed ebbe davanti la cima a cui non aveva sperato d'arrivare, luminosa, calda, circondata da un'irradiazione di buon augurio. La valle era adesso un solco d'ombra accidiosa e delusa.

Planava incontro alla cima, e vedeva sulle pendici prative le mandre dei bovini all'alpeggio, i boari fuori delle malghe ad ammirare il grande aliante, che fruscava nell'aria, tutto un fremito delle ali veloci. Guardava l'ombra svettare sui prati smeraldini e sparire nei boschi cupi. Una larga brezza sostenuta scendeva dalle Alpi e s'impennava contro il dorso del monte. Virò, la prese di fronte, salì, finchè ebbe forza la brezza, alto più della cima, e vedeva le limpide Alpi e fosca la pianura

lontana. Fra le città di Verona e di Vicenza, i molli e gentili Berici e più distanti i conigli Euganei lo invitavano a proseguire.

Ma sui Berici l'aria stagnava, e, con rabbia, egli perdeva quota rapidamente. Sentì d'aver fame, le ossa rattappate sul seggiolino e nello spazio stretto gli dolsero; desiderò di scendere senza più.

Eppure qualcosa gli diceva il volo non esser finito; che cosa, se ne rese conto quando l'istinto divenne ragione. Il cielo si stava infoscando su di lui, il sole non brillava più. Guardò il misuratore dell'umidità atmosferica, e vide che questa era cresciuta. Frenò, con alterne sciate di ala e di coda, la discesa, più che poté; sentì crescere la resistenza dell'aria, e vide quello che non aveva più sperato; una spessa nube s'era formata e galleggiava a picco lì sui Berici, e chiamava l'aria dal basso. Ora infatti l'aliante non calava più, anzi ben presto, aggirandosi sotto la nube, riguadagnava; e la lancetta dell'altimetro glielo diceva, gli faceva dimenticare fame e stanchezza e dolia.

Rise alle prime folate di pioggia, che scrosciavano sul coperchio trasparente. Salì fino alla nube, e volle attraversarla. Dentro, regolò il volo cieco colla bussola, cogli strumenti che gli indicavano lo sbandamento e la deriva. Fu contento d'uscirne nel punto che s'era prefisso. Cercò i margini bianchi, luminosi, lungo i quali sapeva che l'aria attratta risaliva sfiorando; li lambì, fu sopra la nube abbagliante, gran lago pensile di nebbia bianchissima, che col vapore condensato liberava verso il cielo aperto una larga corrente ascensionale.

Ed ecco, v'era folto di rondini. Giocavano sulle ali, riposavano sulle



...fu sopra la nube abbagliante...

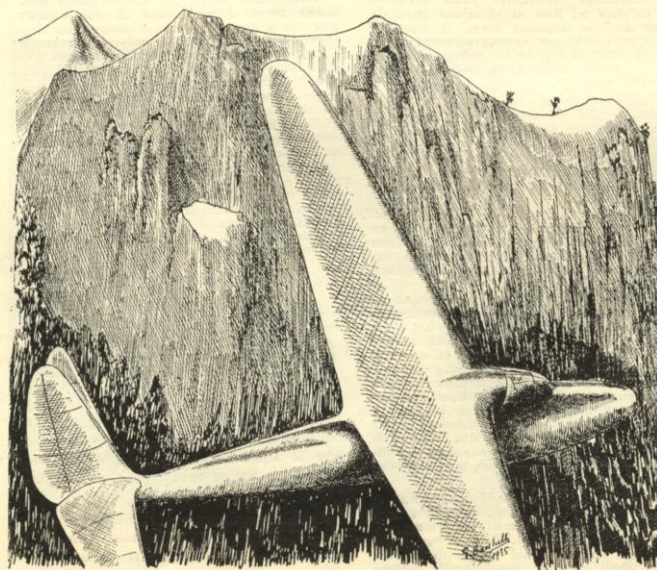
ali, volteggiavano in quella colonna d'aria calda. Saettavano incontro al nuovo compagno, quasi curiose.

— Ah, lo sapevate anche voi! — pensò l'uomo contento, quasi partecipe di un loro segreto.

Non che lontano e nascosto alla terra, gli pareva d'esserne esente, liberato. Guardò l'orologio. Era in aria da quasi cinque ore. Fra gli Euganei e il mare si stendeva, da Padova che supponeva a Venezia che scorgeva lontana, la fronte nera e massiccia d'un temporale, che lo colmò di gioia volatile. Se fosse arrivato sulla fronte del temporale, le correnti da questo risucchiate l'avrebbero portato più lontano d'ogni altro suo volo. Planava lentamente, e trovò.

Vento forte e disteso di scirocco soffiava dal mare a duecento metri d'altezza. Adoperandolo con un seguito di innalzamenti e di discese, forse l'avrebbe condotto fino al temporale, che s'avvicinava. Lo raggiunse infatti, massa cupa che lampeggiava e tuonava. Davanti ad essa, che atterriva la terra, virò, prendendo a scivolare di sghembo, sul violento rigurgito, verso il mare. L'aliante fremeva e fischiava, sbalzava in tumulto, s'abbatteva, si rialzava, tuffava e s'impennava, retto con mano accorta e delicata nella faticosa ma esaltante manovra.

Vedeva ora il mare schiumante sulle tenui spiagge lagunari, livide nella luce temporalesca. Cercava il luogo per atterrare, quando un colpo di vento in traverso e un mancamento dell'aria lo buttò e lo succhiò nel temporale tra i fulmini che l'accecavano, nei vortici delle cor-



...sentì sull'estremità dell'ala sinistra...

renti feroci che vi si urtavano e lo sbalestravano.

La notte non è così buia.

Si vide perduto, sbattuto a terra dai vortici, incenerito dal fulmine. Nè lo soccorse l'arte, per quanto neppure allora mollasse la manovra, sì la fortuna.

Il nembo l'aveva vomitato alla luce ed al sole entro terra, lasciando lui e l'aliante al sostegno troppo lieve di sottili bave di vento intermittenti, scherzose. Verde, soleggiato, il mare correva in vaste ondate, liete a vedersi, ma non da lui, che calava senza rimedio.

