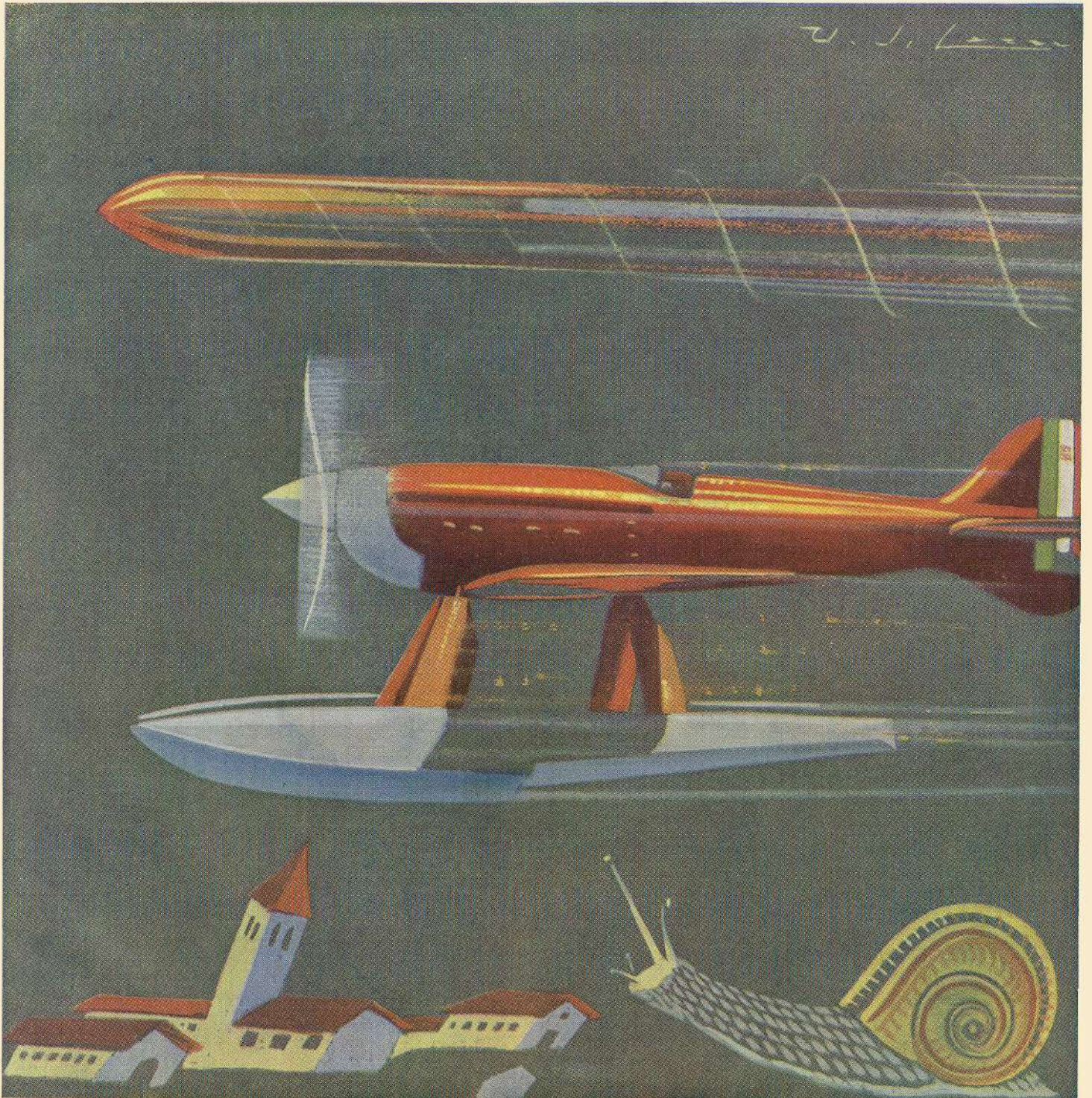


L'AVIOLONE

Abbon. annuo L. 3 - Sostenitore L. 50
Onorario L. 100 - Un numero cent. 30

mensile di aeronautica per i giovani

Direz., Amm. e Pubblicità: Roma,
Viale dell'Università Telef. 484-418



100 Km in 9 minuti e 32"

LA mattina del giorno 8 ottobre corrente il tenente colonnello Guglielmo Cassinelli su un idrocorsa Macchi Castoldi 72 ha battuto il record internazionale di velocità su 100 km. Il volo del valoroso pilota si è svolto sul mare Adriatico su un circuito a forma triangolare delimitato dalle città di Pesaro e Falconara.

Il pilota è partito dall'idroscalo di Ancona, è passato sul traguardo d'ingresso del circuito, che era stabilito alla foce del fiume Esino, ed ha quindi sor-

su cento chilometri è quello già usato dal Maresciallo Agello nel record mondiale di velocità su base il 10 aprile di questo anno.

È un monoplano con ala a profilo biconvesso; ala, galleggianti e la fusoliera sono in metallo, la sola coda è in legno. Quasi tutto l'apparecchio è ricoperto di radiatori che servono

bassa, usata per la prima volta dagli italiani ed in seguito copiata da tutti i costruttori esteri di apparecchi ultra veloci, che riportò in Italia il trofeo Schneider allora in possesso dell'America.

L'ultimo tipo progettato dall'ing. Castoldi ha un motore Fiat A. S. della potenza di 2800 cavalli, ma il rendimento di quello montato sull'idrocorsa di Cassinelli, era ridotto a 2400 HP., dato che il motore aveva già funzionato per un lungo periodo e pertanto la sua potenza era diminuita.

Si tratta del più potente mo-

vazione senza la quale era praticamente impossibile raggiungere così alte velocità.

La Coppa Blériot

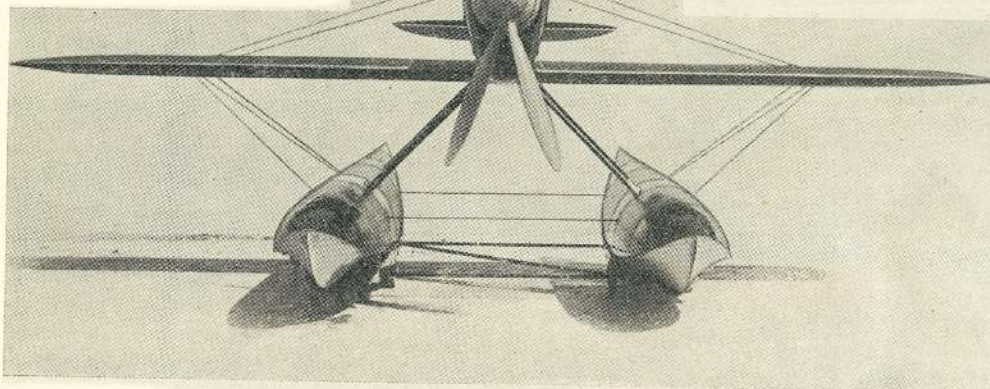
Alla distanza di appena quindici giorni ecco un'altra vittoria dell'ala italiana: il capitano Pietro Scapinelli ha conquistato la Coppa Blériot, volando con un Macchi Castoldi 72 per trenta minuti alla velocità media oraria di chilometri 619,374.

La Coppa « Luigi Blériot » era stata istituita per favorire lo sviluppo dell'alta velocità. Il regolamento prescriveva, difatti, una velocità minima di 1000 chilometri orari per un tempo non inferiore ai 30 minuti primi. Però, considerata la difficoltà di arrivare ad una simile velocità, è stato stabilito recentemente che il trofeo verrebbe assegnato a quell'aviatore che avesse raggiunto almeno la velocità oraria di 600 chilometri per la durata di 30 minuti primi.

La mattina del 21 ottobre il capitano Scapinelli ha compiuto il tentativo alla presenza dei commissari sportivi e dei cronometristi appositamente designati dall'Aero Club di Francia. La prova si è svolta sull'Adriatico, tra Porto Corsini e Porto Recanati, sopra un circuito triangolare lungo chilometri 327,6162.

Il capitano Pietro Scapinelli, sull'idrocorsa Macchi C. 72 munito di motore Fiat A. S. 6 da 2400 cavalli, ha percorso chilometri 309 e m. 687 in 30 minuti primi, raggiungendo, così, la media oraria di chilometri 619,374.

La prova del capitano Scapinelli è la prima che si effettua per la Coppa Luigi Blériot. L'importante trofeo rimarrà all'Italia fintanto che un altro concorrente non riuscirà a realizzare una velocità superiore almeno del 5 per cento.



L'idrocorsa Macchi Castoldi 72 - motore Fiat A. S. 6 da 2400 HP. visto di fronte.

volato Senigallia, Fano e Pesaro dove ha girato sul faro del molo internandosi verso terra e riprendendo poi la rotta verso il traguardo del fiume Esino.

L'aviatore italiano ha raggiunto la velocità di 629,370 km. ora, sorpassando di ben 78 km. il precedente record detenuto dall'Inghilterra. In nove minuti e 32 secondi sono stati percorsi 100 km. Velocità sbalorditiva che fa pensare al grande progresso raggiunto in questo campo dall'Aeronautica italiana.

L'idrocorsa col quale il colonnello Cassinelli ha battuto il record internazionale di velocità

al raffreddamento dell'acqua e dell'olio che circolano nel potente motore da 2400 cavalli.

La forma di penetrazione del Macchi 72 è perfetta; dalla ogiva rotondeggiante alla affusolata coda tutto è liscio, senza la minima asperità che faccia presa sull'aria che, a velocità di oltre 600 chilometri all'ora, diventa "spessa".

L'apparecchio è dovuto all'ing. Castoldi della Casa Macchi, che dal 1924 costruisce idrocorsa per la classica gara di velocità "Coppa Schneider", e fu appunto il Macchi Castoldi 39 dalla caratteristica architettura di monoplano ad ala

tore del mondo: ventiquattro cilindri su due file azionanti due eliche che girano in senso opposto su due alberi uno dentro l'altro. L'originalità del principio, tutta italiana, è appunto questa, che le eliche, girando una in un senso e l'altra in un altro, eliminano a vicenda i disturbi dati dalla rotazione di eliche mosse da motori di grande potenza. Infatti le resistenze e i disturbi provocati da un'elica vengono bilanciati da quelli provocati dall'altra che gira in un senso opposto.

Tutti i tecnici dei paesi più progrediti nella meccanica si sono interessati a questa inno-

Il mondo cammina in fretta

I nuovi mezzi di viabilità hanno sempre avuto contro la massa comune degli uomini, i quali sono legati agli antichi usi e agli antichi costumi da idee, abitudini ed affetti tenacissimi.

Quando nel 1653 vennero, per la prima volta, istituite in Francia le « diligenze », fu inviata al Par-

della navigazione a vapore, la quale gli avrebbe permesso di raggiungere lo scopo agognato in tutta la sua vita: abbattere la potenza marinara dell'Inghilterra.

Nel 1838 il celebre Arago, mente matematica insigne, affermò che le ferrovie avrebbero fatto perdere al commercio francese due milioni all'anno.

Nel 1835 l'innocentissimo « om-

L'antico detto " navigare necesse " dovrebbe oggi essere mutato in " volare necesse ", poichè il tempo e lo spazio per la vita febbrile dei nostri giorni sono ostacoli quasi anacronistici. Eppure, mentre i giovani dalla loro baldanza volentieri si sentirebbero spinti verso la navigazione aerea, un malinteso sentimento prudenziale suscita nei genitori una resistenza, spesso insuperabile, contro le aspirazioni dei figli.

Misoneismo e pregiudizio. Il timore è generato dalla convinzione del pericolo: convinzione strana che non risponde a nessun dato di fatto.

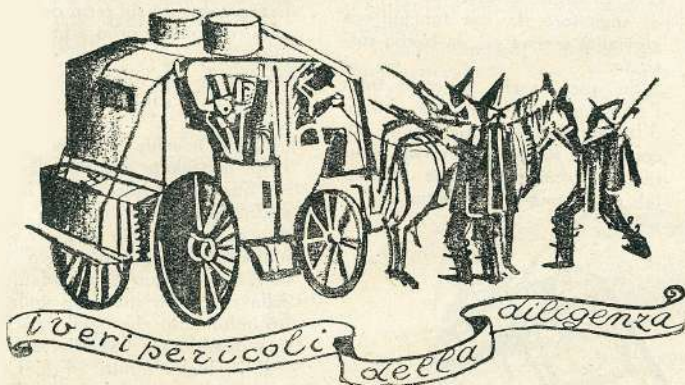
Giornalmente dagli aeroporti civili e militari si inalzano aeroplani per voli lunghi e brevi, e raramente si verificano incidenti. Viceversa, aprendo un giornale qualunque, troviamo quotidianamente notizie di molti incidenti, anche mortali, tra coloro che usano le motociclette e le automobili.

