

L'AVVOLONE

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

settimanale di aeronautica per i giovani

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



Le incredibili vicende dell'aviator di ventura

II.

— Amate l'aviazione? — mi chiese a bruciapelo lo sconosciuto, dopo avermi squadrato un istante. — Sì? In ogni caso non come me. Non è possibile. La mia è una febbre, una malattia; una rabbia... Sì, rabbia che la passione si sia destata tardi, quando tutto o quasi era fatto. Sorvolati i poli, valicati gli oceani, compiuto il giro del mondo... Non restava nulla per la mia smania.

— Mi pare, — obbiettai timidamente, — che parecchio rimanga da fare ancora. Salire più in alto, restare più tempo in aria, correre più veloci... Non c'è limite teorico a tutto questo.

— Sì, sì, lo so, — continuò impaziente. — Ma io non potrei far nulla. Non sono un tecnico e nemmeno uno sportivo. Appena appena so di meccanica quanto mi basterebbe per costruire a memoria un aeroplano col suo motore e sono abbastanza versato in chimica e in qualche altra scienza che i sapienti di questo mondo sdegnano perchè non capiscono.

E allora, potete immaginare che cosa ho fatto per sfogare la mia passione?

— No, — confessai umiliato. — Non riesco a figurarmelo.

— Non lo potreste in mille anni, ecco. Nessuno lo potrebbe. Ve lo dirò io! Decisi di viaggiare nel passato, sì; non guardatemi in codesto modo. Nel passato, ho detto. Come? In aeroplano.

Pensate! Vi piace la storia? A me, immensamente; quasi al pari dell'aviazione. E' una scienza meravigliosa, la storia!

Tutti quei popoli scomparsi, che tumultuavano, lottavano, guerreggiavano, trascinati alla grandezza o alla rovina dalle loro qualità buone o cattive! E le battaglie, specie quelle decisive, che fissano la sorte d'una nazione o d'un continente addirittura! Che avrebbero potuto fare certi condottieri o certi esploratori dei secoli passati se avessero disposto di un aeroplano, uno solo?

Quello fu il mio sogno: trovare il modo di partire per il passato portando con me tutto il necessario per volare. Piombare nel bel mezzo di una vicenda storica, intervenire col mio aeroplano e capovolgere il corso degli avvenimenti. Che ne dite?

— E' una fantasia bellissima! — ammise. — Forse, non completamente originale... Anche Wells, con la sua «Macchina del tempo».

— Fantasia? — ripeté il mio compagno; e mi fissò quasi minaccioso. — E' giusto. Non potete a meno di giudicarla stramberia fino a quando non vi dia delle prove... Le avrete. Non dubitate. Sì... Confesso che fu appunto «La Macchina del tempo» a farmi pensare alla possibilità di un viaggio nel passato. Seguì però tutt'altra linea di ragionamento. Cercherò di spiegarmi in poche parole. Ecco. Che cos'è un uomo? E' una specie di grossa macchina che la volontà fa muovere. Anche sostituendo tutti i pezzi di una macchina, questa continua a funzionare. E' la volontà che conta. Quando vive uno? Se mi rispondete: «Io vivo ora» siete in errore; perchè, mentre lo dite, ora è già diventato prima. Il presente, insomma, è un istante che non potete afferrare perchè appena vi rendete conto della sua esistenza, è già passato. Non parliamo poi dell'avvenire, perchè nessuno di noi è sicuro di esser vivo fra un minuto.

Conclusione: la vita è nello spirito, nella volontà, che non ha né passato, né presente, né avvenire. Mi seguitate?

— Abbastanza. — Feci, discretamente intontito.

— Cercherò di spiegarmi con un esempio. Ecco. Vedete quel ragazzo che esce di corsa dalla villa? Benissimo. Ora non lo vedete più. Per voi, quel ragazzo è già un ricordo del passato; passato assai prossimo, se vogliamo, ma sempre passato.

Egli, invece, rispetto a sè stesso è ancora presente e, per sua madre che lo aspetta impaziente a casa, costituisce una specie di avvenimento futuro. Capite? Voi dite: «Ho visto (passato) un ragazzo uscire dalla villa». Il ragazzo pensa: «Corro a casa (presente)». La madre spia dalla finestra l'imminente arrivo (futuro) del figliolo.

— Comincio a capire — feci, incuriosito mio malgrado. — Ma i corpi? Quando uno è morto è morto, e non vorrete farmi credere d'aver risuscitato i popoli antichi...

— No, evidentemente no. Ma sono andato io a trovarli. Non voglio annoiarvi con ragionamenti filosofici o spiegazioni scientifiche. Insomma, mediante un siero di mia invenzione, sono riuscito nel doppio intento di sospendere la vita animale del corpo e di moltiplicare formidabilmente quella dello spirito. Conseguenza: lo spirito, liberato dal massiccio peso del corpo, può dirigersi a suo talento nel tempo e nello spazio. In tal modo riuscii a risalire il corso degli eventi e a cominciare a vivere una data vicenda, così come un operatore cinematografico può iniziare da un punto qualunque del suo rotolo la proiezione della pellicola.

— Com'è strano! — mormorai. — Certo che teoricamente... Ma insomma, se questo ragionamento può ingegno-

samente spiegare le vostre ricognizioni nei secoli, non indica come abbiate trasportato aeroplani, benzina e via discorrendo... Voi stesso ammettete di aver dovuto lasciare il vostro corpo a casa, qui, nell'anno 1935...

— E chi vi dice che abbia portato con me aeroplani e carburanti? Il mio siero moltiplica fantasticamente certe facoltà intellettuali, in special modo la volontà e la memoria. In poche settimane ho potuto tanto imparare d'ingegneria aeronautica, di aerodinamica e scienze affini, quanto la media degli studenti non apprende in anni e anni di accademie e di politecnico. Così ho fatto costruire macchine e distillare benzina dalle maestranze dei popoli scomparsi.

E' tardi! — s'interruppe bruscamente, alzandosi. — Se ne avrete voglia, fatevi trovare qui domani, alla stessa ora. Buon giorno!

Rimasi lì, seduto, un po' trasognato da quella conversazione così fuori del normale e un po' irritato per aver trovato logiche, sia pure per un momento, le inverosimili fandonie dello sconosciuto.

In quel momento, ero ben deciso a non farmi più rivedere.

(Continua).

Il Castellano dell'aria

IL FERRO ITALIANO

Così, il grande indimenticabile Arnaldo Mussolini, definì l'alluminio.

Questo metallo che abbonda nel nostro suolo, si è rapidamente affermato, grazie alle sue ottime qualità tecnologiche ed alla sua leggerezza, nei campi industriali più disparati.

Ha iniziato la sua utile carriera... nelle cucine, sostituendo il costoso e pesante rame, le fragili teglie di creta, le deteriorabili pile di ferro smaltato.

Ben presto però le sue speciali caratteristiche lo hanno reso prezioso in campi ben più importanti ed ora l'alluminio domina (in lega con altri metalli quali il magnesio, il manganese, il silicio, il rame, il nichel, lo zinco, ecc.) nelle industrie aeronautiche, in quelle automobilistiche e dei trasporti, in quelle elettrotecniche, chimiche, dell'arredamento, ecc. ecc.

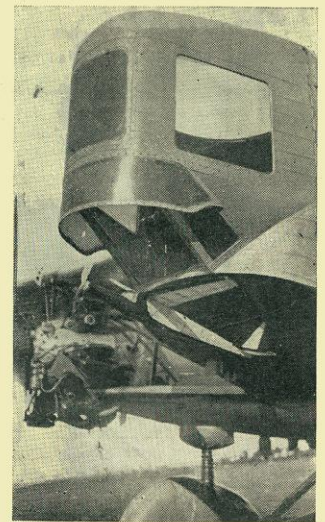
L'alluminio si estrae dalle leuciti e dalle bauxiti. E' un metallo di colore bianco; fonde a 687° ed ha un peso specifico di 2,76. Buon conduttore dell'elettricità, duttile e malleabile. Inalterabile all'aria. Ridotto in polvere finissima od in fogli sottili, si può accendere e brucia rapidamente con luce vivissima.

L'estrazione dell'alluminio in Italia è aumentata talmente, in questi ultimi anni, che da importatori siamo diventati esportatori. Infatti nel 1925 importavamo ancora circa 6.500 tonnellate di alluminio all'anno. Nel 1933, invece, ne abbiamo esportate ben 3950 tonnellate.

Questa è un'altra delle grandi vittorie del Fascismo.

La grande importanza dell'alluminio nelle industrie aeronautiche appare subito evidentissima solo che si pensi alla sua leggerezza. Naturalmente non è usato allo stato puro, ma in lega con altri metalli grazie ai quali acquista qualità meccaniche corrispondenti agli usi cui è devoluto. Entriamo così nel campo delle «leghe leggere» il cui peso specifico non supera 3, e sono: leghe semplici di alluminio e rame (dette dei bronzi leggeri), di alluminio e silicio (silumina), di alluminio e magnesio (note anche col nome di magnalio); leghe complesse, composte di alluminio con due, tre e più metalli.

Voi sentite parlare continuamente del Duraluminio, della Duralite ecc. Di queste leghe oggi ne esistono moltissime, dai no-



Questa fotografia dimostra come l'aeromodelismo porti dei buoni frutti, soprattutto se è coltivato con passione e pazienza. Ricordiamo di aver visto Armando Pagliani al I Campionato Nazionale di volo a vela di Vigna di Valle, mentre disegnava modelli su una cassetta rovesciata. Ora egli ha raggiunto il proprio scopo: essere pilota. Ma questo non gli ha fatto dimenticare l'origine della sua passione, ed il mezzo attraverso il quale ha potuto giungere al risultato: l'aeromodelismo. Armando Pagliani, come tanti e tanti altri, si è trovato in vantaggio sui compagni, sia quando ha iniziato il volo a vela, sia per il pilotaggio a motore, perchè aveva avuto, dalla costruzione dei modelli, una preliminare educazione aeronautica esatta, se non completa.

mi svariati e con impieghi caratteristici e di alto rendimento.