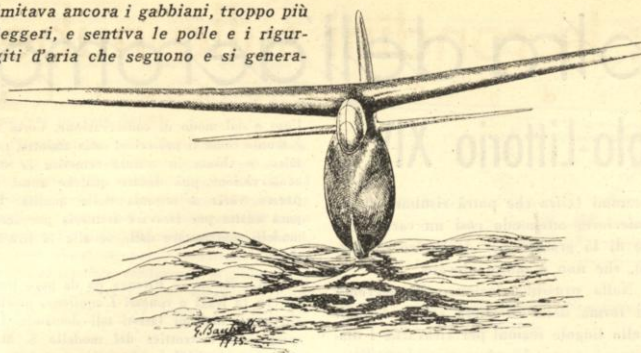
Guardò la riva vicina, irraggiungibile, con una sorta di spasmio inutile; e non si doleva tanto del proprio danno e pericolo, quanto della perdita del suo generoso aliante.

Invidiò i gabbiani, che sfioravano il mare. Slacciò la cinghia, si tolse le scarpe, cercò di toccar l'acqua nel miglior modo per non infilarsi. Rideva le onde; pensò due volte:

— Ecco, è l'ultima.

E in quell'ultimo istante s'accorse con tenerezza che il buon aliante

imitava ancora i gabbiani, troppo più leggeri, e sentiva le polle e i riguriti d'aria che seguono e si genera-



...sentiva le polle e i riguriti d'aria...

no nel cavo dell'onda corrente. Senti che tentava di risollevarlo il rostro, quando un'onda l'investì e lo travolse.

Il pilota poté salvarsi a nuoto, e sulla spiaggia ruppe in pianto. La scossa nervosa, il collasso, si sa. Non poteva dire agli ignari che piangeva il suo vivo, il suo amico aliante.

Riccardo Bacchelli

L'AVIAZIONE E LA DONNA

I voli di propaganda terminati per quest'anno, hanno suscitato nel popolo una più esatta valutazione dei pericoli che il volo presenta. Le vie del cielo hanno dimostrato che il volare è pericoloso assai meno di qualsiasi altro mezzo di trasporto. Molti hanno certo pensato che anche semplicemente passeggiando, si può andare incontro al pericolo. Si sono probabilmente ricordati pure di quel tale, che trovava pericolosa perfino la carne salata, perchè gli era caduto in testa un prosciutto!



Questo si deve essere detto anche la donna, per la quale la cosa sembra più difficile che per l'uomo. Invece, le vie del cielo l'hanno irresistibilmente attirata.

Chi, durante i voli di propaganda, si è recato nei campi d'aviazione, ha potuto constatare come la maggior parte di coloro che desideravano provare l'emozione del volo, fosse rappresentata da fanciulle, da giovani signore, e non raramente anche dalla donna già avanti con gli anni. L'esempio del così detto sesso debole ha costituito per esso un titolo di gloria, titolo che ormai esclude il certificato di coraggio, tanto il volo è apparso sicuro.

Le cronache di tutti i giornali del gran mondo internazionale, hanno di continuo parlato di signore e signorine, le quali — senza esitazione — hanno preso parte a questo nuovissimo genere di sport, uno sport — oggi — proprio come tanti altri. E non credo che la donna tenga meno dell'uomo alla conservazione della propria pelle.

Quale differenza da qualche anno fa!

Oggi esiste una nuova classe d'individui, che conta appena cinque lustri di vita. Questa classe ha creato di necessità un nuovo tipo di uomo, cioè quella speciale categoria di uomini che sono gli aviatori. Prima erano pochi, ma ora formano una classe vastissima. Questa classe, causa l'età spesso giovanissima, comprende gli scapoli, ma anche molti che sognano di formarsi una famiglia, o che già se la sono formata.

L'essere aviatore ha sempre costituito un fascino agli occhi femminili, ma di fronte al matrimonio la donna diventava conservatrice, difendeva tenacemente l'integrità della famiglia. Perciò la prima esclamazione della ragazza innamorata era questa: «Ora sei libero di fare come meglio ti piace, ma quando ci saremo sposati, devi dimenticare perfino che esistono gli aeroplani».

A quei tempi, oramai... antichi, gli aeroplani erano pochi e di conseguenza pochi anche gli aviatori e sfiduciati. Ma oggi sono assai numerosi gli uni e più gli altri e argenti, e se si vuole un aviatore, bisogna acquistarlo non più in terra, bensì... a volo e non imporgli condizioni, ma, se è il caso, accettare le sue, senza obiettare. Il numero degli aviatori forma un valore non trascurabile per le ragazze. E poi quale era la ragazza che a quei tempi avesse volato? E dove era anche nel giovane la passione indomabile per il volo? L'uomo, non posto sopra solide fondamenta, cedeva al primo contrasto e la crosta terrestre ospitava un vile di più. E dove si trova oggi una fidanzata che pensi, anche lontanamente, a sconsigliare dal volo il futuro sposo? Al più penserà di poter volare con lui!

Vi era ancora l'incubo dell'angoscioso occhio materno, ed i giovani, per attuare il loro progetto, dovevano provocare tempeste in famiglia. E quindi vi era chi finiva per cedere.

Oggi la psicologia della donna è cambiata. Le nuove generazioni femminili si sono modernizzate ed hanno imparato a compingere le sorelle di un tempo, per le quali la vista del sangue causata dalla puntura di uno spillo era sufficiente per provocare uno svenimento.

Le ragazze, oggi sane e sportive, si sanno padroneggiare e vincono le inclinazioni di una natura più sensibile di quella maschile. Anch'esse hanno fatto loro il motto «vivere pericolosamente». E' sorta così la falange delle compagne, delle mogli degli aviatori

La moglie dell'aviatore non contrasta più la vocazione del proprio compagno, sacrifica con fierezza i propri esclusivi sogni di donna. La donna dell'Italia nuova ha allenato i propri nervi, il cuore, la mente ad ogni emozione; si è fatta perfino incitatrice di imprese sempre più audaci, orgogliosa di parteciparvi quale moglie di un eroe.

Essa ha constatato infine che il compagno della propria esistenza torna alla casa ogni volta con rinnovata tenerezza, con slancio sempre più forte, perchè l'aviatore maggiormente apprezza quello che per lui è più facile perdere. Sa, la donna, che con lo sposo entra in casa una folata pura di sconfinato amore. Ne consegue che la felicità familiare delle mogli dei navigatori del cielo è più viva, più intensa di ogni altra, ed i coniugi si sentono ogni volta sposi novelli, perchè rigenerati da un clima sempre più ardente e luminoso.