Da qualche anno dall'Idroscalo del Lido di Roma e dall'Aeroporto del Littorio partono ogni giorno numerosi velivoli per viaggi di non indifferente lunghezza. Nessun incidente, nessun morto, tutti i viaggiatori arrivano felicemente alla loro mèta.

Certo la morte è sempre in agguato, sia che l'uomo vada a cavallo — uomo a cavallo, sepoltura aperta — sia che vada in treno, in bicicletta, in automobile, in aeroplano. Ma quest'ultimo

mezzo non è più pericoloso degli altri e gli incidenti che accadono durante il volo dipendono da circostanze fatali non dissimili da quella che fa ad un cavallo imbizzarrito uccidere il proprio cavaliere.

Come il tempo ha avuto ragio-

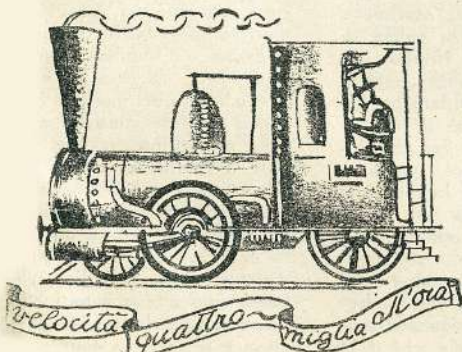


lamento ed al Re una petizione perchè non fosse permesso di percorrere le vie a questi pericolosissimi veicoli!

Quando nel 1814 Stephenson fece correre — alla velocità di quattro miglia all'ora! — un piccolo treno mosso da locomotiva a vapore, fu una insurrezione generale. Insorsero i proprietari di bestiame, i proprietari di miniere, i contadini tutti. Gli argomenti erano ridicoli, ma in compenso prospettati da persone serie e dotte. Si diceva che l'industria degli alberghi sarebbe stata rovinata, che il prezzo del ferro sarebbe salito del cento per cento, che gli uccelli sarebbero fuggiti dal paese, che il fumo delle locomotive avrebbe rovinato l'agricoltura e che, siccome tutti sarebbero andati in ferrovia, i ladri avrebbero infestato le campagne!

Anche altissimi ingegni parteciparono di questi misoneismi.

Napoleone I dispregiò l'offerta



nibus » apparve cosa quasi diabolica al Consiglio di Stato di Torino, che si oppose alla istituzione di questa industria ritenendola « poco in armonia con i principii monarchici ».

Thiers (1797-1877), uno degli uomini politici più grandi della Francia, quando fu aperta la linea Manchester-Liverpool, affermò che la Francia avrebbe avuto il buon senso di costruire non più di cinque leghe di ferrovie all'anno. Quando egli morì, il suo paese aveva strade ferrate per centinaia e centinaia di chilometri.

Come si vede, dotti, uomini politici e popolo furono d'accordo nel considerare un pericolo un mezzo oggi comunemente usato da tutti.

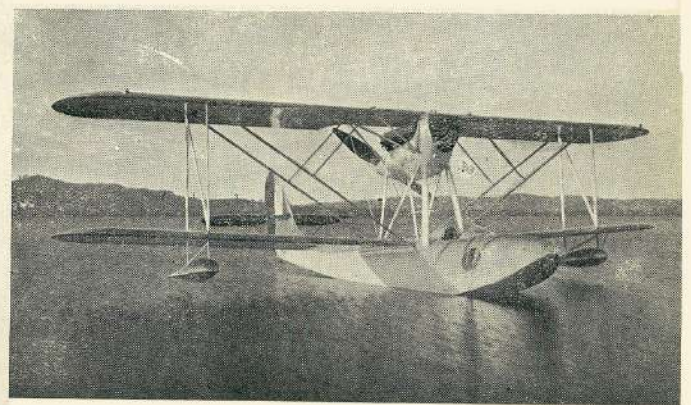
La scelta di una professione oggi è per i genitori una delle preoccupazioni più delicate. Questa scelta avviene in un momento nel quale, generalmente, i giovani non hanno la necessaria esperienza della vita, e la mente dei genitori è troppo legata a vecchie idee, le quali contrastano coi tempi nuovi.

L'Aviazione ha innanzi a sè un avvenire radioso, sia per coloro che si vogliono dedicare all'ingegneria aeronautica, sia per coloro che dei meravigliosi apparecchi per il volo preferiscono essere i piloti appassionati e audaci.



ne delle sciocche apprensioni derivate da qualunque nuova manifestazione del progresso umano, così avrà ragione delle apprensioni ingiustificate e ingiustificabili che si hanno per la navigazione aerea. I giovani, anche se per una causa qualsiasi — non tutti sono atti al volo — non possono dedicarsi all'aviazione, debbono però adoperarsi a sfatare questi pregiudizi che, senza avere la possibilità di arrestare il "fatale andare" dell'aeronautica, ne inceppano peraltro il cammino e ne ritardano il suo pieno trionfo.

Victor



Idro-caccia M. 71 - Motore Fiat A-20

Caratteristiche:	
Velocità massima	Km. ora 260
Velocità minima	Km. ora 84
Autonomia normale	ore 3 e mezza
Carico utile	Kgr. 430
Peso a vuoto	Kgr. 1100
Salita a 5000 metri in	minuti 18

AERONAUTICA MACCHI - VARESE
ANONIMA ITALIANA - FONDATA NEL 1912 - CAP. INTERAMENTE VERSATO L. 5.000.000

L'incofutabile filosofia di Fra' Sinepro

Questo racconto, che pubblichiamo col consenso dell'autore, appartiene al volume « Fiamme azzurre » del colonnello Ugo Fischetti, opera pregevolissima che L'Aquilone cede ai suoi abbonati, franco di porto, per sole lire 4, invece di lire 8.



GINO Allegri era il suo nome.

« Terror » lo avevano chiamato gli austriaci quando, a Vienna, trascorreva spensieratamente la sua vita studentesca cimentandosi in gare di canottaggio.

Ma poiché al quieto sorriso, alla lunga barba rossigna, allo sguardo sereno, s'accompagnava sul suo volto l'espressione immutabile di una mansuetudine gioconda, la guerra gli diede un altro nome. E Gino Allegri fu, per tutti, « Fra' Ginepro ».

« Fra' Ginepro » burlone.
« Fra' Ginepro » filosofo.

Unitamente alla folta barba rossastra, possedeva infatti Gino Allegri una filosofia tutta propria, che aveva condensato in massime semplici come la sua gioconda anima di grande fanciullo e che egli esprimeva bonariamente poiché non aspirava alla gloria della scienza, ma semplicemente a vivere, alla meglio, le emozioni della guerra: quelle certe emozioni di cui era ghiotto come se fossero focacce e che considerava così magnificamente belle, da ritenere che « troppo poco sarebbe stato pagarle con la vita ». Con la vita ch'egli viveva beatamente in barba a se stesso e, quel che è peggio, in barba agli austriaci.

Quella filosofia schiettamente burlesca era la sua gran forza e la sua fede: perchè era basata su... « principi inconfutabili » e perchè — come asseriva in tutta serietà — gli insegnava a ragionare.



La Patria.
La mamma.
La barba.
Lo Sva.

I grandi amori di « Fra' Ginepro ».

La Patria e la mamma non le toccava nessuno, la barba gliela lasciavano in pace; ma lo Sva, lo Sva era stato la fonte di tante angustie che avevano, una volta, quasi fatto fuggire la beata allegrezza di quel frate rubicondo.

Piccolo, leggero, aggraziato, docile corsiero dell'aria, era lo Sva. E « Fra' Ginepro » amava terribilmente il suo velivolo perchè era bello con le sue ali di seta lucente: grande quella alta, piccola quella bassa, così che quando

era in volo sembrava un falchetto; perchè era robusto con la sua fusoliera fasciata di legno e col carrello fermo come un zoccolo di bronzo; e perchè era velocissimo e gli avrebbe permesso realizzare quel che era il suo sogno: entrare in casa d'Austria, guardare, fotografare, rubar notizie spavalidamente ed insolentemente, accomiarsi a suon di bombe e scappare...



Parlar male dello Sva era voler far perdere la serenità a « Fra' Ginepro ». Di questo s'erano accorti così bene i « cacciatori della 91.ma Squadriglia che, nei primi tempi dopo l'arrivo del nuovo velivolo al « fronte », quando erano stanchi di bersagliare gli aeroplani nemici, se la spassavano allegramente spettegolandolo sullo Sva.

Ma « Fra' Ginepro » che, come tutti i filosofi, aborrisce il pettego-



lezzi, si ricordò di essere stato anche lui cacciatore valente, e tramutatosi un giorno in cavaliere medioevale, per mostrare a fatti e non a chiacchiere le virtù del suo alato destriero, s'alzò con esso a tenzone in un singolare torneo aereo con un « asso » di quella famosissima squadriglia.

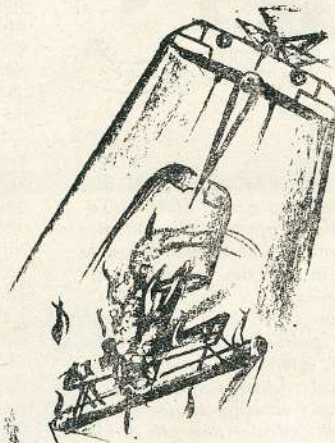
Dopo quel torneo, che fu un avvenimento straordinario, e dopo aver con maliziosa umiltà rifiutato di entrare a far parte — come gli era stato entusiasticamente proposto — proprio di quella 91.ma, « Fra' Ginepro » visse sempre padrone della sua filosofia e sullo Sva, non più calunniato, compì gesta meravigliose.

Feltre, Quero, Vienna, la Comina, Franzenfeste, Toblac, Vil-

lac, Lubiana, Pola: sono i nomi di queste gesta che videro la doppia ala lucente, con le insegne del Leone di San Marco, sorvolare le città ed i campi nemici ed in mano del nemico.

Su quelle ali che sentivano, col soffio dell'elica ardente, quello del suo amore tenace, « Fra' Ginepro », nella sua mansuetudine di frate guerriero portò il cuore, l'ardire, lo spirito errabondo, l'anima di sognatore, la sua fanciullezza gioviatilità serena e... la barba rossigna.

Su quei luoghi, vivendo tutta l'emozione per la grande vittoria d'Italia che doveva portare le ali, come egli stesso le portava, sicuramente sempre, accese incendi tali da illuminare il giorno.



Lo attaccarono gli austriaci nelle sue scorriere pazzesche, quando col velocissimo velivolo passava, basso, lanciando bombe sui campi d'aviazione d'Austria a strage degli aeroplani crociati; lo aggredirono ferocemente quando, irridendoli, spiraleggiava beato a trecento, duecento metri, sui loro nidi di guerra; lo assalirono quando egli dopo aver esplorato e fotografato i segreti, che essi ritenevano protetti da una lontananza inaccessibile, con due o tre giuochi acrobatici esprimeva la propria contentezza prima di riprendere la via del ritorno. Ma egli difendendosi, sempre aggressivo, si gettava spavalidamente allo sbaraglio e perchè il nemico non abbattesse il suo Sva che doveva rimanere, sempre, un'oscura minaccia, audace e beffardo arrischiava tutta la sua arte magistrale nella grande solitudine azzurra.

La vita era per lui, come insegnava la sua filosofia, una tombola pagabile ed egli giocava tanto bene la sua tombola, che il 14

giugno 1918, attaccato da un gruppo di cacciatori, dopo aver filosoficamente ricordato che la guerra era la guerra e che fare la guerra voleva dire « ti vedo e non ti vedo », affrontò i nemici e per dimostrar loro la verità dei suoi inconfutabili principii, abbattè, in pochi istanti, due di quei cacciatori.

Gettando in mulinelli rapidissimi lo Sva vincitore e turbinando pazzescamente sul tetto degli hangars, da quel giorno « Fra' Ginepro » annunciò ad ogni fortunoso ritorno, la sua allegrezza ai compagni della squadriglia « Serenissima ».