Soprattutto i motori se ne sono avvantaggiati; oggi si afferma che l'avvenire del motore di aviazione dipende dalle leghe leggere.

Ma anche moltissime parti strutturali degli aeroplani se ne avvantaggiano e taluni apparecchi terrestri e marittimi sono stati costruiti esclusivamente con tali leghe e con acciai leggerissimi.

L'industria italiana in poco più di sei anni è riuscita a creare tutta la serie di leghe leggere occorrenti alle industrie aviatriche ed il continuo studio e la competenza dei nostri tecnici fa sperare anche in questo campo il pieno trionfo delle più ambite conquiste.

Oltre l'alluminio, nella categoria delle leghe leggere dobbiamo classificare quelle del magnesio (extra-leggere; peso specifico medio 1,8) generalmente conosciute col nome di Eicktron. Va ricordato che l'uso dell'alluminio e del magnesio nei motori d'aviazione è dovuto alla Società Fiat di Torino, che, per prima nel mondo, ha utilizzato le leghe del genere nella costruzione di motori di grande potenza (motore di 3.000 cavalli costruito per l'idrocorsa col quale Agello ha battuto il primato mondiale di velocità).

I signori sanzionisti, creandoci delle difficoltà, rendono più vivo, più tenace, più realizzatore il genio inventivo della nostra stirpe, questo nostro caratteristico prodotto cerebrale che esportiamo da millenni e che è servito a dare lingua, costumi, arti, leggi, sapienza (totale: civiltà), a tutto il mondo.

Noi offrivamo generosamente le primizie. Gli stranieri le «accettavano», le «sfruttavano», le «spandevano» per il mondo superamente truccate, rubandoci la gloria ed il guadagno. Ora basta! Applichiamo le controsanzioni anche per i nostri magnifici prodotti cerebrali! E non solo per la durata delle sanzioni, ma per sempre!

Gibbi

A TUTTI GLI AEROMODELLISTI VENEZIANI

(di Venezia, del Lido e di Mestre).

Gli aquilotti e i lettori de L'aquilone sono pregati di trovarsi in piazza S. Marco dinanzi ai Leoncini alle ore 10 di ogni domenica. Ci sarà sempre uno del gruppo a riceverli. Segno di riconoscimento un Aquilone nella mano destra o anche nella sinistra.



La festa del Mascal a Mai Edagà fotografata da un nostro apparecchio da ricognizione.

PARTIRE PER L'AFRICA... Ecco il sogno di tanti giovani

Un aquilotto scrive a Zio Falcone pregandolo di farlo andare in Africa Orientale. La lettera del nostro amico generoso è la seguente:

Carissimo Zio Falcone,
E' questa la prima volta che ti scrivo, e ti do del tu perchè so che ti offendi se ti do del lei. Il motivo che mi ha spinto a scriverti è semplicissimo: sono un appassionato volontario per andare a combattere in Africa Orientale. Ho fatto sette domande per partire e non ho mai avuto una risposta; rinunciavo al grado di aspirante uff. della Milizia pur di partire, e niente: ho presentato i documenti al Ministero dell'Aeronautica per il concorso di sottufficiale pilota, per elettricista, per motorista, di cui ho il brevetto premilitare, anche per spazzino di qualche campo di aviazione, purchè mi chiamassero e non ho avuto l'onore di servir la Patria in questi tempi in cui ne ha maggiormente bisogno.

Mi sento umiliato nel vedere partire tanti padri di famiglia che hanno già avuto una volta l'onore di combattere, mentre a me tale onore non è concesso.

Tutti i giorni dai nostri porti partono piroscafi carichi di volontari, ed in mezzo a questi è possibile che non ci sia un posto anche per me? Non è il grado che io cerco, ma il solo onore di combattere.

Se non c'è un posto da soldato, che mi si mandi come operaio, perchè sono tecnico elettromeccanico e potrei fare qualche cosa di utile.

Non conosco più indirizzi a cui scrivere e mi affido a te, pregandoti di avere pietà di uno dei tuoi aquilotti e di interessarti in mio favore, oppure indicarmi una via onde arrivare al mio scopo.

Aerodinamici saluti dal tuo

Ranieri Guglielmo.

(S. Maria di Catanzaro).

Purtroppo Zio Falcone nulla può fare per esaudire il grande desiderio del nostro aquilotto. Tuttavia tenterà. Chissà che non riesca a fare felice un altro italiano?

Collaborazione dei giovani

VOLARE

Volare!... Questa parola mi aveva sempre, stranamente impressionata e più di una volta la mia immaginazione si era soffermata sul significato di questo verbo. Volare, spaziare nell'azzurro immenso dei cieli, dominare dall'alto la piccola terra, sentirsi al disopra delle bassezze umane... oh, doveva esser pur bello!

Fu così ch'io cominciai a guardare dapprima con curiosità, poi con ammirazione, ed infine con entusiasmo, quelle luminose



Armando Pagliani fra i «suoi» apparecchi.



Aeroporto di Asmara — Un apparecchio viene spinto nel capannone.

aquile d'oro che fregiano il petto dei nostri aviatori, fu così ch'io cominciai a leggere, esaltandomi, i magnifici ardimenti azzurri.

Un giorno, lo ricorderò sempre, perchè fu per me istante di rivelazione, un giorno uscivo affascinato (non vi sembrò esagerata l'espressione) da un cine, dove avevo seguito, con vivissima attenzione, lo svolgimento della pellicola «L'Armata Azzurra». Mi resi allora perfettamente conto della vita pericolosa e bellissima che conducono i nostri aquilotti; e un ardente, indomabile desiderio mi prese: quello di volare.

Volai, infatti, in una nuvolosa giornata di maggio. Come battè allora il mio cuore! Mi parve quasi accompagnasse, col suo ritmo veloce, il rombo del motore. Io e l'apparecchio non eravamo che un'anima sola, una vibrazione sola...

Trascorsero anche quei momenti felici.

Ma oramai l'Aviazione mi aveva completamente conquistata.

Quando, nella successiva estate, ebbe luogo la Crociera aerea del Decennale io vissi giorni di ansia e di fede; ne è pegno la lettera che S. E. Balbo mi fece scrivere e che firmò personalmente, in risposta a un mio scritto nel quale cercai d'esprimere, in brevi parole, tutto il mio entusiasmo. Quelle righe, che io conservo con tanto orgoglio, testimoniano la mia ardente passione e mi impegnano per l'avvenire.

Volate, Ali d'Italia, sempre più in alto, sempre più lontano! Voi portate i nomi della Patria nostra e del nostro Capo nei cieli del mondo. Voi portate con voi la parte più azzurra dei nostri cuori, che vi accompagnano sempre, in ogni cimento.

Annamaria Rota

CORSO PREMILITARE

Noi non ci permetteremo mai di correggere uno scritto di Avionetto, promosso senza esame. E' evidente che se avesse fatto gli esami, qualche cosa sarebbe successo. Questo racconto è quello che è; nessuno può metterlo in dubbio. Ad ogni modo dimostra chiaramente come le idee, anche se buone, non vadano d'accordo con la grammatica e la sintassi (mettiamoci anche l'ortografia, tanto che ci siamo; e speriamo che gli inseguenti di Avionetto non leggano, né questa promessa, né, tanto meno, lo scritto memorabile del nostro simpatico amico promosso senza esami. All'anima...).

Era stato come un fulmine a ciel sereno, nella classe sapere Lucio Franck stava per divenire pilota, con tanto di lettera maiuscola.

I compagni, un po' invidiosi lo rispettano un po' non lo presero più a pernacchie; le compagne, poi, volevano sapere, (dolce scoccatura) durante l'intervallo delle dieci e mezzo, tutto quello che aveva fatto la mattina al campo; e ancora (dolcissima scoccatura) volevano tutte, proprio tutte, che andasse la mattina presto a volare su casa loro, per farle saltar dal tepore del letto.

Fatto sta, che ci si provò due o tre volte, ma guarda un po', c'era sempre quello spione del barografo che riferiva tutto all'istruttore, il quale per niente turbato dagli imbarazzi romantici del suo schiappissimo allievo, gli faceva doler la testa tutta la mattinata a forza di urla.

Ora accadde questo fatto, che Lucio aveva promesso ad una ragazza, che faceva una classe meno di lui, di portarla una volta al campo; così, giusto per farle vedere come volava, e avevano stabilito per la domenica mattina.

Ma il sabato, a scuola, una sua compagna di classe alla quale faceva la corte, da quando era allievo, si decise a promettergli di andare al campo, proprio quella domenica mattina, e tenne forte malgrado le racheissime scuse che Lucio tentava di opporre alla capricciosa brunetta.

Eccoti la domenica mattina; già dalle otto gli allievi volavano ed ecco verso le nove e mezzo una figurina sottile vestita di un pantoncino tipo sport, un baschettino calato sugli occhi, che senza tanti complimenti si va a ficcare in mezzo agli allievi, che accolgono l'apparizione con un fuoco di infuocati complimenti.

Lucio è in volo, eccole laggiù che decolla sicuro e punta sulla città.

Passa un quarto d'ora ed eccoti un'altra signorina tutta lana d'angora, tutta colori

vivaci, che si affida subito alla prima, in mezzo al circolo degli allievi.

Il «Ro I» di Lucio rientra in campo e per portarsi contro vento, passa sopra l'angar, sopra il gruppetto.

Lucio si sporge al vedere quei due visetti pieni di gioia, freschi e tutti per lui, non capisce più nulla, ed ecco che tra i mocoli dell'istruttore, le risate dei compagni, s'abbassa a tre, due metri con il motore acceso, un metro... hum... hum... hum bum erac e il carrello s'inchiava, l'elica falcia l'erba.