Così abbiamo anche la fidanzata, la moglie propagandista dell'amore... volante. L'aviazione non ha allontanata la donna dalla famiglia, l'ha resa anzi più attaccata ad essa, ne ha fatta una moglie modello ed anche un'eroina, perchè ha pure meritato della Patria.

CRONACA BREVE

IL VOLO A VELA E I PRIMATI POLACCHI

La Polonia dispone di due grandi centri di addestramento al volo a vela a Bezmierzowa ed a Ustjanowa. Oltre 100 circoli provinciali raggruppano ben 10.000 soci, dei quali 1.200 hanno ottenuto la patente di pilota delle categorie A, B, e C. Ad Ustjanowa il pilota Olenski, a bordo del velivolo «Komar» costruito dall'ingegnere Kocjan, ha compiuto un volo di 20 ore e 13 minuti, stabilendo il primato nazionale di durata e quello del volo notturno durato ore 11 min. 15. Nel contempo la pilota Junga di Leopoli, a bordo del velivolo a vela «CW 5» costruito dall'ing. Czerwinski, ha ottenuto il primato nazionale femminile di lunghezza coprendo in linea retta

oltre 48 Km. e quello internazionale femminile di altezza raggiungendo 2300 metri.

UN BREVETTO DI PILOTA MOLTO SOLLECITO

Il *Bolettino* che pubblica l'Aero Club di Milano riporta nel suo numero di settembre scorso la seguente notizia:

«L'allievo Colucci Giuseppe che ha frequentato la Scuola del nostro Aero Club, iniziate le lezioni il 12 luglio, ha brillantemente superate le prove di brevetto il 23 agosto con soli 40 giorni di scuola durante i quali ha compiuto le regolamentari dodici ore tra doppio comando e monocomando.

«L'esempio di Colucci che dovrebbe essere seguito dagli allievi della Scuola non sempre assidui alle lezioni, dimostra che il brevetto si può fare anche in 40 giorni. Basta volere!».

UNA CORSA AEREA INTORNO AL MONDO

Sembra confermata la notizia che, in occasione dell'Esposizione mondiale del 1937, sarà organizzata in Francia una grande corsa aerea internazionale intorno al mondo.

La corsa, che è la più lunga e la più importante di quelle finora disputate, comprenderà ben 40.000 chilometri di volo intorno al mondo. Negli ambienti aeronautici internazionali si crede che questa corsa aerea segnerà un notevole progresso nel campo dei lunghi voli, ai quali già l'Italia con le due crociere oceaniche di Italo Balbo ha dato il primo efficace impulso.

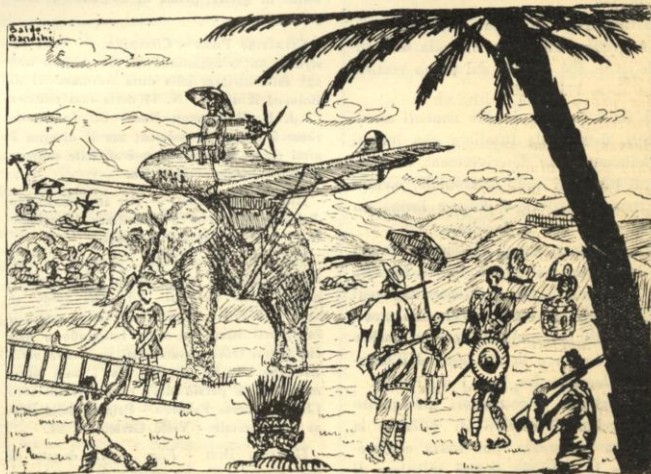
CORSI SERALI DI SPECIALIZZAZIONE PRE - AERONAUTICA

A cura del Ministero dell'Aeronautica presso la Sede del R. ISTITUTO INDUSTRIALE di Roma - Via Conte Verde, 51 — verranno iniziati nella seconda quindicina di novembre c. a. i Corsi di Specializzazione Pre-Aeronautica per le categorie MECCANICI MOTORISTI — MONTATORI D'AEROPILANO — MECCANICI AUTOMOBILISTI.

I Corsi avranno la durata di mesi otto; le lezioni teoriche e pratiche avranno luogo dalle ore 19 alle 21 dei giorni feriali (escluso il sabato).

Coloro che risulteranno idonei agli esami finali, riceveranno dal Ministero dell'Aeronautica una speciale tessera costituente titolo per l'arruolamento nella R. Aeronautica all'atto della chiamata alle armi come specializzati di leva; inoltre i giovani muniti del detto brevetto potranno partecipare, con diritto preferenziale, a parità di altri titoli, ai concorsi per l'ammissione dei volontari a lunga ferma nella R. Aeronautica. Gli ammessi nella R. Aeronautica come specializzati (sia volontari che di leva) percepiscono le indennità di mestiere previste per le categorie di specializzati della R. Aeronautica.

Per la presentazione delle domande e per ulteriori informazioni, gli interessati potranno rivolgersi alla Segreteria del R. Istituto Tecnico Industriale, nei giorni feriali, dalle 19 alle 21 in Via Conte Verde, 51 - Roma.



Baldo Bandini interpreta in questo modo la dichiarazione del Negus: «Quando io mi sposto, uso sempre l'aeroplano!»

La Palestra dell'aeromodellista

L'aeromodello "Eolo-Littorio XIV"

Questo tipo di aeromodello, se costruito con perfezione e ben rifinito, oltre a dare buoni risultati di volo, procurerà al costruttore la soddisfazione di possedere un modellino molto assomigliante ad un aeroplano vero, date le proporzioni e la sistemazione delle singole parti.

E' necessario avvertire che la durata di volo sarà un po' inferiore a quella dei modelli a tubo, più leggeri e di minor resistenza all'avanzamento. Ma i pochi secondi di meno sono compensati dalla costruzione di un modello che è un vero e proprio aeroplano.

La costruzione è facile; ma richiede già una certa esperienza ed abilità di lavoro: ne illustreremo i diversi dettagli per chi vuol dedicarsi alla costruzione.

L'EOLO è un aeromodello a fusoliera monoplano monomotore con elica trattiva a motore elastico.