Nella mischia del 14 giugno 1918, il pesante costume di cuoio nel quale era chiuso come in uno scafandro, gli aveva però impedito di battersi con maggior accanimento. Per questo motivo, partecipando ad un bombardamento sulla costa Istriana, non volle altro indumento che quello già portato quando era canottiere.

Il 17 luglio infatti « Fra' Ginepro » aviatore, esploratore, bombardiere, cacciatore, cavaliere medioevale e filosofo, andò su Pola in... costume da bagno, per potersi battere in libertà coi suoi nemici.

Così « Fra' Ginepro » e lo Sva facevano la guerra.



Un'altra tombola pagabile fu quella di Franzenfeste.

Franzenfeste!

Casermes, magazzini di viveri e munizioni; depositi di armi di ogni sorta nel cuore del Tirolo.

Franzenfeste!

Stazione ferroviaria di prim'ordine nella quale, ogni giorno, si incrociavano treni e treni di truppe e materiali.

Temevano però questa volta gli austriaci che quei misteriosi velivoli con il Leone alato di Venezia piombassero un giorno, come uno stormo di falchi, su quel covo di guerra, tanto che lo avevano formidabilmente cinto di artiglierie e mitragliatrici. Infatti quando v'arrivarono i falchetti della « Serenissima » e bombardarono e mitragliarono, s'accese un inferno.

Anche in quel giorno « Fra' Ginepro » chiese consiglio alla filosofia che gl'insegnava a... ragionare e poichè questa gli suggerì che come l'occhio umano anche l'obbiettivo di una macchina fotografica vede meglio da duecento che da quattrocento metri di distanza, egli, obbediente, s'abbassò fino a duecento metri per meglio ritrarre la stazione che bruciava e le caserme colpite...

Tra le tante sanguinose burle giocate al nemico piacque molto a « Fra' Ginepro » quella che egli chiamò la « Beffa di Feltre ».

Per poter essere più vicini alla pianura veneta, a Treviso, a Bassano, a Vicenza, avevano impiantato gli austriaci, appena occupato il Trentino nostro, un campo di aviazione presso Feltre.

In una zona dove la guerra aveva riunito cannoni e cannoni: piccoli e grandi, di tutte le specie e di tutti i calibri, il piccolo campo stava come un cortile in una rocca e con tutta sicurezza vi vivevano le squadriglie austriache. Per maggior garanzia, quasi non bastassero tutte le artiglierie che dal Grappa, dal Tomba e dalle alture di Valdobbiadene avrebbero sbarrato la via agli aeroplani italiani, quella base aerea avanzata era stata circondata da un gran numero di mitragliatrici, le cui piazzole dominavano la piccola conca di Feltre: validissime guardie contro visitatori importuni.

Oasi di pace era quella piccola radura dove il sole piombava come in una botola, dove si giocava molto e si beveva di più, ove gli aeroplani allineati ogni mattina sotto il sole, riposavano tranquilli in attesa di ordini.

Ma un giorno su quell'oasi comparve « Fra' Ginepro ».

Sbucato improvvisamente su Feltre quel frate dal quieto sorriso con tutta mansuetudine disse al suo Sva:

— Scendil...

E lo Sva scese. Dolcemente scivolando sull'aria, senza fretta, senza spavalderia, senza minaccia, quasi in atto di umiltà s'abbassò al disotto della cima di Monte Tomatico, poi più giù ancora, sempre più giù. Monte Tomatico non gradì però quell'omaggio rispettoso, perchè aprì il fuoco con tutti i suoi cannoni.

Lo Sva continuò a scendere tranquillo.

Niente bombe, niente mitragliatrici: quell'aeroplano non era davvero minaccioso.

Cosa era dunque venuto a fare così solo?

Qualche guasto al motore?

Qualche terita che imponeva al pilota di atterrare per aver salva la vita?

Sapeva invece bene « Fra' Ginepro » cosa fosse venuto a fare, tanto che, per riuscir meglio, voleva scendere fino ai trecento metri in quella botola paurosa. Ed infatti che il motore non fosse guasto e che quel solitario italiano non avesse alcuna voglia di atterrare, capirono bene gli austriaci perchè lo Sva, giunto sui trecento metri, riprese bravamente l'equilibrio e, mentre i suoi duecento cavalli palpitavano riempiendo la stretta di Feltre del loro fragore, compì un giro... due gi-

ri... tre giri sul campo d'aviazione nemico.

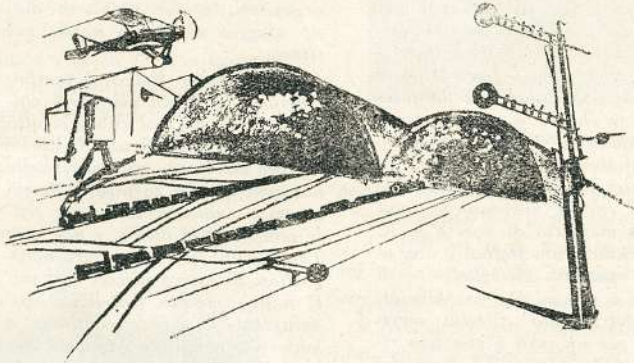
Era troppo!

Monte Tomatico ribollì di sdegno, da Monte Aurin le artiglierie si scatenarono; le mitragliatrici, sparse sulle alture vicinissime, ingoiarono i loro nastri sgranando un rosario di colpi.

Seduto sul suo seggiolo, come in un confessionale, tenendo ferma nella solida mano la leva di comando, manovrava tranquillo « Fra' Ginepro » la macchina fotografica, guardando, in basso, beatamente, i suoi peccatori. Sfavillava la giocondità sul suo volto e la gaiezza dell'occhio contrastava troppo, in quel momento, con l'austerità e la compostezza di un filosofo.

Quanto chiasso e quanto subbuglio per lui!

Lo Sva terminò il quarto giro.



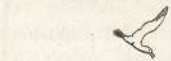
Intimoriti, gli austriaci si disperarono nei loro ricoveri e certo qualche imperioso comando fu dato alle batterie ed alle mitragliatrici, perchè il fuoco intorno al velivolo tricolore avvampò più intenso.

Bisogna decidere.

O filare subito a pieno motore per Feltre e Villapaiera e poi dileguarsi lungo la valle del Piave, o tirare disperatamente per riprendere subito quota, o continuare così a rischio certo di essere abbattuto proprio sul campo nemico.

« Fra' Ginepro » non esitò. Fra le tre soluzioni la sua incrollabile filosofia gli indicò... la quarta e di colpo si calò a trenta metri da terra. Come un bolide passò quel velivolo bellissimo sugli hangars austriaci. Ne lessero questi il numero e ne riconobbero le insegne di battaglia.

Non era nè un demone nè un pazzo quell'italiano così temerario. Era « Fra' Ginepro ».



Fu un urlo di vittoria.

Tacquero le mitragliatrici basse. Gli austriaci si precipitarono fuori dei loro ricoveri per affrettare la cattura del nemico audacissimo che, tradito dal motore,

doveva fatalmente prender terra col suo velivolo lucente e darsi vinto.

Povero « Fra' Ginepro »! Si vide prigioniero; vide lo Sva in mano al nemico che se ne sarebbe servito come modello e che lo avrebbe potuto impiegare anche subito per scorazzare indisturbato su tutto il Veneto. Qual rimedio avrebbe potuto suggerire, ora, il breviario della sua filosofia?...

Un hangar grandissimo con le enormi porte spalancate, mostrava in fondo al campo il suo ventre pieno di aeroplani. Sorpresi certo dalla improvvisa comparsa del solitario nemico, gli austriaci non avevano, quella mattina, avuto il tempo di allinear fuori i velivoli, come sempre.

In quell'hangar e non sul campo egli sarebbe entrato e contro

quei velivoli crociati avrebbe schiantato il suo Sva.

Così doveva morir Gino Allegrì per non far conoscere il segreto del suo meraviglioso velivolo e per mostrare come si arrendevano gli aquilotti d'Italia: così doveva agire « Fra' Ginepro », perchè uno dei suoi principii inconfutabili insegnava appunto che nelle critiche circostanze della vita due sole erano le vie da seguire... :

O dentro o fora...

Per questa volta la via non poteva essere che quella che conduceva nella caverna di ferro dove il suo Sva, con l'urto, avrebbe acceso un altro incendio.

Cia l'antro sembrava dovesse ingoiare quel bolide tricolore; già gli urli di gioia dei nemici, terrorizzati dalla visione dell'immane distruzione, si cambiavano in disperate imprecazioni, quando, riacceso dal destino, un rombo irragoroso si destò.

Richiamato ad altra mèta, come una saetta, lo Sva, nei turbine dei suoi duecento cavalli di nuovo rumoreggianti, sorvolò il tetto dell'hangar e prima ancora che il fuoco nemico riavvampasse, « Fra' Ginepro », anche questa volta miracolosamente fora, ri-

passando bassissimo, salutò a colpi di mitragliatrice coloro che dovevano catturarlo.



Serenamente, burlescamente, spavalderia: così visse e morì Gino Allegrì.

Anche quando la sorte gli infranse l'ala e la rovesciò a terra stroncata, « Fra' Ginepro » era contento. Tornava da una delle sue fortunate spedizioni ed annunciava, con le sue fantasiose acrobazie, ai compagni che l'attendevano, l'ultima vittoria della sua inconfutabile filosofia.

Ugo Fischetti

Fabbrica Automobili
ISOTTA FRASCHINI
Via Monterosa, 89
MILANO

Imprese memorabili
compiute con motori
d'aviazione "ISOTTA
FRASCHINI", nel Primo
Decennale dell'Aero-
nautica Italiana.

1926

Conquista di 17 Records
Mondiali con motori I. F.
Asso 500.

1927

Conquista di altri 6 Records
Mondiali e 3 Records Na-
zionali con motore I. F.
Asso 500.

Doppia traversata dell'A-
tlantico del Sud del Coman-
dante De Barros con motori
I. F. Asso 500.

Doppia traversata dell'A-
tlantico e Raid delle due
Americhe del Comandante
De Pinedo con motori I. F.
Asso 500.

1928

Raid nelle Terre Artiche
del Comandante Maddalena
con motori I. F. Asso 500.

Crociera in Squadriglie nel
Mediterraneo Occidentale
con uno Stormo di 61 ap-
parecchi con motori I. F.
Asso 500.

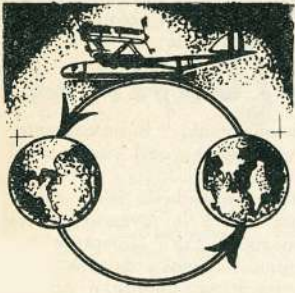
1929

Crociera in Squadriglia nel
Mediterraneo Orientale
con uno Stormo di 35 apparec-
chi con motori I. F. Asso 500.

1930

Conquista di 6 Records Mon-
diali con motori I. F. Asso
1000.

Conquista di altri 6 Records
Mondiali con motori I. F.



Alcune piccole italiane e un balilla di New York e una piccola italiana residente in Francia, hanno inviato al periodico *Il Tamburino* le due seguenti lettere, il cui contenuto interesserà certamente i nostri giovani lettori.

Caro Tamburino,

Che spettacolo ci offrì il grande Generale Italo Balbo e compagni quando li vedemmo apparire coi ventiquattro idrovolanti che ben schierati volavano verso New York. Le sirene delle fabbriche e officine suonavano a festa, e lo sguardo di tutto il popolo era rivolto verso il cielo, e le lacrime di gioia scendevano nel volto di ogni buon italiano. In tutti gli uffici, negozi e case private sventolava il nostro caro Tricolore, con la bandiera Stellata. Il giorno ventuno ci fu il grande corteo, che credo come parlò il generale Balbo alla radio che non potrà riuscire più imponente e popolato nel nostro proprio paese.

Da dove uscì tanta gente! I poliziotti erano affaticati per mantenere la folla che acclamava il Generale Balbo ed i suoi eroi. Che commozione! Anche il tempo questi giorni è stato favorevole, nemmeno una goccia d'acqua, quando mai, in America non ha mai fatto giornate così splendide, niente, caldo, sembrava una primavera, anche il buon Dio dall'alto ha voluto far festeggiare con un bel tempo i grandi eroi transatlantici.

Quanti coriandoli, quanti vessilli, quanti fiori, elogi!

E chi si avrebbe mai creduto, che il nostro amato Duce, ci avrebbe portato tanto onore in un paese così lontano.

Tutti gridavano: Evviva il Duce, evviva Balbo, evviva i giovani eroi.

Mi fermo un po', caro Tamburino, la radio suona Giovinezza e sono così commossa che mi scendono le lacrime agli occhi nel sapermi così lontana.

