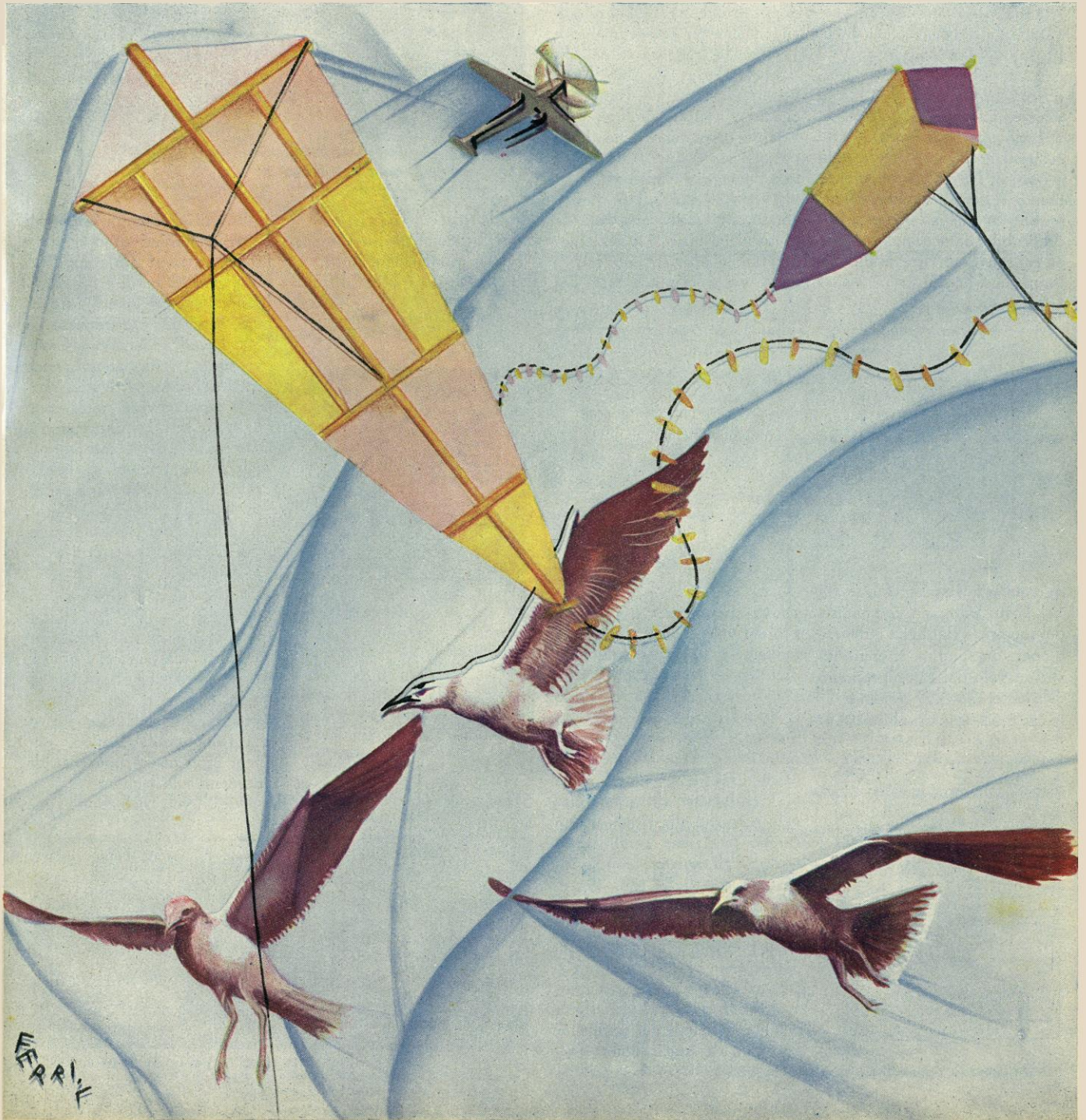


L'AVVOLONE

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

quindicinale di aeronautica per i giovani

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



Dall'Italia al Brasile in 46 ore

L volo intrapreso dai piloti Lombardi e Mazzotti, in direzione dell'Argentina si è arrestato nel Brasile per guasti all'apparecchio avvenuti in atterraggio sul campo di Fortaleza che dista 500 chilometri a nord di Porto Natal, punto d'arrivo della tappa oceanica.

I valorosi aviatori italiani avevano iniziato da Roma il volo postale che doveva portarli a Buenos Aires in soli tre giorni, ma in vicinanza della costa brasiliana sono stati sorpresi da una violenta tempesta che li ha costretti a deviare il loro volo a nord di Natal fino ad esaurimento di benzina, ed hanno atterrato su un campo reso impraticabile dalle piogge e che ha causato danni irreparabili all'apparecchio.

za da una folla di amici ed ammiratori e dal Sottosegretario all'Aeronautica.