La figura 1 rappresenta il disegno schematico dell'apparecchio in pianta; la fig. 2 rappresenta l'apparecchio visto di fianco con l'ala sezionata e la figura 3 fa vedere l'apparecchio visto di fronte.

Le dimensioni principali sono:

Apertura alare m/m 1520 — Corda massima m/m 280 — Corda minima m/m 160; per cui la corda media risulta essere di m/m 220. Si ottiene un rapporto d'allungamento di circa 6,9 che può essere considerato solo di 6 se si tiene calcolo della lunghezza netta di ogni mezz'ala di m/m 700, detraendo m/m 120 quale ingombro della fusoliera. La superficie netta portante risulta di dm² 30 circa.

Lunghezza netta della fusoliera: m/m 1030.

Elica: diametro m/m 380.

Altezza dal suolo all'asse dell'elica: m/m 270.

Distanza fra le ruote: m/m 400.

Ampiezza del piano di coda orizzontale m/m 500 x 250, dal piano verticale e m/m 175 x 250.

L'ala è formata da due semi-ali smontabili, fissate alla fusoliera con innesti a baionetta, che descriveremo; così pure il piano di coda orizzontale, mentre il timone verticale è fisso e forma un tutto unico con la fusoliera.

La fusoliera, completamente costruita in legno con traliccio rigido, è formata da diaframmi appositamente sagomati ed innestati nel tubo dell'elastico motore. Listelli longitudinali correnti assicurano la forma e la rigidità dell'insieme, collegando fra loro i diaframmi.

Consigliamo i costruttori di questo apparecchio di cercare di ottenere la massima leggerezza, pur senza compromettere la solidità: si può calcolare di realizzare un peso totale di circa 450

grammi (cifra che potrà risultare anche inferiore) ottenendo così un carico alafe di 15 grammi per decimetro quadrato, che non è molto elevato.

Nella prossima lezione, illustreremo la forma della fusoliera con i dettagli delle singole sezioni per ricavarne i diaframmi e ne descriveremo dettagliatamente la costruzione ed il montaggio.

Giarella

LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

SALVATORE DISTEFANO - Torino. — Per la prima domanda, non sono in grado di risponderti perchè non mi sono mai interessato di simili e quasi inutili apparecchi.

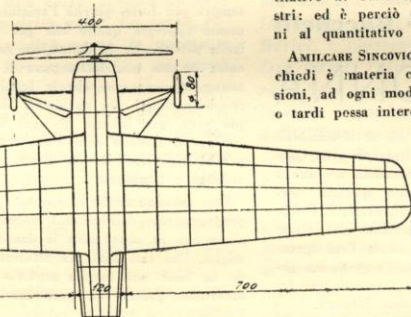


Fig. 1.

Per il resto consulta il catalogo della ditta Aeromodelli di Bologna e per la scelta di un disegno di modello a fusoliera ti consiglio il «Bellanca». L'attacco del carrello alla fusoliera deve essere fatto alle parti solide di questa, prima di eseguirne il ricompletamento.

CELESTINO PIEGA - Ciampino. — Vuoi costruire un veleggiatore? Il tuo schizzo non va: fatti inviare dalla ditta Aeromodelli di Bologna il disegno N. 14 della casa editrice C. J. E. Volkmann Nachf C.; la descrizione è scritta in tedesco; ma il disegno è assai chiaro e perciò non è difficile capirne il procedimento costruttivo.

HERMAN - Palermo. — Per il quantitativo d'elastico ti invito a consultare L'aquilone N. 4 e 5 dell'annata in corso.

MARIO PELLEATTI RICCI - Ferrara. — Non ho da inviarti quei disegni che desideri perchè sono riservati. Ad ogni modo se vuoi riprodurre quell'apparecchio cerca di ingegnarti basandoti sulle fotografie e dati che potrai trovare pubblicati su riviste aeronautiche. Anche Ferrara ha i suoi aeromodellisti e perciò devi rivolgerti all'Aero Club «Roberto Fabbri» - Palazzo della Borsa Commerciale - Viale Cavour N. 24.

GIOVANNI DINI - Pisa. — La durata di conservazione di una matassa di gomma non può essere precisata, perchè ciò dipende dal-

l'uso e dal modo di conservazione. Certo se è tenuta come si prescrive, ossia asciutta, nel talco, e chiusa in scatola ermetica la sua conservazione può durare qualche anno. Il prezzo varia a seconda della qualità. La para adatta per ricavare fettuccia per aeromodelli può costare dalle 60 alle 70 lire al chilo.

S. B. - Roma. — Ritengo sia da poco tempo che tu leggi o conosci L'aquilone, poichè altrimenti non mi faresti tali domande. La spiegazione costruttiva del modello S. Maria - Littorio XIII è schematica e certo non avrebbe occupato una sola lezione se fosse stata dettagliata. L'ala, salvo difetti costruttivi, dovrà avere un'incidenza di zero gradi. Il diedro trasversale potrà essere di dieci gradi per ogni mezz'ala. La distanza dell'asse del supporto dell'elica dall'asse del tubo può essere tenuta a piacimento e la regolazione di rotta si potrà effettuare ruotando il tappo, se l'asse dell'elica è fuori centro. La posizione dell'ala sulla fusoliera dovrà trovarsi sperimentalmente. Molte volte aumentando più del necessario il quantitativo di elastico, si ottengono dei disastri: ed è perciò consigliabile tenersi vicini al quantitativo minimo.

AMILCARE SINCOVICH - Trieste. — Quanto mi chiedi è materia che esula dalle mie mansioni, ad ogni modo potrà darsi che presto o tardi possa interessarmi di far pubblicare qualche cosa in riguardo, non solo per soddisfare te, ma anche tanti altri buoni amici che già me lo hanno chiesto. In commercio esistono già pubblicazioni in merito e di facile acquisto.

PASSEZ - Milano. — Non credo di aver spiegato cose difficili. Questo potrà essere risultato solo a te; ad ogni modo non te ne voglio e sono pronto ad aiutarti. La descrizione della costruzione di ali ecc. ecc. potrai trovarla consultando i numeri arretrati de L'aquilone od anche acquistando «Il costruttore di Aeromodelli» di imminente pubblicazione. Ti sconsiglio di fare ali in filo di ferro o di rame senza alcun profilo, perchè otterrai magri risultati.