Volevo offrire anch'io un mazzo di fiori al nostro grande Generale, che di certo non me lo avrebbe rifiutato. Ma qui, caro Tamburino, è il paese dei grandi e noi piccini non siamo calcolati come in Italia, e perciò anch'io vorrei volare anche in uno degli apparecchi pur di raggiungere la mia cara Patria.

La Crociera del Decennale nelle impressioni di piccoli italiani all'estero

Ma dovetti accontentarmi di vedere passare una volta sola il Generale Balbo, alzai il braccio con il mio piccolo Tricolore gridando Evviva, poi prima di ritornare a casa acquistai una sua fotografia col caro Tricolore che tutt'ora porto in petto e non le leverò affinché non li saprò giunti in Italia sani e salvi, ed io in questi giorni non farò altro che pregare per Loro, come ho fatto del giorno in cui partirono da Orbetello.

Scusa, caro Tamburino, che ti ho seccato un po' troppo, non pretendo uno spazio sul tuo giornale perché sarei troppo sfacciata, voglio essere sempre educata come la scuola Fascista mi insegnò e ti chiedo di nuovo scusa ringraziandoti e perdona se ho fatto qualche errore.

Aggiungo alla presente due dollari che li avevano destinati per un mazzetto di fiori a S. E. Maresciallo Italo Balbo, e non avendo potuto offrirglieli te li mando a te così insieme alle offerte del popolo d'Italia serviranno per un caro e meritato ricordo della grande Crociera del Decennale.

In America, caro Tamburino, oggi tutti come me gridano: Per il Re, per il Duce e per Balbo: eja eja alalà.

La Piccola Italiana:

TERESINA LAIDO*
(New York-Brooklyn)



Carissimi amici di Tamburino,

Colla nostra presente veniamo a darti una espressione molto e poi molto orgogliosa.

Sì, possiamo essere orgogliosi

della nostra amata patria, e della nostra brava gente, qui troverai una nostra fotografia e credo che l'accetterai volentieri; abbiamo avuto piacere di mandartela perché tu veda il nostro piccolo fratellino nato in Francia ma cresce fiero e molto patriotta; come vedi fa il saluto.

Caro Tamburino, ti facciamo noto, che da quel giorno che le Ali Italiane sono partite abbiamo cominciato una preghiera che fossero vincitori, che potessero arrivare agli Stati Uniti vincitori orgogliosi; e che potessero fare un viaggio magnifico anche nel ritorno.

Infatti Italo Balbo è sempre vincitore, e pilota più forte colla mano ferma, col cuore rivolto alla Patria colla mente di essere sempre vincitore; ma non sbaglia no; non sbaglia la nostra Patria e sempre vincerà, la nostra gente sempre si fa onore, e noi caro Tamburino cresciamo fieri e orgogliosi di essere piccoli Italiani. Il nostro piccolo fratellino ogni aeroplano che vede comincia a battere le manine e gridare è Italo Balbo, e a piangere quando la mamma gli diceva: "no caro, non abbiamo avuto la fortuna di essere nella posizione di poterli vedere", ma lui ancora non arrivava a comprendere.

Perdonerai, caro Tamburino, della nostra lettera mal composta perché la mamma vuole che si facciano l'espressioni da sole, ma tu comprenderai e ci perdonerai non è vero?

Salutami tutti caramente e ci farete tanti alalà a Italo Balbo, ed alla compagnia.

Per il nostro Duce eia eia eia alalà.

GIULIETTA, DORA ed EDOARDO SIROTTI
(Mulhouse - France)

AGLI INSEGNANTI

Allo scopo di veder diffuso sempre di più

l'aquilone

questa nostra pubblicazione che va suscitando larghissima simpatia tra i giovanetti d'Italia, continuiamo con questo numero la spedizione in omaggio del periodico a tutti i Sigg. Professori delle Scuole medie inferiori, ed ai Sigg. Direttori Didattici e Insegnanti delle Scuole elementari, con la certezza che questa classe benemerita farà efficacissima propaganda presso le scolaresche. Per ragioni ovvie non potremo spedire

l'aquilone

in saggio che una sola volta. Però l'invio in omaggio avrà carattere di continuità per quegli Insegnanti che svolgeranno opera proficua ai fini della diffusione del nostro periodico.

la direzione

BREDA
Aeroplani Scuola Piloti
SOCIETÀ ITALIANA ERNESTO BREDA
MILANO

SOC. AN. *Alfa Romeo* MILANO
CAPITALE SOCIALE L. 100.000.000 INTER. VERSATO

Motori d'aviazione stellari (raffreddati ad aria)

ALFA-DUX/1	HP. 260-290	ALFA-JUPITER	HP. 420-460
ALFA-DUX/2 con compressore	HP. 260-380	ALFA-MERCURIO con compressore e riduttore	HP. 530-800
ALFA-DUX/4 con compressore e riduttore	HP. 255-375	ALFA-PEGASO con compressore e riduttore	HP. 700-810
ALFA-LYNX		HP. 200-215	

Dallo Zögling all'«A. S. 1.» e al «Ca. 100»

QUANDO un cert giovincello di mia conoscenza, dopo aver preso il brevetto B di volo a vela, cominciò il suo corso pre-militare di pilotaggio di appa-



Lo Zögling in volo

recchi a motore, aveva l'opinione di essere già un mezzo aviatore e credeva che avrebbe



Un lancio

“decollato” per il suo primo volo da solo. L'istruttore un vecchio lupo d'aria, prima di vederlo in volo gli disse subito che non era di questa opinione. e per dimostrarglielo lo portò su e, affidatogli un po' l'apparecchio, gli dimostrò subito che tra vela e motore c'è una bella differenza. Il nostro passerotto si avvili, ma sbatti ed insisti, dopo otto ore e mezza di doppio comando distribuite in una quarantina di lezioni, riuscì a “decollare” abbastanza bene da solo. Alcuni suoi compagni di corso avevano decollato con un totale di ore un po' minore del suo, ed egli in un primo tempo cominciò a credere che la colpa di

tale fatto fosse effettivamente del volo a vela, come in campo certi pilotoni di vecchia data volevano sostenere. Ma fatto sta che un bel giorno anche un altro proveniente dal volo a vela decollò con un totale di sole sei ore e mezzo. — Quindi la colpa è mia? — si chiese il nostro eroe. Ma non si afflisse molto di tale constatazione, perchè ormai volava da solo

Ora egli si fa un esame di coscienza, e dice la sua circa le difficoltà incontrate e superate:

«Prima di ogni cosa, pilotando l'A. S. 1, mi ha colpito il fatto che la leva è lunga e dura, e quindi assai diversa da quella degli zogling; inoltre la pedaliera degli zogling è sensibile dieci volte di meno di quella dell'A. S. 1, e quindi

ad abituarsi a quest'ultima non è facile. Ma la opposizione più grande l'ho trovata nell'ambiente della scuola, ove a parere degli istruttori gli allievi provenienti dal volo a vela sono addirittura svantaggiati rispetto agli altri. Anche se questo fosse detto solo per non fare adagiare gli allievi, demoralizza in modo poco piacevole e proficuo agli effetti della istruzione di volo.

«Ma quando finalmente ho volato da solo ho sentito veramente l'utilità del volo a vela. Anzi tutto il giorno del decollo, in grazia a l'abitudine di andar solo senza motore, pur senza essere un temperamento eroico, sono partito senza paura

e senza preoccupazione. Poi in seguito ho acquistato una certa confidenza dell'aria che senza le già note cognizioni di veleggiamento non sarebbe stata si-

ta il modo più sportivo, semplice e contemporaneamente grandioso di dominare lo spazio, non nelle rotte rapide e rette delle linee di comunica-

Il Fiat «A. S. 1»



curamente tale, specialmente per ciò che concerne il volo in plané e le astuzie per far quota.

«Passando poi a pilotare il C.A. 100 mi sono trovato assai meglio, per la dolcezza e maneggevolezza dei comandi.

«In genere poi sono sicuro che senza il volo a vela avrei incontrato maggiore difficoltà ad imparare l'atterraggio.

«Alla fin dei conti sono venuto nella convinzione che il volo a vela ed a motore è bellissimo sempre, ma che certo il volo librato che si fa in Italia ha un'enorme differenza col volo a motore. Tuttavia rimane uno sport divertentissimo. per l'emozione delle partenza

zione, ma in quelle tortuose, capricciose, libere e suggestive intorno alle nubi or diafane, or dense e nere, e nell'aria, mossa ora verso il basso ed ora verso l'alto da invisibili e portentose correnti di tutte le gradazioni di temperatura e densità. Quindi, non ostante le opposizioni fatte il volo a vela rimane una cosa importantissima, anche nella sua forma minore di volo librato. Ciò non ostante è assurdo esagerare nella stima di esso, e volerne fare professione con la pretesa di una sua eventuale e relativa utilità pratica, ed i giovani che amano l'aviazione solo nel volo a motore, a parte lo sport, pos-



Il «Ca. 100»

e la rapidità e densità delle sensazioni che procura, e perchè è l'unica via d'accesso al volo veleggiato, che rappresen-

sono vedere la via di servire utilmente la Patria, nel campo civile e militare».

Giulio Marini

Avventura di un allievo pilota

Il mattino dopo arrivai al Campo di Mirafiori che la nebbia si scioglieva sotto l'impeto di un bel vento che veniva giù a folate gelide dalle Alpi. Sopra la cortina bianca dei vapori si intuiva un cielo terso e un gran sole. Fra poco il campo ne sarebbe stato inondato.

Ero felice, perchè una buona giornata di lezioni di volo si preparava e risposi quasi allegramente al saluto della sentinella infreddolita, che teneva un fucilone lungo lungo con due mani guantate di lana nera. Mentre mi avviavo al grigio capannone in fondo al campo dove era ricoverato l'aeroplano sul quale dovevo fare le mie esercitazioni, notai un cagnotto senza pretese, ma ben piantato sulle gambe, con un muso grosso e il pelo color cioccolato. Un cane suburbano, insomma, di quelli che rovistano le immondizie e sono inseguiti dalle sassate dei monelli. Era ai bordi della strada di accesso e stava seduto sulle zampe posteriori, guardando in alto come se fosse una bella e tiepida sera di settembre anzichè una mattinata invernale con cinque gradi sotto zero. Sembrava che fumasse la pipa tanto il suo muso era circondato di fiato caldo e vaporoso.

— Ecco un cane di carattere — dissi fra me, e lo chiamai con un fischio. Voltò il muso dalla mia parte e poi lentamente lo riportò alla posizione di prima con un fare così dignitoso, che guadagnò le mie vivissime simpatie.

Mi avvicinai e gli misi una mano sulla testa. Vidi allora due occhi brillanti e intelligenti. In quello stesso istante mi ricordai di non avere fatto colazione e allora dissi al cagnotto: « Vieni con me alla cantina a prendere il caffè e latte ». E mi avviai. Il cane mi seguì ed entrò nella saletta del caffè del campo, collocandosi in mezzo allo spazio libero a due metri dal mio tavolo. Stava in faccia a me e osservava tutto con fare tranquillo di chi è sicuro di sè. Porta-

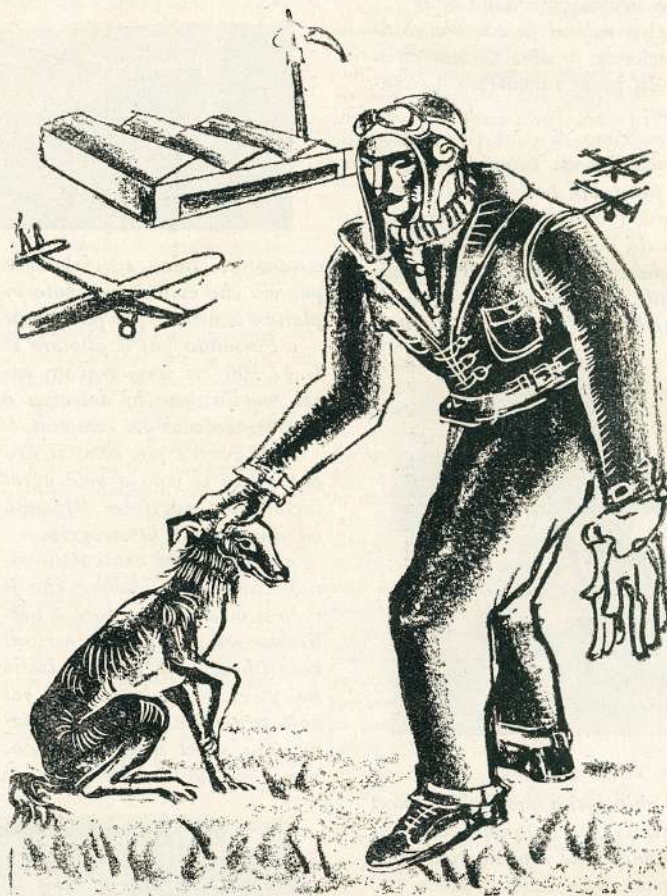
rono il caffè e il latte ed egli seguì con calmo sguardo tutte le operazioni, e cioè il taglio della fetta di pane, l'immersione della medesima nella scodella e infine il lancio verso di lui. Come un perfetto giocatore di tennis ferma la palla al volo, così il cagnotto prese la gocciolante fetta di pane e la ingoiò. La cosa si ripeté quattro o cinque volte. Quando uscii dal caffè il cane era già

Il sergentino istruttore mi aspettava e si mise a ridere quando vide quel cagnotto buffo che stava alle mie calcagna. Incominciammo la lezione. Egli spiegò il movimento delle leve di comando, la proprietà statica dell'aeroplano, ed io seguivo con una attenzione enorme quello che mi diceva. Martino, a otto passi di distanza, seduto sulle zampe posteriori, osservava. Un meccanico gli si avvicinò e gli schiacciò la coda con un piede; il cane si collocò tre passi più in là senza degnare di uno sguardo quell'uomo sudicio di grasso di olio e che aveva osato turbare i suoi pensieri.