Lucio non ha il coraggio di scendere, vede ironia, i due visetti, uno di qua e l'altro di là, spauriti chiedersi come stava, l'istruttore correre reggendosi la pancia, i compagni correre con una bottiglia e il conto.

Dieci minuti dopo Lucio esce per l'ultima volta dal cancello dell'aeroporto, dietro le due sconolatissime compagne, con la testa piena di urla, di lacrime, di grida di scherno.

E gli tocca andare a piedi perchè ci sono solo due vetture, una per signorina che si mettono a debita distanza per scongiurare il pericolo di prendersi per i capelli, e piccole, lucenti lacrime scorgano dagli occhietti celesti; e Lucio, nero come il carbone, salta da una pietra all'altra per non inciamparsi tra le pozzanghere della strada.

Avionetto

Dove si parla del Gruppo Aeromodellisti

«PIER LUIGI PENZO»

Venezia sembra finalmente svegliarsi dal suo letargo nei riguardi dell'aeromodellismo.

Il leone alato di San Marco deve aver protestato vedendo l'ignominiosa oziosità dei veneziani. Era tempo.

Ma abbiamo però potuto constatare come molti anzi moltissimi dormono ancora profondamente.

Bisogna assolutamente svegliarli, non dobbiamo lasciare Venezia all'ultimo posto in questo campo.

Siamo andati, domenica 3 novembre, a fare conoscenza con la scuola e siamo rimasti veramente soddisfatti.

Sebbene l'aula, un vecchio laboratorio, non sia completamente restaurata, pure quella quasi poetica rusticità, tipicamente bella a Venezia, ci ha entusiasmati.

Vi abbiamo trovati dei buoni e gentili dirigenti e compagni che ci hanno spiegato gli altissimi ideali della scuola tanto incoraggiata dall'autorità aeronautica.

Ci auguriamo che tutti gli aeromodellisti di Venezia sappiano giustamente apprezzare il valore di codesta iniziativa e accorranosi numerosi a ingrossare le file del già promettente gruppo «P. L. Penzo».

Aeromodellisti veneziani, a voi!

RADAMES ZARAMELLA.

RENATO LOCATELLI.

AGLI AQUILOTTI ANCONITANI

L'aquila invita tutti gli aquilotti di Ancona alla riunione che avrà luogo domenica 15 dicembre alle ore 10 al Largo Traiano. Segno di riconoscimento: una copia de L'aquilone. Parola d'ordine: «Barbicenti». Per informazioni rivolgersi a Enzo Pandolfi, Via Montirozzo, 7 (strada privata) - Ancona.

CRONACHE D'ORO

L'opera dell'Aviazione, lungo tutta la vastissima fronte ed oltre le nostre linee, è continua ed attivissima.

(Le Forze Armate, 25 novembre)

Il bombardamento del 18 ha completamente sconvolto i piani dell'offensiva abissina sul fronte settentrionale ed ha creato nelle truppe e negli stessi capi che ci stanno contro una nota d'animo di sgomento e di disorientamento che paralizza ogni loro azione.

(Il Messaggero, 26 novembre)

Alcuni apparecchi italiani che eseguivano una ricognizione sopra Cacciamo sono stati fatti segno al fuoco da parte di gruppi di armati abissini. Gli aviatori hanno risposto immediatamente scendendo a bassa quota e mitragliando a raffiche ripetute il nemico che subiva perdite rilevanti.

(La Tribuna, 26 novembre)

Gli armati abissini, dopo il bombardamento aereo, hanno rifiutato di tornare sul posto, di stare sotto la tenda e di condurre colonne di salmeria e bestiame. Essi hanno dichiarato di voler combattere contro gli uomini, ma non contro le macchine volanti che seminano la morte e che, per quanto colpite, continuano a gettare lo sterminio e appaiono quasi invulnerabili.

(Il Corriere Padano, 26 novembre)

Pochi chilometri dopo, però, i nostri aeroplani piombano loro addosso distruggendo la metà degli automobili che erano carichi di ben duecento casse di munizioni e di fucili.

(Il Regime Fascista, 26 novembre)

Nei giorni 2 e 3 e specialmente il 4 novembre, col favore delle nubi che permisero agli apparecchi di giungere improvvisi, una ventina di aeroplani sovolarono Gorraheh, facendovi cadere con tiro preciso circa venti tonnellate di alto esplosivo. Sconvolgimento delle opere, incendi di capanne e magazzini, numerosi feriti tra i quali lo stesso Afework, che era l'anima della difesa, morto poco dopo. Demolizione completa.

(Il Popolo d'Italia, 26 novembre).

Alcuni nostri apparecchi prendevano parte dal ciclo all'azione e si abbassavano a bombardare e mitragliare le bande abissine messe in fuga. Era questo il colpo di grazia all'avanguardia di Ras Desta. I fuggiaschi, per oltre trenta chilometri, venivano inseguiti dai nostri apparecchi.

(Il Messaggero, 27 novembre)

Anche questa volta l'Aviazione ha reso servizi inestimabili con le sue azioni di osservazione lontana.

(Il Popolo di Roma, 27 novembre)

La Palestra dell'aeromodellista

L'aeromodello "Eolo-Littorio XIV"

II.

LA FUSOLIERA. — L'insieme schematico della fusoliera è rappresentato dalla figura 4, dalla quale si possono rilevare le posizioni delle singole sezioni sul cui asse devono combinare i corrispondenti diaframmi che illustriamo.

Alla sezione I corrisponde il muso della fusoliera (fig. 5) che è formato da un unico blocco di legno dello spessore di m/m 40, espressamente sagomato ed incavato.

Sul fronte di questo blocco è riprodotto incollato uno spessore di legno compensato di m/m 1,5, in cui deve alloggiare un tappo a forma di fungo tornito da del legno bosso o di pioppo in modo che sia molto alleggerito e sopporti il tubo che forma l'anima della fusoliera e nello stesso tempo l'alloggio all'elastico motore.

Questa prima parte può parere pesante; ma starà nell'abilità del costruttore ad incavarla in modo da renderla assai leggera, ricorrendo poi in ultimo, e cioè dopo l'esecuzione dei tagli di incastro per i listelli longitudinali, ad un ulteriore alleggerimento sagomando la come è dimostrato nella fig. 6.

All'asse II corrisponde il diaframma II (fig. 7). Questo diaframma è costruito con legno compensato di mm. 1,5 e porta un ingrossamento trasversale formato da strati di compensato sovrapposti in modo da formare un alloggio per un tirante a vite con cui verrà poi fissato il carrello. L'ingrossamento deve avere una larghezza di 10 m/m, mentre il passaggio che internamente vi deve restare per il tirante non dovrà essere inferiore ad un diametro di m/m. 3.

All'asse III corrisponde il diaframma III (fig. 8): questo diaframma è pure costruito con compensato di millimetri 1,5 e deve avere anch'esso un ingrossamento per l'alloggio di un secondo tirante fissa-carrello.

Tale diaframma poi dovrà anche avere un altro ingrossamento nella parte superiore, come nella figura dimostriamo in metà sezionato, costituito da pezzi di compensato sovrapposti sagomati ed incollati in modo che internamente vi resti una specie di galleria larga m/m 25x1 con due derivazioni verticali della larghezza di m/m 8 ognuna.

Vedremo poi come questa così detta galleria servirà per l'innesto a baionetta

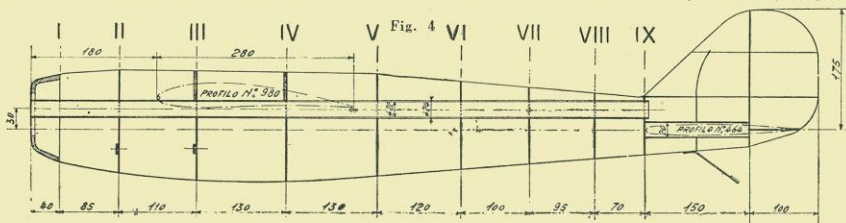
già precedentemente menzionato per il fissaggio delle due semi-ali.

All'asse IV corrisponde il diaframma IV (fig. 9) che è pure costruito con compensato da m/m. 1,5 e porta solo l'ingrossamento superiore per l'innesto del secondo attacco delle due semi-ali che deve essere largo m/m. 14x1.

Agli assi V, VI, e VII corrispondono diaframmi (fig. 10), i quali sono tutti costruiti con compensato da m/m 1 e così pure lo sono i diaframmi della fig. 11 corrispondenti agli assi VIII e IX.

Tutti questi diaframmi non hanno nulla di speciale, eccetto il IX in cui devono essere praticati speciali tagli di incastro per l'attacco della parte costituente i piani di coda.

Per la costruzione di questa fusoliera, consigliamo i costruttori a volere prima riprodurre nella sua vera grandezza il disegno, attenendosi alle quote segnate quali distanze fra i diversi diaframmi e a quelle date per le singole dimensioni dei diaframmi stessi: si consiglia inoltre di fare anche il disegno al vero della



vista in pianta, prendendo riferimento dalle misure che segnano le rispettive larghezze dei diaframmi.

Con la esecuzione di questi disegni si avrà assai facilitato il modo per la riproduzione del disegno dei singoli diaframmi nella loro grandezza naturale.

Nella costruzione si dovrà per prima cosa fare il tubo, che potrà essere costruito in legno, con compensato sottile o con impiallatura. Le dimensioni del tubo sono: diametro m/m 22 interno e lunghezza metri 1.

Disegnati i diaframmi sul legno compensato, si sagomano tutti solo nella loro parte esterna e si completeranno del relativo foro per il passaggio del tubo e dell'incastro nella parte superiore sull'asse verticale per l'alloggio di un listello rettangolare della sezione di m/m 1x3.

Gli altri incastri si lasceranno per ora in sospenso; si costruirà invece prima la calotta facente parte del muso e poi si monterà il tutto provvisoriamente

sul tubo, disponendo i singoli diaframmi ognuno nella propria posizione preventivamente già segnata sul tubo stesso. Per mantenerli fermi si incasterà nel taglio d'incastro superiore già eseguito un listello od anche un filo di refe tenuto teso e perfettamente rettilineo.