ALBERTO FENOGLIO & C. - Torino. — Eccoli un amichevole consiglio: mettetevi sulla carta il vostro progetto e consigliatevi poi con il vostro istruttore o chi di competenza, e se tutto vi pare che vada bene, rivolgetevi ad una ditta costruttrice. L'immatricolazione non vuol dire assicurazione. Per il volume di Bonomi rivolgetevi a qualche libraio ben fornito.

FRANCO INCRABOLLE - Tripoli. — Non è possibile la realizzazione di quanto è nei tuoi progetti. Ti consiglio per ora di sperimentare le tue capacità nella costruzione degli aeromodelli dai quali potrai imparare tante cose intorno al volo, e intanto studia e quando sarai diventato ingegnere aeronautico, potrai aver campo di sviluppare quanto oggi per te non è che un sogno.

PIERO e FILIPPO - Bologna. — Che nel nuovo regolamento sia imposta l'esclusione

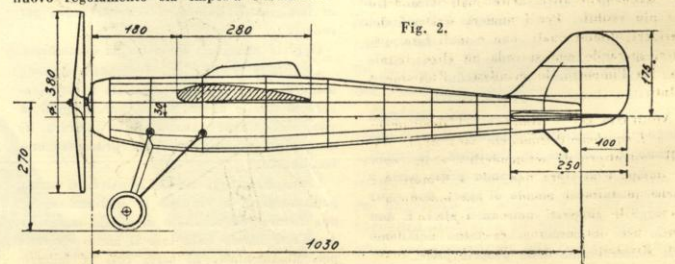


Fig. 2.

dei modelli costruiti con materiali esteri è un'idea perfettamente fascista e che elogia. Passa la proposta a chi di competenza. In



Il solito spirito insolente degli amici di Zio Falcone

Italia, pur non possedendo il balsa ed altri articoli speciali, abbiamo in concorrenza molti altri materiali ottimi per far modelli migliori e più belli di quelli che si costruiscono all'estero.

glar.



Miei cari amici, eccovi accontentati. L'aquilone è settimanale da questo numero. La quota d'abbonamento, quindi, viene raddoppiata. Agli abbonati attuali, però, non chiediamo di spendirci altro danaro. Anche se il vostro abbonamento dovesse scadere fra un anno, o undici mesi, o dieci, ecc., voi non ci dovete nulla. L'aquilone vi verrà spedito regolarmente fino alla scadenza regolare. I nuovi abbonati, invece, e così tutti gli abbonati che devono rinnovare l'abbonamento, dovranno attenersi alle nuove tariffe.

Spero che non mi scriverete facendomi osservare che le pagine del giornale sono diminuite. Dovrei rispondervi che, in compenso, è aumentato il prezzo della carta e che, sopra tutto, la riduzione delle pagine finirà presto.

Non possiamo, quindi, stabilire delle tariffe che dovremmo nuovamente alterare fra breve tempo. E' chiaro?

Seguiteci, dunque, e aiutatemci ad allargare la cerchia degli aquilotti e delle rondini, come avete fatto fin'ora.

Sappiate che vi considero sempre debitori, tutti, di almeno un nuovo abbonamento.

Io ho mantenuto la promessa. Adesso vedremo chi di voi saprà fare altrettanto.

Tutti, certamente.

NUCCIA GUARNIERI - Milano. — Sei discolpata! La campagna è fatta apposta per divertirsi, e far visite ai frutteti. Poveretti loro! Non ricevevi L'aquilone? Avevi chiesto di cambiare l'indirizzo? Probabilmente no. Non stento a credere che la tua «fantasia» sia stata veramente bizzarra. La punta del mio naso è ancora rossa dall'emozione. Azzurrità.

LUIGI CALLEGO - Torino. — Tu hai scritto a Giarella, mentre avresti dovuto scrivere a Zio Falcone. I giornali ti sono stati spediti.

Scrivimi se li hai ricevuti. L'abbonamento può avere inizio di qualsiasi giorno. E' inutile, quindi, che tu mandi il danaro per due mesi soltanto. Ti saluto.

ARMANDO ZÜRER - Genova. — Deve trattarsi di una dimenticanza. Hai fatto bene a scrivere. L'abbonamento tuo, quindi, ha inizio dal primo novembre e scadrà il 31 ottobre 1936. Per premiare i nostri vecchi abbonati abbiamo deciso di mandare loro il giornale fino alla scadenza del vecchio abbonamento fatto quando *L'aquilone* era quindicinale. Va bene? Aspetto, anche da te, almeno un nuovo abbonato. Mi merito questo piccolo sacrificio da parte tua. Saluti cordiali.

ORESTE DEBONI - ? — Sono lieto che il giornale ti piaccia tanto. I racconti indirizzati a me: Zio Falcone — l'aquilone — Viale dell'Università - Roma. Poi, viene in ballo la famosa commissione che giudicherà e manderà, o in tipografia, o nel cestino. Saluti rombanti.

BREDA 42 - Modena. — I numeri arretrati non posso farteli avere se non ne mandi l'importo (60 centesimi per ogni copia). Si tratta di questioni amministrative. In quanto alla descrizione di un modello volante,



Questo zio Falcone è paraguaiano, o abissino?

devi procurarti l'annata 1934, che costa 14 lire e 40 centesimi, nella quale troverai l'ingegnamento completo sulla costruzione. Rivolgiti anche all'Aero Club di Modena, che ti indirizzerà al proprio delegato all'aeromodellismo.

GIOVANNI LEVI - Torino. — Bravo. Mandami altri abbonamenti, cosa che aspetto da te e da tutti. Saluti aerei.

FERRUCCIO IENULL - Genova. — Per avere numeri arretrati è necessario mandare, anche in francobolli, tante volte 60 centesimi quante sono le copie che si desiderano: nel caso tuo, quindi, una lira e 80. Ti faccio mandare quanto desideri, e tu intanto manda al più presto l'importo. Ti avverto anche che è opportuno, ad evitare perdite di tempo, di rivolgersi per questioni tecniche direttamente a Giarella. Saluti aerei.

FILIPPO CHISOTTI - Trofarello. — Purtroppo non posso pubblicare le tue fotografie perchè la cosa più importante è talmente piccola e sbiadita che non ne verrebbe nulla. Mandamene altre, nelle quali il modello sia più visibile. Per i numeri arretrati che desideri, dimmi quali sono e te li farò spedire, sperando non succeda un altro disguido. Ma l'importo, lo mandasti? Ricambio i saluti.