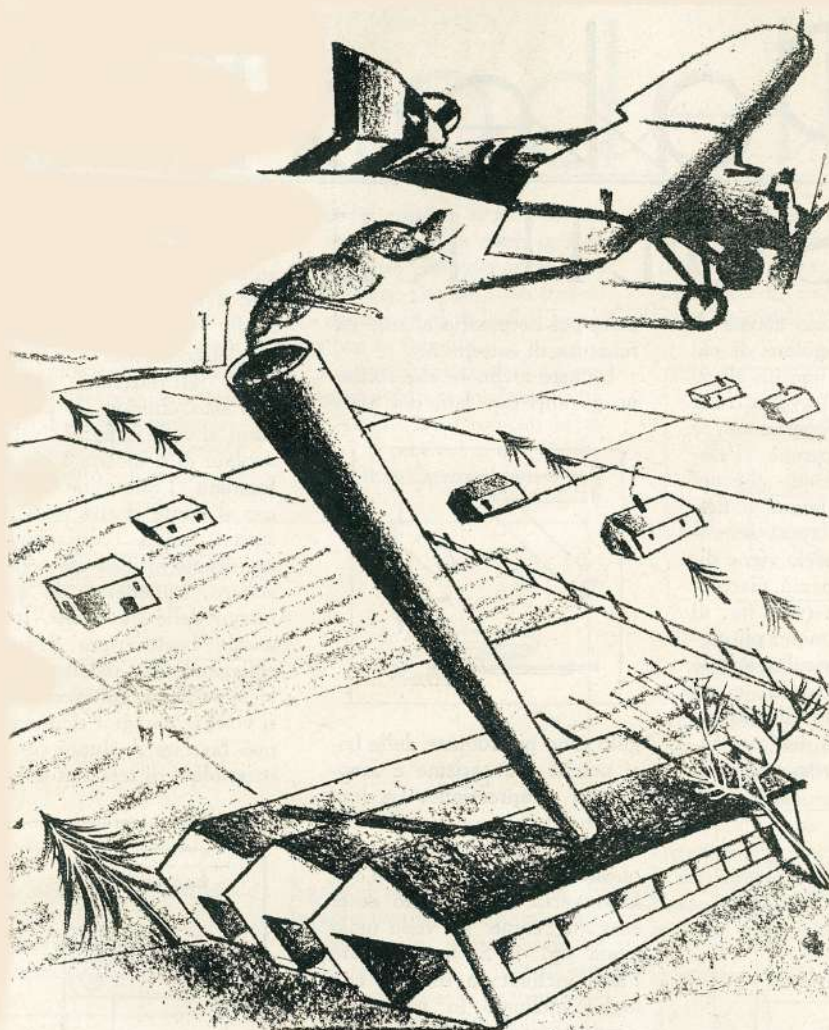
Dopo mezz'ora di lezione teorica, montammo sull'aeroplano e questa volta mi tappai bene nel giubbone di pelo e pelle, mi assicurai di avere tutti i bottoni a posto, infilai certi guanti da fare invidia ad un esploratore polare e sedetti al posto dell'allievo. Vidi ancora Martino dignitosamente seduto sull'erba fradicia.

Il motore rombava con ritmo regolare. L'istruttore mi gridò nell'orecchio alcune raccomandazioni, e via. L'apparecchio fece qualche saltarello sul prato e poi si alzò. Le mani sul volante e i piedi alla pedaliera del timone di direzione, seguivo quasi con spasimo le variazioni che ai comandi stessi imprimeva l'istruttore e ne osservavo poi gli effetti sull'apparecchio. Ora si saliva e il volante era leggermente piegato indietro. Ecco un colpo

di vento ed ecco che un sapiente tocco a sinistra rimetteva in linea l'aeroplano; ecco una pressione alla pedaliera a destra ed eccoci in un bel viraggio, un altro colpo di vento e subito la correzione, ma senza fretta, dolcemente, quasi una carezza. Dopo qualche minuto ero convinto che il volare non era poi tanto difficile: bastava toccare con estrema cura i comandi e mantenere l'aeroplano dritto nei due sensi. Non avevo finito questa riflessione che mi sentii mancare il fiato e un acre sapore di caffelatte salirmi al palato. Cosa succedeva? Le mie mani era-



stato così battezzato: *Martino, il filosofo*. Bisognava spicciarsi, perchè sentivo diggià il fragore del motore. Il cielo era ormai sgombro di vapori e una luce rosata rendeva il paesaggio dolce e suggestivo. A un tratto la cortina di nebbia che ancora indugiava a trecento metri di altezza, si squarciò e come una folgore il sole piombò sul campo facendo luccicar l'erba, i tetti dei capannoni e gli aeroplani che erano in linea con le eliche in moto. Mi misi a correre e sentii dietro di me l'ansimare di Martino. Correva anche lui.



no portate a dritta e a manca docilmente sul volante che l'istruttore manovrava ora con estrema energia, e così i miei piedi sulla pedaliera. Le ali oscillavano come farfalle al sole. Non capivo niente e mi volsi a guardare la faccia dell'istruttore.

Rideva e mi fece segno di guardare in basso.

Vidi allora il Po.

Passavamo sul Po ed il trasvolo dei corsi d'acqua dà agli aeroplani molto fastidio perchè l'atmosfera, al disopra delle masse di acqua, è diversa da quella sopra il terreno. Questa variazione improvvisa provoca dei vuoti d'aria e quindi le oscillazioni violente.

Il ragionamento sulla facilità del pilotaggio di una macchina aerea non poteva avere più immediata smentita. Ritornati sulla collina, l'aria si fece calma e continuai le esperienze sui lievi tocchi al volante e alla pedaliera. Ero attentissimo e non perdevo un millimetro di ondulatione. L'istruttore mi

diede un piccolo colpo nella schiena e mi indicò nel cielo, sopra di noi, un altro aeroplano. Come era bello! Tutto d'argento con i tre colori della bandiera dipinti sul timone. Eravamo già alti, forse mille metri, e il Piemonte si vedeva quasi tutto da lassù: l'imboccatura delle grandi valli e le colline del Monferrato, e poi la corona imponente delle Alpi. Ma non mi lasciai distrarre da quella bellezza e concentrai la mia attenzione sui comandi e sull'aeroplano. Ora stavo con le mani a posto sul volante e quasi intuivo i movimenti dell'istruttore a anche mi sorprendevo ad eseguirli come lui. Un altro tocco sulla spalla. Mi volto, e vedo l'istruttore con le due mani in alto. Guidavo io l'aeroplano! Un grande orgoglio mi invase e sentii di essere almeno un « asso » dell'aviazione. Capii più tardi che l'aeroplano è talvolta più saggio dei piloti.

Il motore rallentò e vidi che si scivolava dolcemente nell'aria in volo librato. Sentii il timone portato in avanti e osservai che il

Campo di Mirafiori era ancora lontano, suorammo un cornignolo di stabilimento, superammo una frotta di case e l'aeroplano si posò quasi senza scosse sul terreno.

L'istruttore era contento di me e lo disse subito. Arrivò a preconizzare che dopo venticinque lezioni avrei volato da solo.

Scesi dall'aeroplano e mi fermai a commentare le varie fasi della lezione. Non mi accorsi che il cagnotto si era collocato dietro di me. Durante la conversazione mi avvenne di ripiegare di un passo e inciampai nei cane filosofo che stava lì col muso all'aria. Avvenne una scena rapidissima. Caddi a gambe levate all'indietro e schiacciai sotto di me il cane che, sgusciato attraverso le gambe, mi si avventò contro furibondo e piantò tutti i suoi denti nel mio polpaccio sinistro.

Urlai dal dolore e il cane fuggì mentre da tutto il campo si levava una grande risata.

Me ne andai zoppicando. Alla sera avevo un polpaccio grosso tre volte e dovetti essere trasportato all'ospedale, dove rimasi dieci giorni per infezioni. Dalla finestra dell'ospedale vedevo il cielo terso e intuivo l'aria calma e mi disperavo di dover perdere tante giornate fruttuose di lezione aerea.

Non fidatevi dei cani filosofi, miei piccoli amici, e fidatevi poco anche degli altri filosofi: quelli veri. Le delusioni sono sempre pronte.

Piero Parini

Ai nostri abbonati

Abbiamo il piacere di annunziare ai nostri lettori che, fra i numerosi doni che L'AQUILONE ha deciso di offrire entro l'anno 1934 ai propri abbonati, uno dei più interessanti ed originali sarà il « modello in cartone » per costruire un

S. 55 X

Si tratta di due grandissimi fogli cartonati pieghevoli, a due colori, dai quali qualunque ragazzo, col semplice uso di una forbice e di un po' di colla, potrà ricavare un bellissimo e perfetto

I - BALB

Naturalmente, questo omaggio verrà fatto ai soli abbonati, i quali lo riceveranno a domicilio, franco di porto, o potranno ritirarlo presso l'Aero Club della loro città presentando la fascetta del giornale del 1° gennaio 1934.

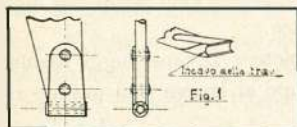
I modelli per costruire l'« S. 55 X », sono stati messi a disposizione degli abbonati de L'AQUILONE da V. E. Marzotto, il benemerito industriale del Lanificio Marzotto di Valdagno.

Questo gradito dono di V. E. Marzotto è un'altra delle sue tante prove di appassionato e intelligente interessamento per lo sviluppo e la gloria dell'Aeronautica italiana.

La Palestra

FUSOLIERE

PER la traversa che abbiamo visto nell'ultimo numero, i sopportini dell'alberetto porta-elica si possono realizzare molto semplicemente, come si vede in fig. 1, con i soliti tubetti a bordo risvoltato, incassati in un incavo semicilindrico, fatto all'estremità della traversa e trattenuti da una staffa di



lamierino collegata alla traversa con uno o due ribattini passanti.

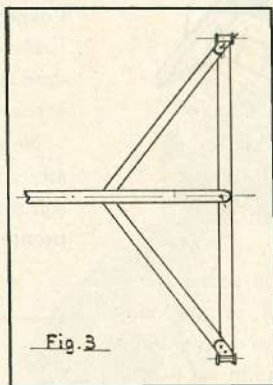
La direzione in pianta che si deve dare all'asse del tubetto, asse che coincide con quello dell'elica, e quindi della spinta motrice, potrà essere, a seconda del criterio che ha indirizzato il progetto, o i risultati del calcolo, o coincidente con la retta che unisce il gancio anteriore di fissaggio della matassa, con il centro del sopportino, in questione (caso a) in figura 2, oppure parallela all'asse della fusoliera (caso b) in fig. 2, infine può essere intermedia fra le due.

Il terminale anteriore per questo tipo di fusoliera, potrà esser di uno qualunque dei tipi visti in precedenza per attacco fisso di due matasse contemporaneamente.