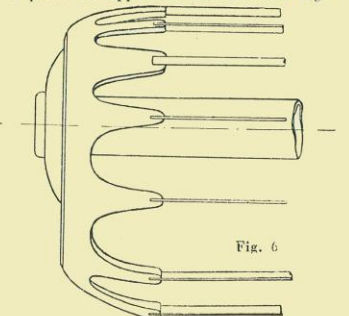
Con questo montaggio, che possiamo chiamare di prima prova, si potrà facilmente, servendosi di fili tesi, tracciare su ogni diaframma le singole posizioni degli incastri per tutti i listelli longitudinali correnti che dovranno essere in legno bosso della sezione di m/m 1x3 mesi in taglio, ossia nel senso della loro maggiore resistenza alla flessione.

Questi listelli in totale sono in numero di 11; ma nella prima parte della fusoliera, superiormente, vi sono altri due listelli tondi in pioppo del diametro di 3 m/m, che però dovranno risultare interrotti internamente fra i diaframmi III e IV per lasciare libero il passaggio delle lame di incastro delle semi-ali.

I detti listelli tondi che vanno fino al diaframma V non hanno altra funzione che di assicurare la forma alla fusoliera quando verrà ricoperta.

Dopo la prima prova e la tracciatura delle posizioni degli incastri, si potrà

- 14) apparecchio «G. D. M. 1» di Giuseppe Demartini con punti 46.
 - 15) apparecchio «G. D. M. 2» di Giuseppe Demartini con punti 43.
 - 16) apparecchio «E. Gramaticopulo» di Bruno Cricchiutti con punti 41.
 - 17) apparecchio «N. Palli» di Costante Cricchiutti con punti 40.
 - 18) apparecchio «S. F.» di Renato Roccati con punti 35.
 - 19) apparecchio «I. Pola» di Enrico Vidach con punti 26.
- Per maggior chiarezza si rende noto che i primi sei apparecchi hanno volato rego-



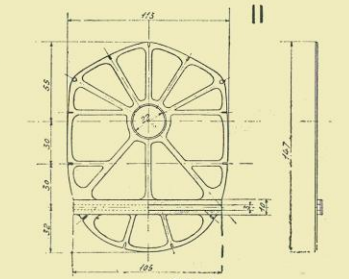
lamente, quelli dal n. 7 all'11 incluso hanno flottato per almeno i regolamenti 200 decimetri, mentre gli altri seguenti hanno flottato per meno di 200 decimetri.

Giuria: ing. Mario Cosulich, Presidente Aero Club di Trieste; ing. Bernardo Rocchi e cav. Annibale Pecorini, Commissari sportivi del Reale Aero Club d'Italia e Mario Calligaris, Delegato all'Aeromodellismo.

LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

LICOR - Bergamo. — Per allungamento di un'ala d'aeroplano si intende il valore del rapporto fra l'apertura alare e la corda media, che equivale al valore del rapporto fra il quadrato dell'apertura e la superficie portante: quest'ultima formula si usa quando sia difficile, data la forma dell'ala, determinare la corda media. Per diedro si intende l'angolo formato dalle due semi-ali viste di fronte (diedro trasversale); oppure l'angolo formato dalla corda dell'ala e dalla corda del piano orizzontale di coda (diedro longitudinale). Saluti e cordialità.

GINO BARIOLI - Venezia. — Il gruppo e la scuola aeromodellisti devono far parte dell'attività degli Aero Clubs e perciò è inutile la pubblicazione del tuo editto e ritenere basti che l'Aero Club «G. Ancillotto» di Venezia faccia pubblicare un avviso agli interessati di rivolgersi direttamente alla propria sede. Però anche senza tale avvertimento gli aeromodellisti stessi, se di buona volontà e di seria intenzione, dovrebbero recarvisi ugualmente e far pressioni presso chi di ragione per la costituzione del gruppo. Ti avviso poi che so che già a Venezia, per opera del buono e bravo Vicenzoni, si sta



combinando qualcosa in proposito e certo con tutta la dovuta serietà.

Grazie delle belle fotografie per le quali ti scriverò privatamente.

AQUILOTTO ALPINO - Bergamo. — Anche Bergamo dovrà avere il gruppo degli aeromodellisti e perciò ti consiglio di rivolgerti al locale Aero Club «Guido Taramelli» in via Adamello n. 4.

glar.

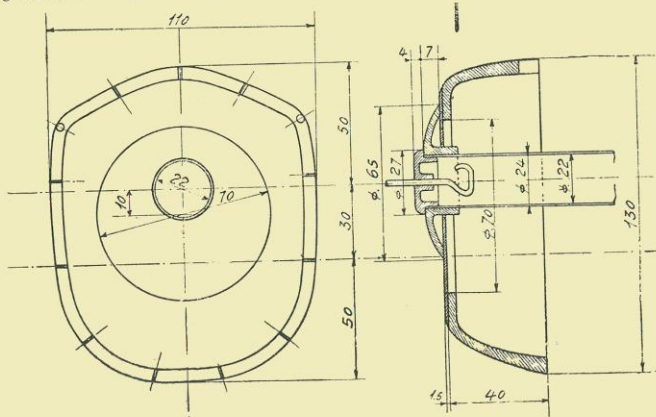


Fig. 5

La classifica del concorso triestino per idromodelli

La Presidenza dell'Aero Club «Ernesto Gramaticopulo», Trieste, comunica la classifica dei concorrenti alle Gare di modelli volanti idro tenutasi il 22 settembre a. c. al Bagno «Ansonia».

- 1) apparecchio «I - Neri» di Mario Svab con punti 722.
- 2) apparecchio «I - Razza» di Franc. Lonzar con punti 707.
- 3) apparecchio «I - Del Prete» di Vidach Enrico con punti 637.
- 4) apparecchio «Trieste» di Costante Cricchiutti con punti 507.
- 5) apparecchio «O. X.» di Umberto Mastron con punti 482.
- 6) apparecchio «I - Rina» di Antonio Spozza con punti 321.
- 7) apparecchio «I - Mari» di Antonio Spozza con punti 108.
- 8) apparecchio «F. Baracca» di Bruno Cricchiutti con punti 78.
- 9) apparecchio «I - Idro» di Umberto Ranzatto con punti 76.
- 10) apparecchio «M. 13» di Vilibio Mestron con punti 75.
- 11) apparecchio «I - Istr.» di Fran. Lonzar con punti 59.
- 12) apparecchio «S. R. Idrocorsa» di Stelio Rizzardi con punti 54.
- 13) apparecchio «M. C. 72» di Renzo Spiton con punti 47.

NOTIZIE DA BOLOGNA

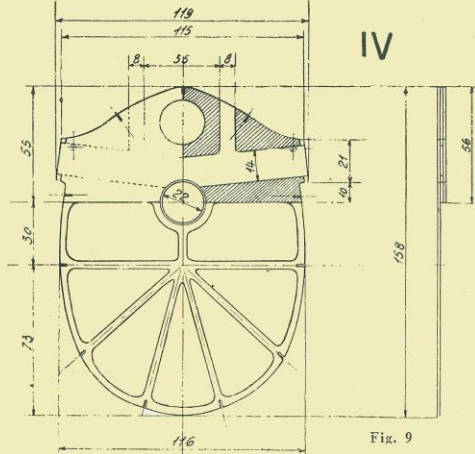
Tutti quegli aeromodellisti residenti nella provincia di Bologna che intendono iscriversi al costituente Gruppo aeromodellisti bolognesi e partecipare al Concorso Nazionale dell'anno XIV, sono invitati a dare la loro adesione inviandola alla sede dell'Aero Club Giuseppe Bortolotti, in via Francesco Zamboni, N. 9, Bologna.

Le adesioni si ricevono fino al 31 dicembre 1935-XIV. I ritardatari non saranno ammessi. A coloro che aderiranno l'Aero Club stesso darà gratuitamente l'iscrizione a socio del sodalizio per l'anno 1936 e farà loro pervenire, pure gratuitamente, il giornale "L'AQUILONE".

L'aeromodellista Paolo Nobili ha dato alla Patria una targa e tutte le medaglie premio vinte durante dieci anni di attività aeromodellistica.



NOCELLI - Varazze. — Grazie. Ho fatto notare all'autore del romanzo la sua osservazione. Egli dice che non è cosa grave, in quanto riproduce fedelmente un frasario di determinata persona. Tuttavia si ram-



IV

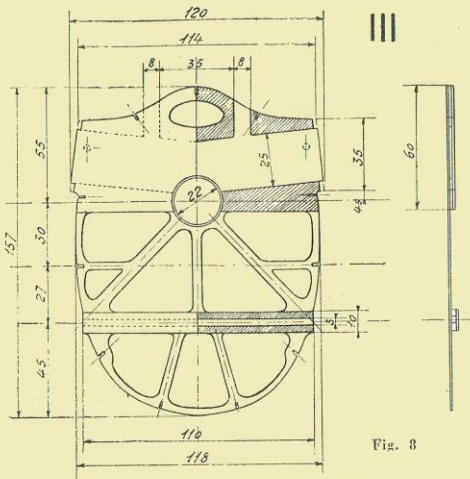
Fig. 9

marca di essere caduto in questa, non premeditata, volgarità. Mi stia bene.

SPAD - Milano. — Se «L'aquilone» ti verrà ancora recapitato con ritardo potrai telefonare agli dèi, o ammazzare il portaletere. Tienimi informato. Ti ho fatto spedire ciò che chiedi da tanto tempo. Non parliamo di inimistia, mio caro. Non c'è spazio, e nessun aquilone ne vuole sapere, Cordialità azzurre.