AQUILOTTO BLU - Rimini. — L'abbonamento a *L'aquilone settimanale* sarà di L. 14. « Il costruttore di aeromodelli » è in corso di stampa e arriverà non solo a Rimini, ma anche in tutto il mondo e più lontano ancora. Gli abbonati possono avere un cartone (per ora nessuno, essendo in ristampa). Rivolgiti ad Aldo Pratelli, dal quale potrai farti dare l'indirizzo all'Aero Club

di Rimini. Abbonati, e per i piani e questioni tecniche scrivi direttamente a Giarella. Cordialità.

FRANCO CARIANI - Crema. — Penseremo ai distintivi nel prossimo anno. Ti faccio spedire le copie per la propaganda. E speriamo nel successo. Salve!

ASPIRANTE N. 1. — Devo darti una delusione: noi non sono né grasso, né colonnello. Ad ogni modo pubblico ugualmente il tuo disegno. Bene per la propaganda 1936. *L'aquilone*, come vedi, è diventato già settimanale. E, adesso, abbiamo bisogno che voi, e particolarmente voi... grandicelli (va bene?), ci aiutiate conducendo al nido nuovi aquilotti e nuove rondini. Ricambio i mille « sette puntini ». Va bene? E scrivi più spesso.

BRUNO CONTI - Milano. — Per essere soci dell'Aero Club basta pagare lire 14 (se sei balilla) e avrai diritto a l'abbonamento gratuito a *L'aquilone*. Questo, naturalmente, non è che uno dei tanti vantaggi che si hanno diventando soci dell'Aero Club. Le ditte a cui ti potrai rivolgere sono « Aeromodelli e Accessori » Bologna, oppure « Movo » Milano. Ricordami, più avanti, i cartoni. Cordialità.

ALDO MUGNAI - Firenze. — Bravo! Mantieni la media di un abbonato al mese: vorrei che tanti, che sento soltanto chiacchierare, ne trovassero almeno uno all'anno. Per costruire un aeromodello, devi richiedere tutta l'annata 1934 de *L'aquilone* nella quale troverai ogni indicazione nella « palestra dell'aeromodellista ». Per averla devi inviare 14 lire e 40 centesimi, anche in francobolli, poiché ogni numero arretrato costa 60 centesimi. In avvenire scrivi, per questioni tecniche, direttamente a Giarella. Buon lavoro e saluti al cupolone.

LIVIO CALEDA - Napoli. — Passo la fotografia del tuo modello per la pubblicazione. Se senti proprio il bisogno impellente di dedicarti all'aeromodellismo, riuscirai certamente a fare bene: costruisci, però, modelli che volino. Aerosaluti.

SERCIO TOSELLI - Udine. — Intanto il tuo pseudonimo non va: trovo un italiano, prima di tutto, e che significhi qualcosa. Provvedo a farti avere i numeri chiesti: in quanto a disegni, vedrò cosa sarà possibile mandarti. Saluti aerodinamici.

RENATO LOCATELLI - Mogliano. — Ho ricevuto il tuo scritto che passo alla commissione esaminatrice, genere di fiera che sta fra l'idra a sette teste e il concesso dei sette savi. Il responso sarà inappellabile. Ma bisogna sperare sempre, in questo mondo. Saluti aerodinamici.

LAMBERTO GIORGI - Lucca. — Il tuo racconto è stato approvato. Puoi portare quante piccole aquile vuoi: all'occhiello della giacchetta, alle asole del gilet, sul cappello, sugli orecchi e anche una infilata nel setto nasale. Purchè non abbiano la corona. Tutta la direzione ricambia, rombando, i tuoi saluti.

ENZO MANCINI. — Ma tu dove stai? Metti la via e non la città! Capirei il contrario: sarebbe più facile trovarli. Aspetto notizie di quanto combini col tuo amico. Per la co-



Ecco un supplizio a cui nessuno aveva mai pensato prima di Franceschi, autore di questo disegno.

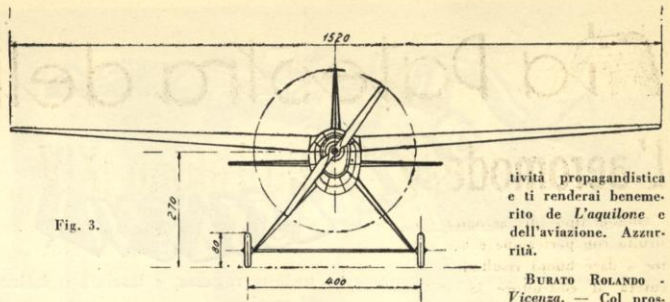


Fig. 3.

struzione del modello scrivi, direttamente, a Giarella. Saluti rombanti.

DIABOLO ROSSO - S. Geminiano. — Non riesco a trovare il tuo racconto. Lo cercherò ancora. Mandala all'amministrazione un ordine dettagliato e avrai i numeri che ti mancano. Se vieni a Roma, cercami al Ministero dell'Aeronautica verso mezzogiorno. Mi troverai certamente. Conto sulla tua opera di propaganda. Saluti azzurri.

AVIERE AZZURRO - Torino. — Caro amico, le sorti del « nido » dipendono dagli aquilotti. Non si può pretendere che i dirigenti dell'Aero Club vi vengano a cercare. Riunitevi, cercate di organizzarvi e poi proponete ai dirigenti quello che decidete di fare. Troverete buone accoglienze, sempre. Dopo la partenza di Borelli, chi è che ha preso le redini della schiera? Se tu hai buona volontà, promuovi una riunione e mandamelo a dire. Io chiamerò a raccolta gli aquilotti torinesi. I famosi modelli sono stati spediti a caso, poiché si sperava che bastassero. Improvvisamente sono terminati... Appena pronti i nuovi, avrai la soddisfazione di ricevere un poderoso quadrimotore « S. 74 », anziché l'antiquato « S. 55 ». Ti par poco? Ricambio affettuose azzurrità.

BOREA - Lecco. — Mi spiace che la fotografia del tuo aeromodello sia troppo scura e perciò impubblicabile. Fanne di più chiare, e mandamelo. Dal 1932 ad oggi, non hai più costruito? Saluti azzurri.