Un altro tipo di traversa posteriore più evoluto del precedente, adatto per modelli più grandi, in cui può far realizzare su questo un notevole risparmio di peso, è rappresen-

tato in fig. 3. Esso consta di un traliccio triangolare di cui la base non è se non un alleggerimento della traversa vista sopra. Tale alleggerimento è notevolissimo, perchè l'elemento in questione, che nel caso precedente lavora a flessione, in questo lavora soltanto a tensione e perciò viene dimensionato molto più piccolo.

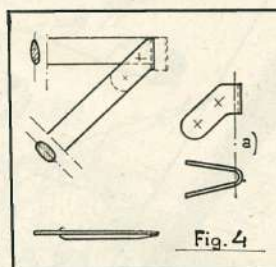
La sua sezione (vedi fig. 4) può inoltre esser molto più penetrante perchè risulta stabile anche se molto sottile, come infatti è disegnata. Il suo attacco all'estremità dell'asta fusoliera è dello stesso genere di



quello visto sopra naturalmente semplificato, dato che su tale collegamento agiscono solo gli sforzi derivanti da squilibrio delle tensioni delle due matasse, sforzi relativamente piccoli. Perciò basterà una sola puntina centrale e un po' di colla per il caso di fusoliera di legno (fig. 5) e una sola rivetta centrale per il caso della fusoliera di tubo (fig. 6). Non ri-

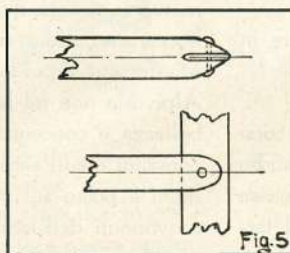
sulta poi necessaria alcuna carenatura di estremità.

Le aste inclinate che formano gli altri due lati, del trian-



golo sono più robuste delle basi perchè più caricate e lavoranti a compressione. La loro sezione sarà ancora profilata se sono eseguite con legno. In questo caso il collegamento con la traversa di base può esser eseguita come si vede nella citata fig. 4. Si fa terminare l'asta inclinata a forcella con taglio inclinato in modo da comprendere perfettamente il listello che forma l'asta posteriore (fig. 4) e questo vi viene fissato con colla forte e puntine fine.

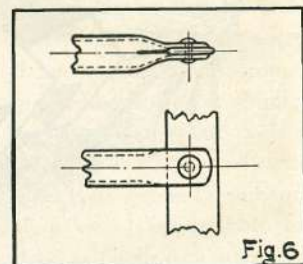
L'estremità dell'asta inclinata dev'esser perfettamente



spianata a cuneo in modo da raccordarsi all'estremità del listello trasversale al quale viene applicato il tubetto porta-alberino in modo da poter ricevere la fascetta di fissaggio di questo ultimo. Questa fascetta è all'incirca come quella descritta nel numero precedente, solo porta un'espansione verso

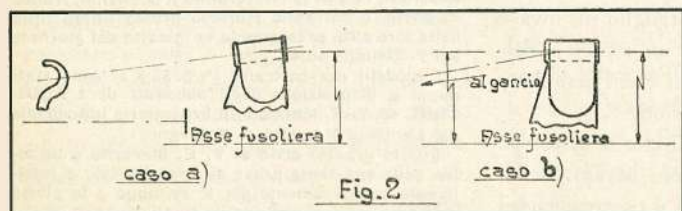
l'avanti per ricevere una rivetta passante di fissaggio anche sulla parte di asta obliqua subito avanti al giunto a forcella (fig. 4 particolare a).

L'attacco alla fusoliera di legno all'estremità anteriore dell'asta obliqua, si può fare come si vede in fig. 7. Nel particolare a) è mostrato come va foggiate l'estremità dell'asta con il dente *d* che va a incastrarsi nella corrispondente mortasetta *m* incavata nella fusoliera, impedendo lo scorrimento delle due parti. In generale basterà per fissare il collegamento l'incollatura delle superfici a contatto, ma se si volesse maggior sicurezza, si può fasciare il giunto con una strisciolina di tela sottile imbe-



vuta di vernice, o applicandovi una opportuna staffetta di lamierino. Nel caso della figura 7, questa staffa potrebbe aver la forma indicata in figura 8.

Se la fusoliera è di tubo, l'asta obliqua di legno si può collegare ad essa in modo del tutto simile (vedi fig. 9) ricavando nel tubo due feritoie atte a ricevere il dente dell'asta. La fig. 9 rappresenta il caso di una fusoliera di tubo a sezione tonda, e l'estremità dell'asta è incavata in modo da applicarsi esattamente lungo la superficie del tubo. Con fusoliera di metallo il fissamento più raccomandabile è quello sopra accennato mediante strisciolina di tela verniciata da disporsi secondo è schematicamente indicato nella figura stessa.



del modellista

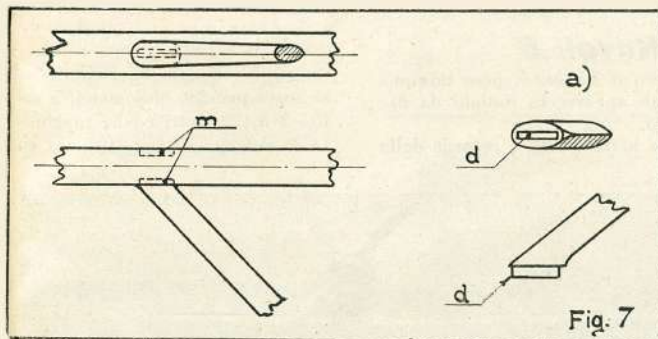
L'asta obliqua può esser fatta, invece che di legno, con tubo metallico sottile (alluminio o duralluminio). In questo caso, dato che le dimensioni esterne dell'asta possono esser molto più ridotte che per quella di legno, si può omettere la sezione a profilo penetrante, anche perchè l'inclinazione dell'asta rispetto al vento ne

forcella, con cui si fa terminare il tubo, con le quali prende in comune una rivetta, mentre un'altra ne prende sulla traversa posteriore al di là dell'incrocio con la forcella.

L'attacco anteriore alla fusoliera si può fare in diversi modi. Alcuni sono indicati in figura 1. I particolari a) e b) mostrano due sistemi adatti a col-

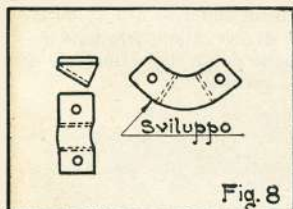
trodurvi le linguette delle due aste, destra e sinistra, una addossata all'altra. Il fissamento avviene con una rivetta passante verticale.

forcella abbracciante un poco più della metà della fusoliera. Accavalcate le forcelle delle due aste, si forano sull'asse della fusoliera e si collegano

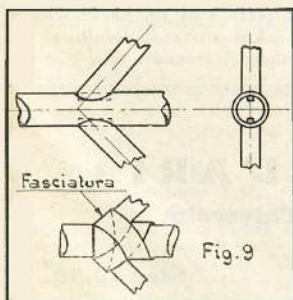


riduce la resistenza all'avanzamento.

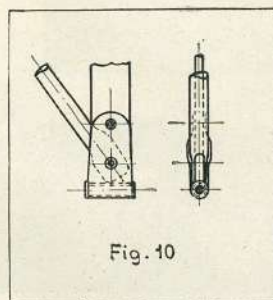
Il collegamento alla traversa posteriore si può allora ese-



guire come si vede in fig. 10 e la rivestitura deve essere eseguita contemporaneamente a quella della staffetta di collegamento dell'astuccio porta elica. Questa è applicata sopra alle branche appiattite della

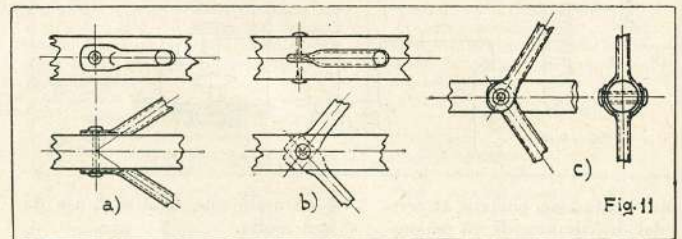


legare il tubo con fusoliera di legno a sezione quadrata o rettangolare. Il primo consiste nello schiacciare il tubetto secondo un piano verticale ripiegando in avanti la linguetta che ne risulta fino a farla aderire in piano con la parete



laterale della fusoliera. Una rivetta passante orizzontale serve a fissare tutte e due contemporaneamente le aste.

Nel secondo sistema, analogo al primo, si appiattisce il tubo orizzontalmente e, senza ripiegarlo, si introduce in una feritoia ricavata nella fusoliera, di larghezza uguale al doppio dello spessore della linguetta ricavata nel tubo, e di forma tale da permettere di in-



Il particolare c) rappresenta un tipo di collegamento adatto per una fusoliera in tubo tondo, quando il diametro dell'asta sia sufficientemente grande, per potervi ricavare una forcella abbastanza robusta. Il tubo costituente l'asta viene aperto con un taglio diametrale orizzontale e diretto secondo l'asse del modellino, e poi deformato in modo da formare

con una rivetta tubolare passante e verticale.

Per fusoliere tonde e aste inclinate piccole, si può adattare facilmente il sistema b). Con fusoliera a sezione quadrata o rettangolare, ambedue i due sistemi a) e b), visti per le fusoliere di legno purchè si sostituiscano alle rivette piene, rivette tubolari.

Ing. A. B. C.

L'avviamento del motore per aeroplano

L'avviamento dei motori usati nell'aviazione può essere fatto: 1) a mano; 2) con aria compressa; 3) con miscela combustibile compressa; 4) con dispositivi meccanici.

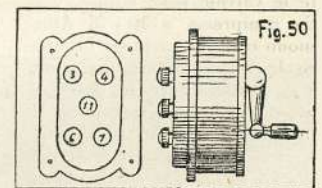
sorgente di energia esterna, sorgente che può essere costituita o da una batteria di accumulatori (sorgente a bassa tensione) o da un magnete ausiliario mosso a mano (sorgente ad alta tensione).

AVVIAMENTO A MANO.

È il più semplice e può essere usato per motori di piccola potenza sino a 50 o 70 HP.

Consiste nel girare l'elica ad una velocità sufficiente, circa 100 giri al minuto, in modo che si possano compiere le prime due fasi di aspirazione e compressione e che il magnete possa dare una scintilla capace di accendere la miscela in un cilindro qualunque e provocare la prima esplosione iniziando la marcia.

Con gli altri sistemi la velocità che si può imprimere al motore è abbastanza ridotta e certamente non sufficiente a far funzionare il magnete in modo che questo possa dare la corrente elettrica necessaria alla prima esplosione. Si ovvia a questo inconveniente ricorrendo ad una



Il primo sistema, a bassa tensione, oggi non si usa più per gli inconvenienti a cui davano luogo e per l'eccessivo peso di impianto.

Il secondo sistema, ad alta tensione è costituito dal magnetino di avviamento. Questo è fatto come un ordinario magnete (figura 50) ad alta tensione capace di dare 2 scintille ad ogni giro. Esso viene messo in moto mediante una maniglia esterna calettata su di un alberino che porta un ingranaggio che a sua volta ingra-

na con un ingranaggio calettato sull'indotto del magnetino. Facendo ruotare la manovella l'indotto ruota con una velocità 5 volte superiore e sufficiente affinché nel magnetino si generi una corrente ad alta tensione.

Questa corrente può essere presa dal morsetto 11 e per mezzo

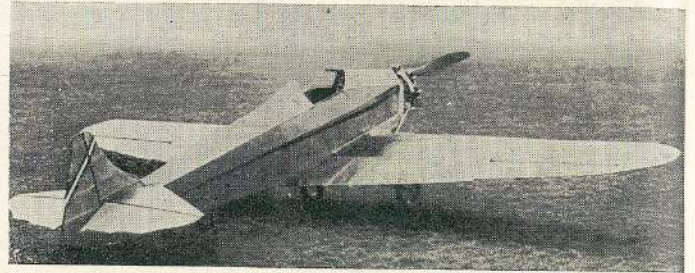
in comunicazione la camera anti-stante al disco, ove arriva l'aria compressa per mezzo del tubo 2) con i diversi tubi 3). Il tutto è ermeticamente chiuso dal coperchio 1). I tubi 3) sono quelli che portano l'aria compressa ai cilindri. Questa prima di giungere ad essi, attraversa una valvola 9) che

Tutti questi avviamenti (sistema Eclipse, ecc.) sono in continuo studio di miglioramento e vengono continuamente modificati e migliorati.