LUCIANO GUERZONI - Modena. — Al corpo affusolato che sporge al centro dell'ala superiore del CR 30 si applica l'elichetta che, azionata dal vento dovuto alla velocità dell'apparecchio, ricarica gli accumulatori elastici piazzati a bordo. Prossimamente spediremo alcuni disegni di apparecchi di facile costruzione. AzzurrITÀ.

TINO FALERNA - Bari. — Il concorso per sergenti piloti è chiuso, poichè le domande presentate hanno superato i posti messi a concorso. Il Ministero non ti ha chiamato, perchè la tua domanda è giunta fra le ultime. Prossimamente ne verrà bandito un altro, ed allora, riferendoti ai tuoi docu-



III

Fig. 8

menti già inviati, potrai inoltrare una nuova domanda.

DANIELE ARGENTI - Milano. — Prossimamente, appena il tipografo li avrà stampati, invieremo alcuni disegni di apparecchi di facile costruzione. Saluti.

ENZO MANCINI - Firenze. — Anche tu sei stato di parola. Bravo. Ti ho fatto spedire subito l'annata 1934 e il tuo amico riceverà puntualmente il giornale. Di raduno, per ora, non se ne parla. Ben più gravi cose urgono. Lo sai bene. Cordialità.

NINO INCARBONE - Caltagirone. — Ti ho fatto spedire l'annata 1933. Però il tuo vaglia era insufficiente. Lo sai che i giornali arretrati si pagano il doppio. Ora devi procurare, almeno, un altro abbonato per ripagare la mia munificenza. Per entrare all'Accademia Aeronautica a Caserta occorre avere come minimo la licenza di istituto medio superiore. Saluti azzurri.

AVIONETTO - Roma. — Hai ragione. Vedi che, qualche volta, ti do ragione. Però devi ammettere che per delle prove serie si deve sempre andare alla Torracchia. Di fatti lo ammetti. Però è un peccato non andare alla domenica al galoppatoio di Villa Borghese. Perché dunque, non te ne occupi tu? Credo che basti invitare i soliti appassionati. E allora rifaremo anche nuove e più interessanti che mai fotografie. Ciao, amicone.

ANTONIO LONGHI - Bologna. — E se ti dicessi che non capisco un'acca di inimistia? Spero che non te ne offenderai. Ho passato all'Ingegnere Sofistico. Ti saluto cordialmente.

BRUNO BIANCHI Empoli. — Troppi sono gli aquilotti sperduti. Voi mi fate perdere la testa. Il costruttore di aeromodelli è in corso di stampa. Si tratta d'attendere, ormai, pochissimo tempo. Mi congratulo per la tua attività aeromodellistica. Saluti volanti.

ANTONIO MARIOTTI - Roma. — O vaglia, o francobolli: è la stessa cosa. L'abbonamento annuo costa lire 14; semestrale 7,50. I vantaggi sono innumerevoli. Leggi gli ultimi numeri de L'aquilone e te ne renderai conto. Saluti razzo.

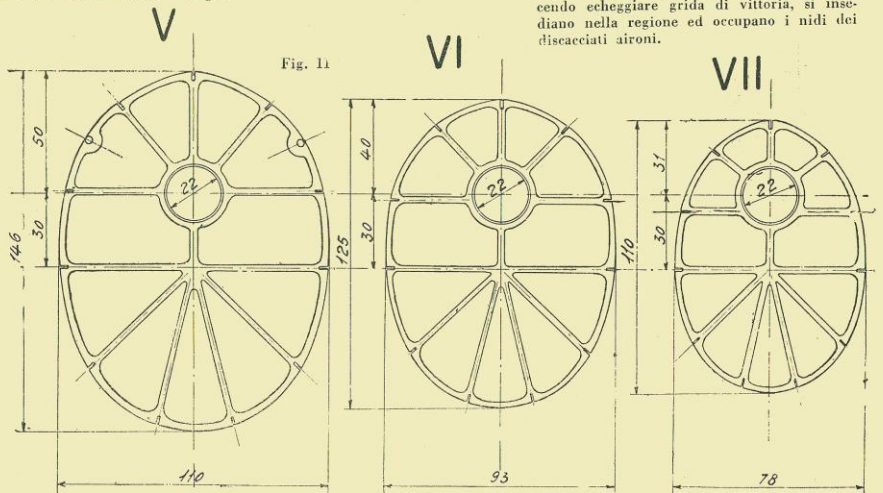
LUCIANO GIOVANNONI - Firenze. — Ti ho fatto spedire gli indirizzi degli abbonati di Firenze. Spero che diventerai grande amico di qualche bravo aquilotto e, assieme, farete della vera e utile propaganda a favore dell'aviazione e del vostro giornale. Siccome tu hai spedito l'importo dell'abbonamento prima che L'aquilone fosse settimanale, le sette lire inviate ti danno diritto all'abbonamento annuo completo. Però ricordati che le tariffe per l'associazione sono mutate. Lire 14 l'abbonamento annuo, e lire 7,50 l'abbonamento semestrale. Quando torneremo ai tempi normali di pace e di tranquillità politica, L'aquilone ridiventerà di 16 pagine e verranno organizzati nuovi raduni aerei. Ed ora al lavoro, seriamente. Aspetto da te grandi cose. Saluti azzurri.

EMILIO RIPAMONTI Bergamo. — Il concorso per 650 piloti è scaduto. Prossimamente ne verrà bandito un altro e il regolamento relativo verrà pubblicato tempestivamente su L'aquilone. Per imparare a costruire gli aeromodelli, potrai leggere un manuale che uscirà in pubblico fra brevissimo tempo. Si tratta del «Costruttore di aeromodelli» di Martini e Nobili, libro che questi signori ci hanno fatto respirare parecchio. Ma essi si giustificano dicendo che hanno dovuto fare un mucchio di ricerche all'estero, con lo scopo di dare ai lettori un manuale completo e bene informato sull'attività di tutti i paesi. Spero che tu sappia che io amo tanto gli aquilotti che sono regolarmente abbonati. Ciao.

PIETRO ROVERONI - Rovigo. — Ti ho spedito l'opuscolo con il regolamento. In cambio cerca di convincere qualche nuovo tuo compagno ad abbonarsi. Salutami il prof. Mosieri e il bellissimo leone di San Marco di Piazza Vittorio. Ciao.

ARMANDO FRAGOTTA - Caltanissetta. — Ti ho fatto spedire gli arretrati del 1935 e una copia della Rivista Aeronautica. Mi raccomando la propaganda a favore del tuo giornale. Cordialità azzurre.

GIUSEPPE SCARBI - Ferrara. — Ti ho spedito il bando di concorso dell'Accademia. Auguri.



V

VI

VII

Fig. 11

CH¹⁰ - Como. — L'abbonamento a L'ala d'Italia costa lire 40. Ai soci dell'Aero Club viene ceduta a sole lire 15. Che pacchia! Saluti.

AVIERE STANISLAO - Capodichino. — Tanti saluti da parte di Vicenzoni, Marchesini, Padovan e Barioli, il quale ultimo ti avverte che il gruppo è cosa fatta (e se lo dice lui...). Da me cordialità motorizzate. (Altra posta a pagg. 3 e 7).

A buon intenditor...

Un folto stormo di circa 200 aironi dopo avere lungamente volteggiato sulla radura acquitrinosa, ora diradando, ora serrando la formazione, dando l'impressione di una immensa medusa bruna galleggiante nell'aria, punta deciso verso la terra ove si posa con grido festoso.

La metà dell'annuale migrazione si presenta ricca ed ospitale. Nella regione abbandonano le serpi ed i contadini sono lieti dell'insperato aiuto piovuto dal cielo.

Il patto tra l'alata colonia e gli uomini è presto e tacitamente concluso nel comune interesse, perchè gli aironi sono ghiotti di festata.

Vita tranquilla, festosa e laboriosa nella colonia degli aironi che hanno piantato i loro nidi fra i canneti sui bordi degli acquitrini.

In quell'angolo di mondo gli eleganti ed intelligenti trampolieri chiamati hanno trovato il loro paradiso terrestre e forse il pensiero della stagione che li costringerà ad emigrare dà loro una punta di rammarico sulla possibilità del ritorno che offre lo spogliare da nord a sud della loro vita. Sono già pronti i nidi soffici e ben riparati dove si ripeterà il miracolo della continuità della loro razza sotto il tepido palpito delle femmine acciocciate.

Ma un mattino, d'improvviso, sull'orizzonte tranquillo, compare una macchia nera, formicolante, che ingrandisce a vista d'occhio e precipita sulla pacifica colonia di aironi. Sorpresi in pieno dall'assalto, i trampolieri, dopo una vana resistenza, debbono cedere il campo all'orda famelica degli invasori più forti e più numerosi.

Sono più di 300 rapaci avvoltoi che, facendo echeggiare grida di vittoria, si insediano nella regione ed occupano i nidi dei disacciatissimi aironi.

Ma questi se hanno ceduto il campo, non hanno però disarmato. In pochi minuti riorganizzano le loro schiere e benché meno forti e meno numerosi, si lanciano coraggiosamente e decisamente al contrattacco. Essi ora hanno il vantaggio della quota e se ne valgono per piombare a capo fitto sugli avvoltoi che difendono ostinatamente le posizioni conquistate.

La battaglia è violentissima e cruenta. Le strida e l'aliare violento dei combattenti riempie l'aria e si spande sulla terra per largo raggio. Gli aironi piombano sul nemico, lo colpiscono con furiose beccate, riassommano nell'aria e ripiombano all'attacco con tenacia e furore.

Per circa due ore la mischia furiosa si protrae senza che nessuna delle due parti accenni a cedere. Ma infine l'impeto battagliero dei tranquilli ha il sopravvento e gli avvoltoi si levano in volo e fuggono abbandonando il campo.

Gli aironi si posano allora fieri e vittoriosi sul suolo riconquistato dove giacciono, inerti, 82 compagni caduti combattendo e 117 avvoltoi uccisi dai loro furiosi attacchi.