MOTORINA, RONDINE, AVIATRICE, SERENISSIMA - Roma. — Io non ho ancora visitato la Città Universitaria. Ma lo farò al più presto. Vi ringrazio e vi saluto.

AVIS - Roma. — Ed ecco che io arrivo prima. *L'aquilone* è già settimanale. Accetto con entusiasmo la tua promessa. Sono certo che sul mio elenco, accanto al tuo nome, altri ne vedrò ben presto. Naturalmente avrete la tessera, e sarà bella; e poi faremo il distintivo. E, infine, mi conoscerai. Io non sono, proprio, aviatore, ma ho volato moltissimo. Nè vado in circolare. Questo per la verità. Ti ringrazio ancora e lodo il tuo entusiasmo. Tante aeronipoti come te, ci vorrebbero! Scrivimi sempre.

NOVELLO ICARO - Torino. — Purtroppo non esiste nessuna tutela precauzionale per gli inventori. Le invenzioni, o si brevettano, oppure sono di dominio pubblico. Se ti fidi, manda pure all'Ingegnere Sofistico, che è persona onesta. Egli, anche privatamente, se lo desideri, ti risponderà. Saluti aerei.

MOTOLAIANTE - Genova. — Ho provveduto ad inviarti ancora un elenco degli abbonati genovesi. Fai buona propaganda e, a suo tempo, riceverai anche i famosi cartoni. Saluti veleggiati.

GASTONE SESTIERI - Roma. — Se tu legessi la posta aerea, sapresti che i cartoni dell'« S. 55 » sono esauriti da un pezzo. Procura nuovi abbonati e, per premio, ti manderemo, quando sono pronti, i disegni del quadrimotore « S. 74 ». Saluti rombanti.

PAGLIANI - Aviano. — Ricevuto. Grazie. Pubblicheremo. Mi raccomando la propaganda al campo e fuori. Saluti cordiali.

ELIGIO CORBELLA - Milano. — Ben arrivato nella nostra famiglia. Spero che rimedierai al tempo perduto e ti dimostrerai così un vero amico. Saluti alati.

GASPERONI - Roma. — Ti ringrazio per la nuova recluta. Seguita a svolgere la tua at-

tività propagandistica e ti renderai benemerito de *L'aquilone* e dell'aviazione. Azzurrità.

BURATO ROLANDO - Vicenza. — Col prossimo anno, gli abbonati che avranno procurato almeno un nuovo abbonamento potranno farci richiesta di uno dei disegni di apparecchi esistenti di facile costruzione. A questo scopo stiamo provvedendo alla stampa delle fotografie e dei disegni degli apparecchi la cui riproduzione noi giudicheremo facile ed utile all'aeromodellismo. Mi raccomando la propaganda presso i tuoi amici. Ciao.

Zio Falcone

Aeromodelli e Accessori

Via Riva Reno, 118 - Bologna

Motorini ad aria compressa
Elastico - Eliche - Legno di Balsa
Vernice Cellon - ecc. ecc.

TUTTO per il COSTRUTTORE
DI AEROMODELLI

Chiedete Catalogo M. V. 1935
inviando Lire 1,50

USCIRÀ PROSSIMAMENTE

In ricca veste tipografica a cura di

GASTONE MARTINI e PAOLO NOBILI

Il costruttore di aeromodelli

In questo volume i novellini apprenderanno i primi elementi per la costruzione degli aeromodelli e gli aeromodellisti provetti troveranno lezioni e informazioni sulle ultime conquiste dell'aeromodellismo di tutti i paesi.

AEROMODELLISTI

Il leggerissimo legno di Balsa - Il compensato dai più piccoli spessori - i migliori cuscinetti a sfere e tutto il materiale per la costruzione di un modello volante, lo potete richiedere a

MOVO

Via Borgospesso, 18 - Milano

Listino prezzi dettagliato
inviando Lire una in francobolli

LA STRANA DEL PASSEGGERO

(Continuaz. dal numero precedente)

— Hum! Vi pare facile? Provate a pensarla diversamente da lei, quando vi parla; e poi lavora molto e bene... Il fatto è che...

La voce di marmo di Miss Sullen li fece trasalire.

— Credo che abbiamo terminato, Mr. Peevisk; potete ascoltarvi?

— Sentiamo!

— "Seduta del Consiglio Direttivo della E. W. A. del giorno..."

— All'inferno pure il giorno!

— Debbo ritirarmi, Mr. Peevisk?

— Ritirarvi un acc...! Volevo dire, restate e sbrigatevi, perchè abbiamo moita fretta!

— Ah! Sta bene. "Intervenuti in prima convocazione i signori..."

— Avanti, avanti!

— "Ed in seconda convo..."

— Avanti, benedetto il cielo!

— "Assenti giustificati..."

— O per tutti i diavoli del...

— "Il Consiglio Direttivo, sulla relazione del Presidente sull'ordine del giorno in discussione, udite le repliche e le contorrepliche dei vari membri del Consiglio stesso; nella convinzione che i vari progetti presentati o accennati pecchino per..."

— Creterineria assoluta e inguaribile...

— Basta, Peevisk! Non interrompete! Silenzio! Non ricominciamo ora! — fu gridato da più parti.

— "...pecchino per insufficienza di dati e per scarso senso realistico, delibera:

Primo: (non mi è stato detto che cosa delibera il Consiglio, Mr. Peevisk).

— Delibera di scaraventare qualcuno a rompersi il collo sul Pacifico per qualche settimana, perchè ci sappia dire con dannata sicurezza che sporco tempo faccia in alto mare e se c'è qualche palmo di roccia senza maledette bandiere di qualsiasi idiota nazione, dove poter sotterrare i nostri bidoni di benzina o rattoppare gli apparecchi che si fraccassano le costole... Scriva!

— Uhm! Forse, sarà meglio ritoccare qua e là la forma... — sillabò miss Becky Sullen. — Dicevamo allora: "Primo: di inviare in ricognizione sull'Oceano Pacifico, una persona abile e competente allo scopo di raccogliere "de visu".

— Che indemoniato gergo usate, miss Sullen? De, che cosa?

— Visu... E' latino e significa coi suoi occhi...

— E mettete coi suoi occhi, be-

nedetta ragazza, e lasciate il latino ai preti...