Non è il caso quindi di trattenerci oltre su questo argomento e rimandiamo allo studioso l'esame dettagliato di essi.

Ing. M. D.

I NOSTRI APPARECCHI

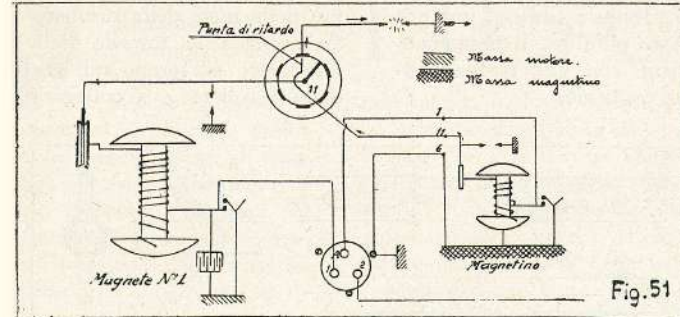


I Nuvoli 5

Ecco il Nuvoli 5, peso minimo tra gli apparecchi italiani da turismo.

Ha battuto tutti i records della

Con 75 cavalli di potenza questo apparecchietto ha volato senza scalo per 886 chilometri, è salito a 6.475 metri ed ha raggiunto la velocità di km. 197 ora su



di un conduttore portata al centro del distributore di un magnet del motore.

Da questo passa, attraverso una speciale spazzola chiamata punta di ritardo, al segmento di quel cilindro che in quell'istante è in fase di espansione ed attraverso il relativo conduttore va al cilindro (fig. 51) provocando la prima esplosione.

AVVIAMENTO AD ARIA COMPRESSA.

Il sistema di avviamento con aria compressa consiste nell'immettere nei cilindri, durante la

è normalmente tenuta chiusa da una molla.

L'aria compressa giungendo dal tubo 10) spinge la valvola 9) e vincendo la forza, antagonista della molla, l'apre ed entra nel cilindro.

Poichè tutto è montato in fase cioè in modo che l'aria compressa possa entrare quando il cilindro è in fase di espansione, le valvole di aspirazione e di scarico saranno chiuse e l'aria compressa potrà, espandendosi, dare al motore quell'impulso necessario per ottenere un rapido avviamento.

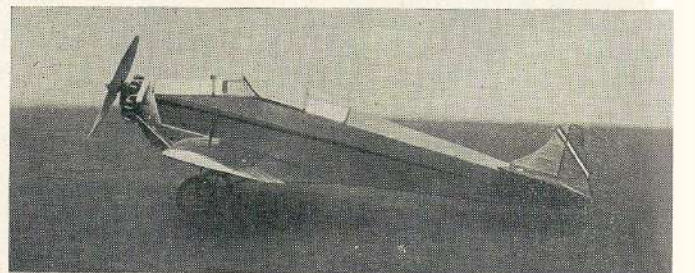
L'AVVIAMENTO A MISCELA COMPRESSA.

È simile a quello precedentemente spiegato.

La differenza sostanziale consiste nel far passare l'aria compressa attraverso un carburatore in modo da formare una miscela sotto pressione. Questa miscela passa attraverso un distributore uguale a quello dianzi descritto, va al cilindro in fase di espansione e per mezzo della scintilla

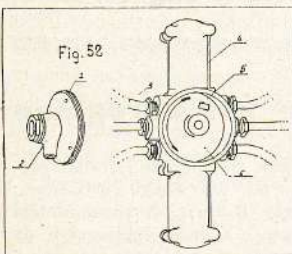
sua categoria; altezza, distanza e velocità. E' un biposto ad ala bassa, pesa a vuoto 250 chili e ne porta altrettanti tra equipaggio, bagagli e carburante. L'ing. Nu-

un circuito di 100 chilometri e quella di 189 km. ora su un circuito di 500 chilometri. Sono queste delle prove che certamente destano invidia.



voli l'ha progettato e costruito a sue spese impiantando a Torino una piccola officina artigiana. E' questa una bella prova di fede a tutto vantaggio dell'aviazione.

La superficie alare è di 12 metri quadrati e il coefficiente di robustezza è di 10. La velocità è di 75 km. ora e il decollo si effettua in 7 secondi.



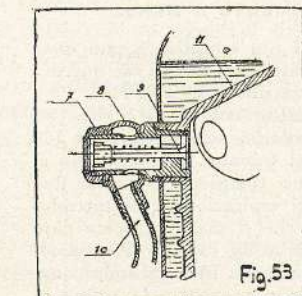
fase di espansione e cioè quando tutte le valvole sono chiuse, dell'aria compressa a 10+15 Atm. in modo che questa possa far iniziare la rotazione del motore e che si possano fare le due fasi di aspirazione e compressione in un qualunque cilindro. In seguito, per mezzo del magnetino, viene data l'accensione ed il motore inizia la sua marcia normale.

Accenniamo brevemente a questo sistema.

L'aria compressa, proveniente da una bombola che può essere situata a terra o a bordo dell'aeroplano stesso, passa attraverso ad una valvola e va al distributore.

Questo è costituito da una scatola che porta tutto all'interno tanti raccordi per quanti sono i cilindri che deve servire (figure 52 e 53).

Entro questa ruota un disco (6) portante una feritoia (5) che mette



prodotta da un magnetino di avviamento viene accesa provocando il primo scoppio.

GLI AVVIAMENTI MECCANICI.

Hanno tutti lo scopo di eliminare l'operazione manuale della rotazione dell'elica da parte del motorista.

Leggete

LE VIE DELL'ARIA

Roma - Viale dell'Università

Abbonamento annuo

Lire 12,50

POSTA AEREA

ALCIONI ANCONITANI. — Ricambio il graditissimo saluto benaugurando alle vostre fervide iniziative alate, lieto che nella vostra forte ed operosa città marinara sia in via di formazione un bel nido di Aquilotti. Sono (anzi siamo) perchè tutta la Redazione dell'*Aquilone* è permanentemente mobilitata per soddisfare i desideri degli abbonati e lettori a vostra disposizione per quei quesiti che vorrete sottoporci, disposti anche a rilasciare « brevetti » per le vostre invenzioni. Intanto eccovi il mio alalà di saluto e di fervido consenso per la vostra bella ed efficace propaganda.

SILLA G. - Milano. — L'Amministratore, piuttosto burbero e tirato come tutti gli amministratori in gamba, dice che alla spesa del « cliché » non può aggiungere quella delle copie in omaggio. Mi sembra che non abbia tutti i torti!... *L'Aquilone* è in vendita a Milano presso le edicole. Comunque potrai avere le copie richieste inviandone il relativo importo, anche in francobolli, che è di appena cinquanta centesimi la copia. Per la pubblicazione di quella fotografia riteniamo anzi di avere diritto ad un compenso che potresti regolarci con della buona propaganda. Salutissimi.

G. BERNARDI - Bologna. — Siamo del parere che prima di « farsi un'idea » della produzione straniera, sia opportuno e utile conoscere a fondo quella di casa nostra. Ad ogni modo se ci seguirai con assiduità e buona volontà, il tuo desiderio, a suo tempo, sarà appagato. Credo però che quando ti sarai fatto pratico in casa tua, poco ti resterà da apprendere dagli altri. In quanto all'*Aquilone* posso assicurarti che con il gennaio 1934.XII inizierà le sue pubblicazioni quindicinali. L'abbonamento costerà sempre poco: 7 lire. La terribile Commissione gradirà i tuoi progetti di fusoliera per modelli volanti e te li troverà buoni si dimostrerà meno terribile di quanto sembra. Ricambio i saluti.

SCARTON RAFFAELLO - Udine. — Ricevuto l'abbonamento e spediti gli arretrati del corr. anno. Le annate precedenti sono esaurite. Grazie e saluti cordiali.

GIULIO CARIBBO - Alessandria. — La spedizione del giornale viene effettuata con la più scrupolosa cura ed è controllatissima. Non possiamo quindi rispondere degli eventuali smarrimenti che non sono certo imputabili al nostro servizio. Tuttavia il fascicolo richiesto è stato rispedito anche perchè non t'inquieti troppo! Fa male alla salute... Cordialità.

ANTONIO MAZZITELLI - Nicotera. — Ti è stato mandato il saggio de « *Le Vie dell'Aria* » ed ho personalmente controllata la spedizione del fascicolo doppio « Agosto-Settembre ». Ricambio i saluti fascisti.

CARLO VISCONTI - Novara. — Prima di tutto ringrazio l'amico Gasparini che ti ha... propagandato, poi te di esserti fatto « propagandare »! L'annunciato libro sui modelli volanti uscirà nel 1934. Il mese non posso precisartelo. Di arretrati disponibili dell'*Aquilone* non ci sono che quelli di quest'anno. Ed ora spetta a te di seguire il buon esempio del tuo amico nel campo della buona propaganda.

CONTARINI M. - Roma. — Ma senza dubbio! *L'Aquilone* è un giornale così utile e, modestia a parte, così ben fatto, che ottenere ottimi risultati da una buona propaganda non deve riuscire affatto difficile. Tanto più che l'abbonamento è modestissimo e non certo proporzionato alle esigenze dei lettori che pretenderebbero da noi anche il... bre-

vetto di pilota! Tuttavia facciamo e faremo di tutto per soddisfare ogni possibile esigenza.

BERNARDINO G. - Palermo. — Gradiremo moltissimo un elenco di indirizzi cui inviare fascicoli di saggio. Potevi mandare senz'altro. L'attendiamo e ci auguriamo che il tuo esempio venga imitato. Se ogni studente che è già nostro fedele abbonato, riuscisse ad inviarcì un bell'elenco di indirizzi dei suoi condiscipoli, compirebbe opera di vasta e sicura efficacia propagandistica. Grazie quindi dell'utile e gentile offerta e saluti cordialissimi.

CORRADO COSTA - Napoli. — Con la realizzazione del quindicinale il nostro programma potrà avere un più ampio sviluppo e molti buoni suggerimenti potranno essere accolti. Grazie della tua cordiale collaborazione e particolarmente di quella dedicata alla diffusione. Salutissimi.

CORRADI EGISTO - Parma. — Grazie del vaglia. L'indirizzo de *Le Vie*

dell'*Aria* è Viale Università, Roma, come il nostro.

QUESTO È UN CONCORSO nel quale la famosa e « terribile » Commissione non c'entra. Chiuderò ogni puntata della mia « posta aerea » con uno di questi piccoli concorsi che avranno lo scopo di premiare i miei « fedelissimi » e di fare di questa rubrica quel cerchio intimo e confidenziale di buoni amici che è nel mio desiderio.

Questo primo concorsino non costa la benchè minima fatica (bisogna procedere per gradi!) perchè io estrarrò a sorte fra tutti coloro che mi avranno scritto una lettera dal 1° al 15 novembre p. v. una serie di 12 magnifiche fotografie della Roma fascista.

Se in tali lettere ci saranno suggerimenti originali per i futuri concorsini, ve ne sarà grato il vostro affezionatissimo

Zio Falcone

N. B. — Indirizzate la corrispondenza impersonalmente all'*AQUILONE* - Viale dell'Università - ROMA.

ENIMMISTICA

REGOLAMENTO. — In ogni fascicolo pubblicheremo cinque giochi che saranno numerati progressivamente. Oltre all'assegnazione di un premio per ogni numero da estrarsi a sorte fra i solutori di almeno tre sui cinque giochi proposti, al 31 dicembre p. v. saranno assegnati tre premi a chi avrà risolto nel corrente anno il maggior numero di giochi. A parità di condizioni deciderà la sorte.

Ogni lettore può essere, oltre che solutore, collaboratore, inviando i propri lavori con la relativa soluzione, firmati con uno pseudonimo e col nome. Al 31 dicembre p. v. l'autore che avrà mandato il maggior numero di giochi pubblicabili, riceverà un dono.

I lettori possono iniziare, entro il termine stabilito per i giochi che seguono, anche le soluzioni dei giochi pubblicati nel precedente numero.

6. SCIARADA

Il mio primo vien fatto di grano; il secondo consiste in unto; il mio terzo è narrato pian piano dalle nonne nel canto del focolare. L'intero nella camera adopri e se sei turco, anche in Chiesa ci vuol.

7. ANAGRAMMA

L'xxxxx il corrente mese vincessi un xxxxx al lotto, prendersi tosto il xxxxx, che il sogno mio è di viaggiar!