Questa storia è vera. Ne fanno fede i contadini di Schkotow (Polonia) che hanno assistito all'insolito combattimento.

Per noi aviatori ed italiani ha un profondo significato.

300 rapaci avvoltoi contro 200 aironi. Trecento ricchi prepotenti contro duecento pacifici lavoratori che difendevano il loro diritto di un « pezzo di terra al sole » ricercato dopo lunghe peregrinazioni, conquistato e colonizzato pacificamente.

L'oppressione violenta del diritto ha temprato l'anima e le forze degli aironi, facendo esplodere in loro un sentimento di giusta ribellione che li ha tramutati in aquile.

Gli avvoltoi combattevano per difendere il bottino della loro brigantesca prepotenza ed i loro satolli ventri. Il loro spirito pugnace mancava quindi d'ogni idealità e la convinzione della loro causa trovava incerta base soltanto nella potenza dei bene affilati artigli.

Nessuna meraviglia, quindi, che lo spirito della giustizia, l'idealità del diritto, la reazione al soprano, abbiano trasformato gli operosi e pacifici aironi in agguerrite aquile ed i ben rostrati avvoltoi, in una pavida banda ladresca in fuga.

Non soltanto la storia dei popoli, ma anche quella meno nota degli animali, insegna ed ammonisce.

A buon intenditor...

G. B.

PRIMATI STRATOSFERICI

Gli americani Stevens e Anderson bardo dell'aerostato « Explorer II » hanno raggiunto recentemente l'altezza di 22.500 metri, battendo così tutti i pri-

mati precedentemente stabiliti nella stratosfera.

Fino all'anno scorso gli esploratori aerei non erano mai usciti praticamente dalla troposfera, strato inferiore che è la sede delle variazioni meteorologiche e dove, sino alla metà del suo spessore, è possibile respirare liberamente.

Queste esplorazioni aeree, tentate per un fine esclusivamente scientifico, ebbero inizio soltanto nel 1803, quando, cioè, fu possibile gonfiare gli aerostati con l'idrogeno. La prima fu effettuata dal fisico fiammingo Robertson, il quale non lasciò dati positivi sulla altezza da lui raggiunta; invece, nel 1804 l'aviatore e scienziato Gay-Lussac poté elevarsi sino a 7016 metri e constatare che in così alte regioni la respirazione e la circolazione del sangue divengono accelerate a causa della grande rarefazione dell'aria.

Ma non è solo questo che rende difficili simili ascensioni: man mano che si raggiungono le grandi altitudini, le difficoltà si accumulano rapidamente e sono assai aggravate dai 50 o 60 gradi di freddo che regnano costanti nelle alte regioni dell'atmosfera. Tali fenomeni è stato possibile riconoscere e studiare a fondo per mezzo dei palloni sonda, la cui ideazione si deve all'eronauta Cappazza. Questi piccoli sferici, in cui sono sistemati solamente diversi apparecchi registratori, raggiungono facilmente e talvolta superano i 30.000 metri, riportando alla loro discesa a terra dati scientifici preziosissimi.

Ma nulla vale quanto lo studio diretto e le osservazioni locali: e così facilmente si spiega come moltissimi abbiano tentato di raggiungere sempre più alte regioni nell'atmosfera.

Nel 1900 Berson si elevò con il suo aerostato fino a 10.800 metri; tuttavia non raggiunse che la frontiera superiore della troposfera che solamente in quest'ultimo periodo di tempo fu superata da due aviatori: il nostro Donati, che raggiunse col suo aeroplano 14.433 metri; e l'aviatore francese Lemoine, che raggiunse 13.661 metri sempre con apparecchio più pesante dell'aria.

Ma le esperienze con il più pesante dell'aria differiscono da quelle compiute con i palloni appositamente costruiti per essere destinati a studi da effettuarsi direttamente nella stratosfera.

La famosa ascensione del prof. Piccard segna una data importantissima in questo campo scientifico. Egli il 27 maggio 1931, dentro una navicella di metallo a forma sferica e a chiusura ermetica, poté raggiungere 15.781 metri.

Questa impresa determinò altri aeronauti a seguire il suo esempio uniformandosi ai medesimi principi di sicurezza e adottando i medesimi tipi di ae-

rostatò. In tal modo si è potuto giungere al primato battuto dagli americani Stevenson e Anderson.

Però le altissime quote finora raggiunte, per quanto esse siano elevatissime, tuttavia sono molto al disotto delle regioni atmosferiche in cui si sviluppano i misteriosi fenomeni delle aurore boreali e delle stelle filanti, fenomeni che hanno fine verso la zona che riflette le onde radioelettriche.

Purtroppo per queste sfere ultra rarefatte si è ancora nel regno delle ipotesi.

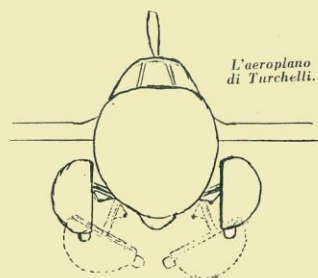
G. d. N.



La radio sull'aeromodello

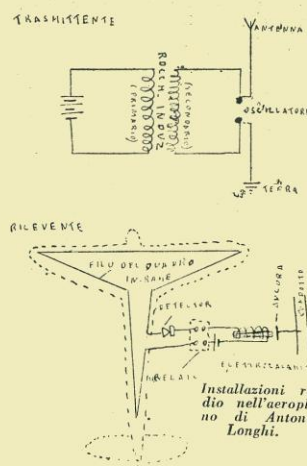
Chiunque si occupa di modelli volanti ed ha assistito a qualche gara, sa con quanta difficoltà si riesce a fornire l'energia ad un modellino con motore ad aria compressa. Negli aeromodelli azionati con tale sistema e che per la necessaria robustezza del loro serbatoio pesano notevolmente, l'energia disponibile decresce troppo rapidamente per permettere dei voli di una certa durata. Perciò nella costruzione di questi modelli preoccupa sopra tutto il proposito di ottenere un apparecchio il più leggero possibile, compatibilmente con le esigenze della resistenza.

Questo dato elementare credo sia sfuggito ad Antonio Longhi, inventore al cospetto degli uomini, che vorrebbe munire un aeromodello ad aria compressa di un apparecchio radio (?). Sì, di un apparecchio radio, così almeno lo chiama lui. « E a che ser-



ve? » mi direte voi. A distrarre il modello che, con la ricezione di musica ben appropriata, privo di preoccupazioni, si dimenticherebbe di ritornare a terra prolungando così il volo? Oh no! Non è questo che cerca il nostro inventore. Egli, al corrente degli esperimenti di telecomando su aeroplani e su navi, vuole applicare lo stesso principio agli aeromodelli. Egli dunque pensa di costruire un buon aeromodello con motore ad aria compressa e che abbia le caratteristiche di un veleggiatore. (Se ci riesce!!). Oltre al non leggero peso del serbatoio e del motore, egli caricherebbe su questo modello il suo apparecchio radio, che crede di poter limitare ad un peso di soli trecento grammi, e con un sistema di relais e di oscillatori, interromperebbe a suo piacimento l'erogazione dell'aria compressa al motore quando il modellino, alzatosi in quota, riuscisse a veleggiare. L'idea non è malvagia. Però, come ottenere un modellino che, carico di tutto quel po' po' di roba, possa veleggiare?

Nei modelli di veleggiatori, che sono appunto costruiti in modo da resistere solo alle resistenze piccolissime del vento, si possono ottenere dei carichi alari molto bassi che permettono al modello di veleggiare. Ma un modello gravitato da tutto quel sistema immaginato dal Longhi, non potrà mai fare del volo veleggiato. Sarà già molto se riesce ad alzarsi da terra! E poi, quel continuo arrestarsi e riprendere del motore comprometterebbe non poco l'equilibrio del modello, in quanto la spinta



dell'elica provocherebbe certamente un cambiamento di assetto dell'apparecchio.

Ed ora, tanto per finire in allegria, eccovi le illustrazioni di un anfibio progettato da Enzo Turchelli di Novara. E' un poco il Fatty della situazione. Quelle specie di palloni posti al disotto dell'apparecchio sono i galleggianti nei quali sono applicate anche le ruote. La coda, ci dice l'inventore, si può sostenere applicando sotto i timoni una « camera d'aria ». Semplice, no?

Ingegnere Sofistico

CRONACA BREVE

PER IL VOLO UMANO. — Oltre alla somma di lire 100.000 a suo tempo posta in palio dal Reale Aero Club d'Italia tra coloro che riusciremo a risolvere il problema del « volo umano », anche il Municipio di Torino ha stanziato lire 10.000 allo stesso scopo.

UN FELICE VOLO TRANSPACIFICO. — L'aeroplano « Chinachipper » ha ammarato a Manilla terminando così il suo viaggio di 12.873 Km. ed effettuando il primo trasporto postale transpacifico.

Come è noto, il « Chinachipper » era partito da S. Francisco di California il 22 novembre scorso ed ha compiuto il percorso in 4 tappe.

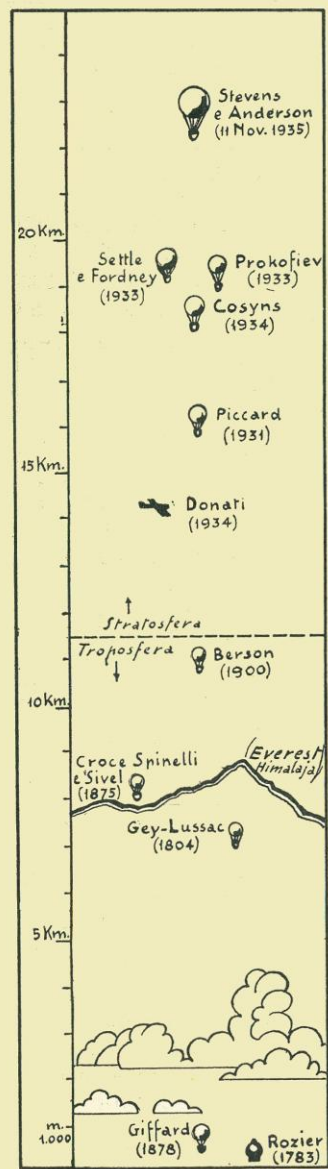
UN'INVENZIONE UTILE. — Il prof. Selby Maxwell, della North West University di New York, ha inventato il *magnetometro*, strumento che registra le pulsazioni del campo magnetico terrestre causanti gli spostamenti atmosferici. Il nuovo strumento consente previsioni meteorologiche sicure, che saranno assai utili alla navigazione aerea.