— Come volete, signore, ma era più "ad hoc" "de visu"... Prego prego, è preferibile che non m'interrompiate. "Allo scopo, allora, di raccogliere di persona quelle informazioni che possono riuscire di utilità o giovamento all'impianto di una o più linee aeree tra la California e l'Oriente. Secondo..."

Urbanamente ronzò "la cicala" di un portavoce elettrico, situato sul tavolo, di fronte a Mr. Peevisk.

— Che volete? — mugolò questi.

— Che cosa? Dwindle? E che diavolo m'importa di Dwindle? Dall'Argentina? E che ci posso fare io se viene dall'Argentina? Ditegli che mi aspetti se proprio ha grande smania di parlarmi, o se no, che vada a farsi impiccare... Continuate, miss Sullen! — fece, chiudendo l'interuttore.

— "Secondo: Sulla base del materiale informativo raccolto..." Che cosa intendete fare, Mr. Peevisk, quando l'inviato di fiducia abbia fatto ritorno?

— Diamine! S'impacchetteranno e spediranno dove occorrono quei mangiapane a tradimento d'ingegneri e d'organizzatori perchè preparino le basi delle linee aeree...

— Capito! "...raccolto, si adotteranno le disposizioni opportune per l'immediata attuazione e posta in opera delle aerolinee la cui istituzione venga approvata dal Consiglio".

— ... e posta in opera... — mormorò un paio di volte il Presidente, contemplando con ammirazione sconfinata miss Becky Sullen. — Magnifico! Dite, Miss Sullen, che titoli avete?

— Le mie referenze lo dicono,

Mister Peevisk: due lauree e cinque diplomi, di cui tre d'onore.

— Dovevo immaginarmelo! — sospirò il presidente. — Niente, niente! Concludiamo.

— Io ho terminato, signore; credo che così possa bastare. Manca solo il nome dell'inviato. Se credete, si potrà aggiungere un terzo paragrafo: "Il Consiglio, all'unanimità (o a gran maggioranza), sceglie per la missione ricognitiva..."

— Ricogni... che?

— ... tiva, Mr. Peevisk! Scegliete...

— Jeff Jeffries! — sillabò una voce in tono incurante.

Tutti si voltarono verso l'interuttore con espressioni di sorpresa, d'incertezza o di semplice attesa.

— Voi, Jeffries? — esclamò il Presidente.

— Sì, io; che c'è di male?

— Tutto il male del mondo, perbacco! Noi abbiamo bisogno di un buon pilota, e voi non sapete distinguere un idrovolante da un pallone sferico...

— Sciocchezze! Ho il brevetto A!

— Bella storia! Anche la nipote del mio portiere ha preso il brevetto A, per potere nei giorni di sole senza vento portare a spasso il suo innamorato pompiere in un volettino di mezz'ora sul campo.

— Però...

— Però un accidente! Sapete cos'è il Pacifico? E' una vasca un po' più grande di quella del vostro ridicolo giardino! Sapreste restare ventiquattro ore in salamoia nella tempesta con un apparecchio sfasciato che si sprofonda sotto i piedi e i pescicani che montano la sentinella? No, eh? E allora andate al demonio!

— Calma, calma Mr. Peevisk! Io non ho detto d'andar solo. La Compagnia mi fornirebbe un apparecchio anfibo da gran turismo con un eccellente pilota e possibilmente un meccanico...

— E una balia, no?

— O insomma, qui bisogna intendersi! Volete o no qualcuno dei vostri e che sia di fiducia; qualcuno che sappia vedere e giudicare e stabilire contatti a prendere rilievi e fare cento altre cose? Se avete bisogno solo d'un meccanico, prendete Jack, che sta qui giù, al volante del-

la mia Packard, e non se ne parli più!

— Sicuro, ha ragione! — approvò Tom Sander e qualche altro fece eco.

— Posso allora mettere il nome di Mr. Jeffries? — chiese la stenografa.

— Se proprio vuol rompersi il collo, che vada pure! — brontolò il presidente alzandosi. — Tutti d'accordo? Benone! La seduta è tolta.

— Un momento, un momento, signori!! — pregò Jeffries allarmatissimo. — Non abbiamo deliberato il più importante: il finanziamento della crociera!

— Il finanziamento? E' inteso che pagate voi il personale aggiunto. Noi, tutt'al più, vi forniremo un apparecchio da non più di tremila dollari e una diaria di trenta dollari per la durata di tre mesi come massimo. Nei trenta dollari sono comprese le spese vostre e quelle dell'apparecchio.

— Ma voi sognate, Mr. Peevisk! Con trenta dollari...

— Con venti, ed anche meno, mi impegno di trovare entro un'ora un pilota che vale venti volte più di voi...

— Può darsi, ma la fiducia, la competenza, il colpo d'occhio...

— Me ne rido della vostra competenza, io! S'è vista alla prova con le vostre infallibili profezie sulla squadra di Balbo... E poi, caro mio, anche il mio usciere, con la prospettiva di essere nominato direttore generale del movimento e di un bel pacchetto d'azioni in tasca sarà capace di diventare un secondo Lindbergh. Svelto, decidete: o sì o no.

— Ma almeno dovrete calcolarmi gli imprevisi! Un motore può sempre avariarsi, o sconquassarsi un carrello e tenermi bloccato su qualche isola...

— Rientra nella diaria...

— Le riparazioni costano...

— Da pagare con la diaria...

— Sono condizioni infami, Peevisk, e meritereste che ritirassi la mia offerta.

— Perchè non lo fate?

— Ci penserò. Domando un mese per dare una risposta affermativa...

— Voi siete matto! La stagione buona non aspetterà i vostri comodi... Vi dò una settimana...

— Nemmeno Satanasso potrebbe essere pronto prima di venti giorni...

— Per conto mio, — articolò una voce dal fondo della sala, — sono pronto a partire all'alba, col mio apparecchio. Mille dollari in tasca e venti di diaria per tre mesi. Le altre condizioni immutate. Buona sera, signori! Buona sera, Mr. Peevisk! Vi porto i saluti di vostra sorella di Buenos Aires. Sono giusto stato a colazione con lei tre giorni fa.

E Jim Dwindle si avanzò sorridente e accennando cordiale col capo, a destra e a sinistra.

(Il seguito al prossimo numero).

Enzo Jemma



— Però un accidente! Sapete cos'è il Pacifico?...