8. SCARTO

Qualunque xxxxxx nel mezzo della via per piccolo che sia produce gran xxxxxx.

9. DOMANDA BIZZARRA

Come si chiamano quegli animali che, come dice il loro nome, saranno sempre privi delle ali?

10. TRISENNO

xxx tu cerchi d'indovinare, ma pur chi prega xxx, mi pare. Se dentro un'xxx non ti riesce, non l'indovini. E mi rincresce!

Tra coloro che invieranno entro il 15 novembre tre soluzioni esatte sarà estratto a sorte un gingillo premio da scrivania.

Pubblicheremo nel prossimo numero le soluzioni esatte ed i nomi dei solutori dei giochi di questo e del precedente numero.



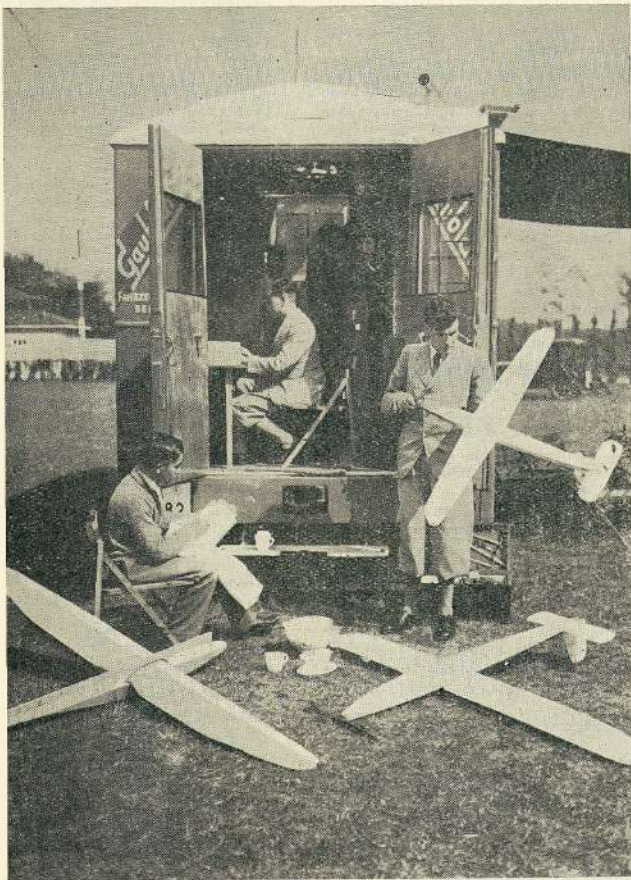
Pochi secondi prima di un lancio



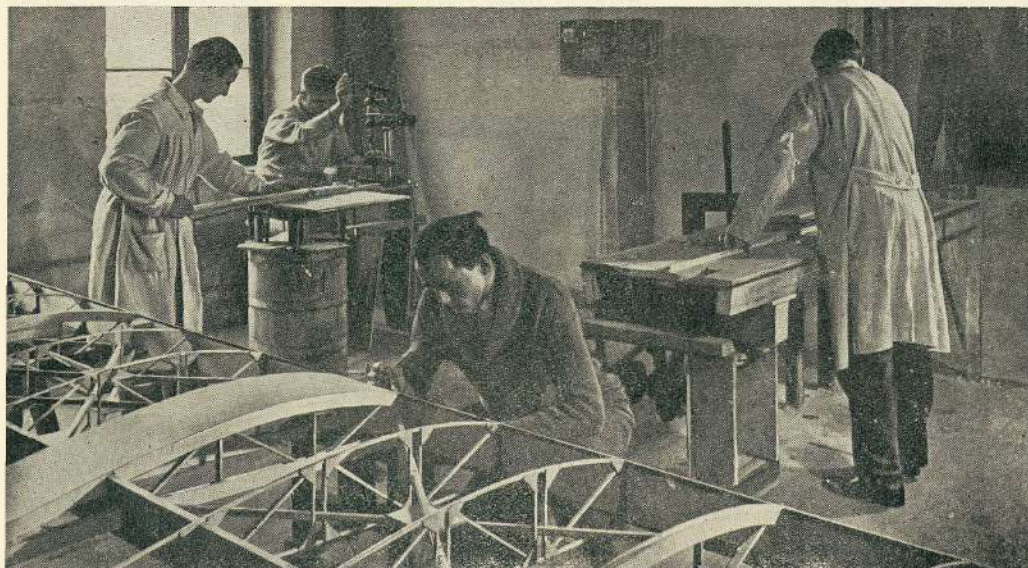
Pordenone è una cittadina nella quale i modellisti lavorano seriamente, con intelligenza. Ecco uno scorcio dell'...officina Borgo e i sorrisi di tre bravi costruttori.



Esempi da imitare



Ecco come viene svolta la propaganda aviatoria in Germania. Giovani costruttori di modelli volanti viaggiano da una città all'altra con un autocarro-officina. All'esposizione di modelli volanti d'ogni tipo seguono brevi e chiare conferenze illustrative



Giovani costruttori di apparecchi a vela al lavoro

i bambini l'adorano
perchè è dolce, fragrante come il cioccolato

Perchè tormentare i bambini con purganti disgustosi? Date loro il delizioso purgante **AQUILA** al cioccolato

Cent. 60 la busta

PURGANTE AQUILA

AL CIOCCOLATO

**COSTRUZIONI
MECCANICHE
AERONAUTICHE
MARINA
DI PISA**

**Costruzione di
Aeroplani e
Idrovolanti
civili e militari
Motori
e plurimotori**

UGO FISCHETTI

Fiamme azzurre
(racconti aviatorii)

Lire quattro
invece di L. 8

agli abbonati de

L'AQUILONE

**Rivista
Aeronautica**

Publicazione mensile illustrata
del Ministero dell'Aeronautica

ROMA

Ministero dell'Aeronautica

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

PREZZI D'ABBONAMENTO

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

**Cantieri Riuniti
dell'Adriatico**

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

Officine Aeronautiche
Monfalcone

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

Aeromodelli e Accessori

BOLOGNA - Via Riva Reno, 118 - BOLOGNA

Si invia Catalogo dietro rimborso di
Lire Una

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



(Continuazione dal numero precedente)

Era una vera gioia vedere Bibi così rasserenato dopo quei tristi giorni ed io stesso, sebbene non sapessi che fare nè di dove cominciare, mi sentivo addosso una smania insolita di agire.

— Guarda! — esclamò, tutto trionfante, quando uscii all'aperto.

Con le ali distese, tenute fisse al suolo mediante alcune spine, stava il pipistrello ucciso la sera prima. Il vicino, sulla terra, Bibi aveva tentato di riprodurre il profilo con l'aiuto di uno stecco.

— Vedi, — mi spiegò — questo pipistrello volava benissimo e se tu saprai fare delle ali come le sue, un po' più grandi, si capisce, voleremo anche noi.

— Bravo Bibi! Sicuro, proviamo subito; anzi, mi pare che sarà più facile fare delle ali come quelle del pipistrello che alla pari degli uccelli, hanno tante penne. Vedi com'è fatto? C'è una specie di tela tutta attaccata al corpo, che va fino alla punta di queste... Cosa sono? Braccia, forse, o diti...;

Al tramonto, il lavoro era terminato. Feci stendere di nuovo Bibi sulla tela e gli legai gli estremi delle canne più grosse ai polsi e alle spalle; per ultimo, fermai alle caviglie il fondo della tela, dopo avervi fatto uno spacco che permettesse di muovere le gambe.

M'assicurai con un'ultima occhiata che tutto fosse in ordine, poi dissi:

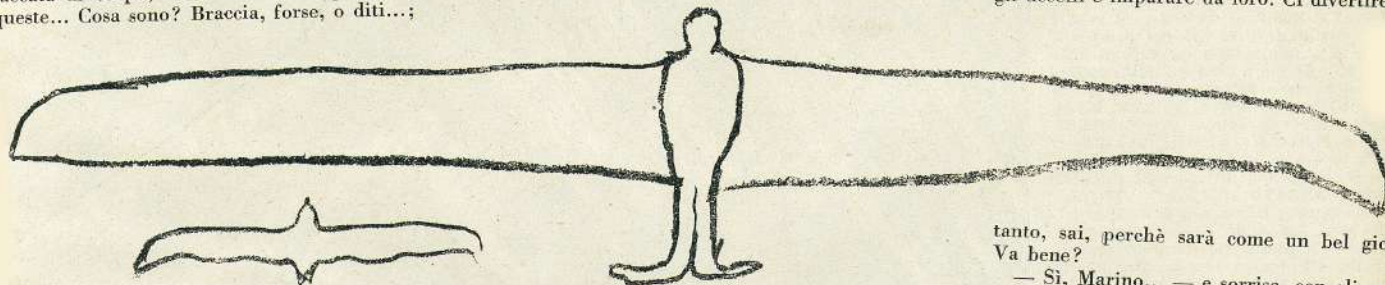
— Alzati, ora, e vola!

Bibi si levò e distese le braccia. Sembrava un enorme ventaglio rovesciato.

Rise, e con un piccolo grido di gioia, cominciò ad agitare le ali. Nulla; un po' di vento e nient'altro. Provò a correre, dimenando freneticamente le braccia; ma, dopo pochi passi, inceppicò e cadde.

Rimase lì, disteso, col viso contro terra. Vedevo le sue piccole spalle abbronzate susultare in un pianto silenzioso.

Anch'io avevo il cuore serrato dall'ira, ma non sapevo che fare...



CAP. VI

Il fuoco che inalza

— Bibi, — dissi, prendendolo in braccio — perchè fai così?

— Lasciami stare, — singhiozzò — non voglio fare più nulla.

— Su, coraggio, sii ragionevole; come vuoi pretendere di riuscire subito a volare, al primo tentativo, se non sappiamo neppure da che parte cominciare? Su, Bibi, lasciati slegare queste ali.

— Sono brutte; brutte e cattive...

— Sì, certo, sono bruttissime queste; ma vedrai che ne faremo di più belle.

— Via, via! Non le voglio più vedere! — E in un impeto di rabbia le afferrò e corse a gettarle in mare.

— No, no, — dissi, tirandole a riva tutte inzuppate — non bisogna buttarle; potranno servire ancora.

— E perchè, allora, non mi hanno portato in aria?

— Ora te lo spiego. Dimmi tu, Bibi, quando un bambino è piccolo piccolo, molto più piccino di te, sa camminare?

— No, non sa camminare.

— Hai mai visto un bambino che non ha mai camminato, mettersi a correre tutto solo, all'improvviso?

— No, non l'ho mai visto.

— Ecco, bravo Bibi. Prima bisogna che le gambette lo reggano in piedi, poi fa un passo solo o due al più, ma bisogna che la mamma lo sostenga, e solo dopo tanti e tanti giorni riesce a camminare solo, ma si stanca presto e ogni tanto cade. S'appoggia ai muri, ai mobili; ma quanti capitomboli fa, prima di andare tutto solo e sicuro, come sai fare tu! Lui piange perchè è piccino, tu invece sei grande e forte e non devi piangere... Capito, Bibi?



— Sì, Marino.

— Noi, che non abbiamo mai volato, siamo come quel bambino piccolo che non sa camminare. Impareremo, questo è sicuro, ma ci vuole molto tempo; dobbiamo fare tante prove, dobbiamo guardare bene come fanno gli uccelli e imparare da loro. Ci divertiremo

tanto, sai, perchè sarà come un bel gioco. Va bene?

— Sì, Marino... — e sorrise, con gli occhi ancora bagnati.

— Oh, così va fatto. Adesso ceniamo e poi andiamo a dormire. Vedi? Il sole si è già coricato e anche noi andremo a letto.

— No, Marino, restiamo un altro poco, per piacere...; mangiamo qui fuori.

— È un po' umido, ti può far male.

— No, Marino, un poco, poco soltanto... Sai che facciamo? Accendiamo un bel fuoco, eh? e allora l'umido se ne va.

— L'umidità, si dice, non l'umido. Un fuoco, vuoi accendere? Beh, accendiamolo pure; sbrighiamoci allora a raccogliere un po' di legna.

— Evviva! — gridò Bibi, sgambettando tutto allegro. — Accendiamo un bel fuoco, un fuoco bellissimo e grande grande, che mette paura ai pescicani e fa bene a noi altri... Sì, sì... che fa bene a me e anche a Marino. Marino è buono, è molto buono ed io picchierò tutte le persone cattive che vorranno far male a Marino...

Il nostromo

(Il seguito al prossimo numero)