UN COLLEGAMENTO TRA SINGAPORE E TOKIO. — Il Governo giapponese ha allo studio un collegamento aereo tra Tokio e Singapore allo scopo di collegare la propria rete aerea nazionale con le linee inglesi e olandesi provenienti dall'Europa e dirette in Australia.

SVILUPPO DEI SERVIZI AEREI. — La società aerea portoghese e il governo portoghese hanno firmato un contratto per cui, durante un periodo di venti anni, la società si assicura il diritto di provvedere al servizio aereo fra Lisbona e Tangeri. Potranno essere impiegati solo sudditi portoghesi. Lo Stato però si riserva l'uso degli aeroplani della società per servizio nazionale in caso di guerra o di speciali avvenimenti politici.

A TUTTI GLI AEROMODELLISTI

DA MOLTE PARTI CI SI CHIEDONO DISEGNI, PIANI, PROGETTI DI AEROMODELLI, A MOTORE, VELEGGIATORI, A TUBO E A FUSOLIERA. L'AQUILONE CHIEDE, A TALE SCOPO, LA COLLABORAZIONE DI TUTTI GLI AEROMODELLISTI, TUTTI COLORO CHE HANNO COSTRUITO UN MODELLO CHE ABBA DATO BUONI RISULTATI, NE MANDINO I DISEGNI E LA DESCRIZIONE: L'AQUILONE LI PUBBLICHERA' E TUTTI GLI AEROMODELLISTI POTRANNO TRARNE GIOVAMENTO.



LA "PULCE DEL CIELO,"

Si è molto parlato in questi ultimi tempi della «Pulce del cielo» e molti si illudono che questo apparecchio possa offrire a chiunque di familiarizzarsi con il volo. Ciò non è esatto.

«La Pulce del cielo» è un velivolo che, secondo l'inventore, dovrebbe dare la possibilità di volare con una spesa non superiore alle lire 25 all'ora, senza bisogno di una grande istruzione di pilotaggio, inquantochè questo è semplificato assai dalla stessa semplicità dell'apparecchio e dei comandi.

«La Pulce del cielo» è un minuscolo biplano con le ali inferiori molto scalate all'indietro e con il piano superiore, il più importante per la sua superficie, che può oscillare per aumentare oppure ridurre l'angolo di incidenza sotto il quale vola l'apparecchio.

L'oscillazione è comandata da una leva a bilanciere che si sposta in avanti e indietro. Questa leva è il solo comando che il pilota può azionare; quando è inclinata verso destra o verso sinistra, agisce su un timone di direzione. Il velivolo è monoposto ultra-leggero con un motore dai 20 ai 30 c. v., capace di volare a 100 Km. all'ora e di atterrare a ridottissima velocità.

Il costo è minimo: non supera le 6000 lire, motore compreso.

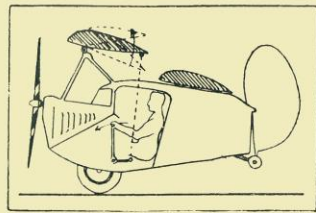
Data la semplicità del comando sembra a prima vista facilissimo il pilotaggio, tanto che si riteneva fossero sufficienti un paio di lezioni per rendersene padroni.

Però l'esperienza pratica, anche da parte di piloti di grande classe, fu funestata da gravissimi incidenti, taluni mortali, ed allora temporaneamente fu interdetto da parte delle autorità il volo su tale apparecchio allo scopo di determinare e precisare le caratteristiche ancora incerte di costruzione e di pilotaggio. Tale interdizione sollevò naturalmente molte proteste da parte dei fautori di questo piccolo aeroplano e la disposizione fu revocata; ma ciò dimostra esaurientemente che la facilità di apprendere il pilotaggio della «Pulce del cielo» era relativa e che le doti di sicurezza non erano quelle vantate.

Ciò non ostante sembra che in Francia si siano determinati a mettere in cantiere molte pulci del cielo: intanto più di 80 di queste macchine sono usate da regolari piloti di aeroplano muniti di brevetto, i quali, si dice, hanno effettuato normali voli mantenendosi in aria per diverso tempo.

L'inventore, Sig. Henry Mignet, benché non possieda alcun brevetto di pilota di aeroplano, ha volato col suo minuscolo ap-

parecchio complessivamente per più di 150 ore ed ha anche compiuto un circuito di 3250 Km. attraverso la Francia; però con due pulci del cielo, inquantochè egli ne fracassò una in un atterraggio forzato. Infine il Sig. Mignet, precisamente 26 anni dopo Blériot e con 25 cavalli vapore, quanti



Dimostrazione schematica della manovra dell'«Ala viva» della Pulce del cielo.

ne aveva il motore di Blériot, ha attraversato la Manica.

Il sei ottobre scorso a Orly ha avuto luogo un raduno di aviazione leggera che ha suscitato una vivissima curiosità e bisogna ammettere che l'interesse del pubblico fu particolarmente rivolto alle pulci del cielo presentate in volo.

In sostanza la questione delle pulci del cielo è assai controversa e noi siamo del parere che i tecnici dovrebbero affrontare seriamente il problema della sicurezza di questo nuovo tipo di apparecchio e che le nuove costruzioni dovrebbero essere sottoposte ad un regolare controllo da parte degli organi competenti e conseguentemente iscritte nel Registro Aeronautico.

Tutto questo perchè l'aviazione deve essere soprattutto una cosa seria.

Guglielmo della Noce



EULO BOZZOLAN - Venezia. — Récami in piazza San Marco verso le ore 10 della domenica. Vi troverai (accanto ai Leoncini) Gino Barioli e compagni. Il Barioli ti darà l'indirizzo della scuola veneziana per aeromodellisti. Contento? Saluti cordiali.

PECIONE - Milano. — Ho il vago sospetto che tu abbia tentato di farmi fare un duello con Alessandro Posniak. Pubblicherò il disegno del prodigioso apparecchio, ma sotto vi scriverò ciò che mi sembrerà più opportuno. Anemici saluti.

GINO BARIOLI - Venezia. — Ciò che mi raccontasti mi fa traballare di stupore, di gioia e di dolore. Ma come! Esiste una scuola per aeromodellisti a Venezia e tu non ne sai nulla e nulla nessuno, e in quella scuola si ignora L'aquilone. Questi sono fatti veramente misteriosi. Ora tu devi fare una cosa: metti in rapporto noi con la scuola e informati bene se (e dove) ne esiste un'altra; perchè il buffo è questo: che un altro aquilotto me ne segnala un'altra, che non è la tua. Ti mando l'elenco degli abbonati di Venezia. Tu vedrai che gli aquilotti, costì, non sono molti. Ma cercane qualcuno, e, insieme, organizzatevi. Mando altre copie per la propaganda. Sento che mi parli di gruppo. Che vuol dire ciò? In quanti siete? Vi siete costituiti seriamente? (Non dico ufficialmente, poichè a me nessuno ha detto mai nulla). Mandami l'indirizzo esatto della scuola. Scrivimi ancora. Ripareremo del raduno veneto. Spero che avrai ricevuto tutto ciò che mi hai chiesto nella tua disastrosa lunga lettera. Ti saluto Stanislao. A te molti saluti verdi come l'acqua di rio di S. Barnaba.

AQUILA AZZURRA - Milano. — Mi dici che il giornale guadagnerebbe il cento per cento se contenesse meno caricature e alla lettera mi allegri, niente meno!, una caricatura... Io mi chiedo cosa aspetti a sparciarli! Deciditi. E se ti spari, ammazzati due

volte, poi che, nella medesima lettera, mi mandi anche una poesia. Che Dio ti perdoni, giacchè io ti ho perdonato già. Siamo d'accordo, dunque, per il pio... aquilone e anche sulla puntualità con la quale il giornale giunge ogni settimana a casa tua. Ricambio i saluti aerofolgorombanti.

WALTER BARBAJA - Palermo. — Mi dici di passare il francobollo a Giarella e non metti il francobollo nella lettera. Bel tipo che sei. Il francobollo lo sborso io, per questa volta. E spero che tu non mi maltratti più. Ti faccio spedire l'elenco e — se lo trovo — un cartone qualsiasi — come dici tu. Ti sfido a dimostrarmi che L'aquilone non arriva puntualmente. Affettuosi scapaccioni.

RONDINE D'ACCIAIO - Parma. — Sì, Avionetta è proprio una rondine coi fiocchi; ha circa 18 anni ed è molto brava, e molto saggia. Non ti ho risposto fino a oggi perchè qualcuno deve pur rimanere indietro. Ti assicuro che non riesco più a seguire il gran numero di lettere che ricevo. Circa trentotto lettere alla settimana! Come farò in avvenire? Incomincio da oggi a preparare i miei aeropiloti di essere brevi e non troppo esigenti. In mezzo al pacco enorme dei manoscritti ti rivedere c'è il tuo racconto. Spero che arrivi presto il tuo turno. Tu, intanto, lavora pure. Cose allegre e brevi. E scritte a macchina, se è possibile. Salutami tuo fratello e non dimenticare mai L'aquilone. Ricambio i saluti ad onde ultracorte.

GUSTAVO FAGNANI - Milano. — Presto pubblicheremo i disegni di alcuni fra i più in-



G. Terta assicura che in televisione Zio Falcone appare in questo modo.

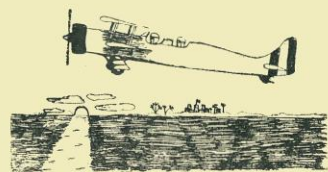
teressanti apparecchi riproducibili in iscala. Ti ho fatto spedire le copie per la propaganda. Saluti cordiali.

AVIOGGI - Bergamo. — Ti ho fatto spedire tutto ciò che desideri e di più. Adesso che L'aquilone è settimanale spero che lavorerai con più lena a favore del tuo giornale. Stami bene, e allegro.

MARINO SACCHETTI - Milano. — Il libro che fa per te è «Il costruttore di aeromodelli» di Martini e Nobili, volume che uscirà in pubblico entro dicembre, o giù di lì. L'abbonamento a L'aquilone costa lire 14, annuo, e 7,50 semestrale. Ti auguro di diventare un bravo aeromodellista, attività che ti condurrà brillantemente e rapidamente al pilotaggio aereo.

ALA TITANICA - ...città. — Che città? Io apro la lettera, butto via la busta; più tardi leggo la lettera e veggio scritto: Tal dei tali, città. Città dei matti, penso. Poi, vado a cercare i francobolli che tu dici d'avere aggiunti. Di fatti, ci sono. Ma sono vecchi, unti e bisunti; insomma usati. Come dire moneta falsa. Sei straordinario. Tuttavia io ti mando il giornale che mi chiedi. Ecco come son fatto io. Sono sicuro che, al cospetto della mia stupidità, tu ti vergognerai d'avermi voluto imbrogliare. Ti mando il numero a Roma, poichè spero che Roma sia il luogo della tua residenza abituale. E poi, città non può essere che Roma. Tanti saluti senza rancore.

AZZURRA - Verona. — Mi congratulo con te per l'ardore e l'amore patrio. Ho letto tutto il tuo letterone, nel quale, oltre all'entusiasmo, vi hai messo anche molte promesse. È passato del tempo (quasi un mese), L'aquilone è diventato settimanale, ma no-



Arrivo di Zio Falcone in terre sconosciute secondo Giorgio Piccinelli.

terie tue di successi non ne ho vedute. Ahimè! Quante belle cose fa dire l'entusiasmo della vostra benedetta gioventù. Ma io non ti rimprovero. Cerco soltanto di punzecchiare un po' il tuo amor proprio. Ed ora sappi che la mia venerabilissima pelatina non esiste. Io ho una parrucca di foltissimi capelli. Evviva Talete e Pitagora (personaggi che io odiai a mio tempo, si intende). Spero che scriverai ancora e con chiarezza. E che manderai delle buone notizie dalla bella e allegra Verona, che io amo. A te cordialità.

MARIO NOBILI - Rieti. — Spedito. Giarella ti risponderà a proposito del motorino ad aria compressa. Mandala la fotografia, se è bella. Ti mando anche l'elenco degli abbonati di Rieti. Salutami il dottor Baroni. A te cordialità azzurre.

Zio Falcone

Aeromodelli e Accessori

Via Riva Reno, 118 - Bologna

Motorini ad aria compressa
Elastico - Eliche
Vernice Cellon - ecc. ecc.

TUTTO per il COSTRUTTORE
DI AEROMODELLI
Chiedete Catalogo M. V. 1935
inviando Lire 1,50

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

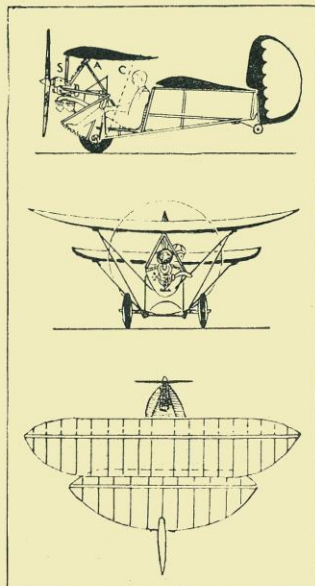
USCIRÀ PROSSIMAMENTE

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.



Aspetto schematico della «Pulce del cielo» lateralmente, di fronte e in piano.

LA STRADA DEL PASAGVAI

(Continuazione del numero precedente).

— Dwindle! Ma allora siete figlio di madre italiana e di padre americano; se no non si spiegherebbe un cognome così americano...

— No, Peppino. Mio padre era italiano come mia madre, si sono conosciuti e sposati qui in America... e mio padre era nato in Italia e poi emigrato con i miei nonni che si chiamavano, mi hanno detto, D'Ovindoli.

— D'Ovindoli? E' possibilissimo; Ovindoli è un paese bellissimo fra le montagne vicino a Roma. Ma come mai, se non sono indiscreto, avete cambiato cognome e non conoscete l'italiano?

— E' semplicissimo: ho perduto tutta la famiglia in uno degli ultimi maremoti di Galveston. Mio nonno aveva cominciato con un vivaio di ostriche nella parte bassa della città; poi, cresciuto mio padre, pare che abbiano messo su una piccola trattoria di specialità marinare. Io non ricordo gran cosa; perchè avrò avuto quattro o cinque anni quando una marea eccezionale spazzò via tutto, casa e parenti...

— Santa Lucia, che roba!...

— Molto più tardi mi fu raccontato che mio padre aveva fatto appena a tempo a ficcarmi non so bene se in una cassa o in un barile sfondato. Qualcuno mi raccolse e fui educato in un collegio americano.

— E il nome?

— Uno dei miei antichi vicini, che s'era salvato, mi riconobbe un giorno, e mi chiamò D'Ovindoli, ma a modo suo, come del resto tutti facevano coi miei parenti: Dwindle o su per giù... Al collegio me lo affibbiarono definitivamente e mi educarono all'americana.

Ecco spiegato, caro Peppino, perchè sono Jim Dwindle e non so una parola d'italiano... Alla vostra salute! Mi avete fatto seccare la gola, con tutte queste chiacchiere!

— Non sia mai, signore! Alla vostra e a quella della bella Italia!

— Volentieri, amico; ma è poi bella davvero, questa vostra Italia?

— *Neh, guagliò, vuie pazziate!*

— scattò Peppino.

— Che?

— Scusate, traduco subito. Volevo dire: Voi scherzate, signore. Voi bestemmiate... Se è bella l'Italia, e Napoli e quel mare nostro... e 'o Vesuvio...

— E voi Peppino, perchè allora iete qui?

— Eh! — sospirò il cameriere — Perchè so 'nu fesso! Voglio dire,

perchè sono uno sciocco! Non ho avuto la pazienza d'aspettare che si aggiustassero le cose e quando mi hanno mandato in congedo, dopo la guerra, siccome non trovavo lavoro e i comunisti mettevano tutto sottosopra, mi son fatto chiamare da un vecchio zio, che poi è morto senza lasciarmi un soldo, ed eccomi qua a fare il cameriere... Quando leggo sui giornali tutto quello che si fa in Italia, mi viene voglia di pigliarmi a calci nel... Oh, scusatemi, signore...

— Prego, Peppino, non ci badate... Beviamoci sopra e beviamo alla salute di quegli straordinari paesani tuoi che volano dove vogliono e se la ridono dell'Atlantico.

— Paesani nostri, signore, nostri...

— Perbacco! Chi non vorrebbe essere paesano loro, oggi? Bene, alla loro salute e "In bocca al lupo!" per loro! Come ho pronunciato?

— Non c'è male, signore; ma sentite a me, imparate l'italiano... e su-

bito dopo il napoletano che è indispensabile per le canzoncelle...

— Non mancherò, Peppino; date-mi il conto, ora... No, no, niente storie, voglio pagare, sono in soldi... molti soldi! Ecco, tenete il resto... Tenetelo, se no mi offendo. Come, una bottiglia per ricordo? Qua la bottiglia! Addio Peppino, è una dannata ora, direbbe Peevisk... Ehi, tassi!

— In bocca al lupo, signore!

— Grazie di tutto "paesano": mi avete fatta passare una lieta serata... All'aeroporto, amico, e fila! Proprio una bella serata... Vorrei essere impiccato se ho la più piccola idea di dove cenerò domani sera...

— Stasera, volete dire, signore! — commentò freddamente l'autista ingranando la marcia — sono quasi le tre del mattino.

CAPITOLO V

Partenza

Quando Jim fece il suo ingresso nell'hangar, il "Flory" era alle prese con due o tre meccanici che lo solleticavano nei punti più delicati e facevano agire i comandi, provando la tensione dei cavi.

Il "Flory" era un bel monoplano anfibia ad un solo motore. Non aveva una velocità esagerata, ma in compenso era dotato di grande

stabilità e di un'autonomia di volo di oltre 2000 miglia.

La benzina si trovava in quattro capacissimi serbatoi che occupavano quasi interamente lo spessore dell'ala; esauriti i due centrali, si poneva in opera la riserva contenuta in quelli esterni.

— A che punto siamo? — chiese Jim al meccanico.

— Il rifornimento è fatto e quelle poche riparazioni pure. Ora va tutto bene... Provate voi stesso! Non manca che una pulitina esterna.

— Benone! Fate vedere.

Jim passò un'ora buona a provare, frugare, tentare i congegni e le leve. Esaminò con particolare attenzione le strutture che più avevano sofferto nell'accidentato viaggio e finalmente avviò il motore.

Andava con una docilità e una morbidezza di tono ch'era un piacere. Dwindle ne fu proprio soddisfatto.

— Ora che ho pensato al cavallo, penso a me. E' aperto il buffet del campo?

— E' sempre aperto.

— Allora vado a fare qualche provvista. Non si sa mai. Voi intanto date una mano di vernice su questo nome e scrivetevi sopra quest'altro.

— Pas...sa...gua...i?

Enzo Jemma

(Il seguito al prossimo numero.)



...trovò il meccanico assorto nella profonda contemplazione di uno strano essere...