Dopo dieci ore di volo, Lombardi e Mazzotti hanno atterrato a Casablanca, punto di arrivo della prima tappa. Dopo aver effettuato in fretta i rifornimenti, hanno ripreso il volo per Dakar che hanno raggiunto dopo dodici ore di volo. Anche qui, subito rifornimento e via per la transvolata dell'Atlantico Sud. Avvistati dalla nave tedesca « Westphalen » che serve di appoggio agli idrovolanti germanici della linea postale per il Sud America, il loro passaggio veniva pure avvistato dall'isola di S. Ferdinando di Noronha che dista da Porto Natal circa 400 chilometri. Gli aviatori hanno proseguito verso Natal e tutto la-

Il collegamento postale Roma-Buenos Aires non è riuscito, ma il volo di Francis Lombardi e di Franco Mazzotti è

rarin e Del Prete, che col volo Roma-Natal batterono nel luglio 1928 il record mondiale di distanza in linea retta senza



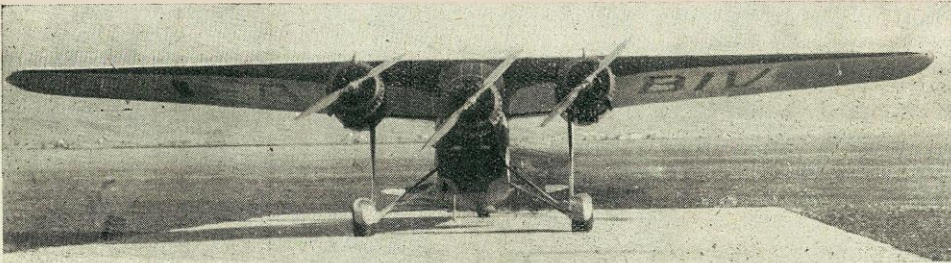
Pronti per il "via",

uno dei più bei voli che l'aeronautica italiana possa vantare. Rimane infatti come il più rapido collegamento tra l'Euro-

scalo. Gli altri tempi impiegati da voli stranieri sono di gran lunga superiori al tempo stabilito da Lombardi e Mazzotti. Ultimamente il grosso idrovolante quadrimotore francese da 2500 cavalli chiamato « Croce del Sud », senza alcun carico postale a bordo, partiva da Marsiglia e giungeva a Natal dopo quattro giorni. L'anno scorso il francese Mermoz, con un trimotore più potente di quello usato dagli italiani, e pure senza posta, giungeva a Natal, proveniente dal campo francese di Istres, dopo 4 giorni e nove ore.

Tali raffronti bastano a mettere in evidenza la bellezza del volo e le difficoltà che esso comporta, sia per la lunghezza del percorso, che attraverso regioni di clima e di natura meteorologica diversi, sia per la traversata dell'Atlantico, che ancor oggi non è una cosa da prendersi alla leggera.

Questi voli richiedono una

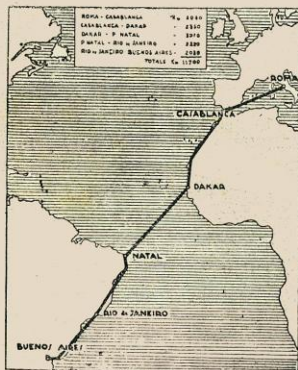


Il trimotore visto di fronte

I nostri piloti, in compagnia del motorista Battaglia e del radioperatore Giulini, si erano levati in volo dal campo romano di Montecelio il 27 gennaio alle ore 6,38, salutati alla parten-

sciava sperare per il buon esito del volo. Sorpresi però dal maltempo, e forse disorientati dalle errate segnalazioni radiogoniometriche provenienti dalle stazioni radio della costa americana, gli aviatori hanno diretto il loro volo a nord della costa brasiliana. Dopo circa 500 chilometri di angoscioso volo notturno alla ricerca di un campo ove fosse possibile atterrare, gli aviatori sono stati costretti a prender terra per esaurimento di benzina che, caricata in margine sufficiente oltre il previsto, è mancata dopo 500 chilometri di volo sulla costa americana. L'atterraggio, svoltosi in maniera imperfetta per le condizioni del campo, è avvenuto a mezzanotte (ora brasiliana).

pa e l'America del Sud, finora realizzato. I nostri aviatori, partiti da Roma, hanno raggiunto la costa brasiliana dopo sole 46 ore, ossia tre ore di meno delle 49 ore impiegate dai nostri valorosi connazionali Fer-

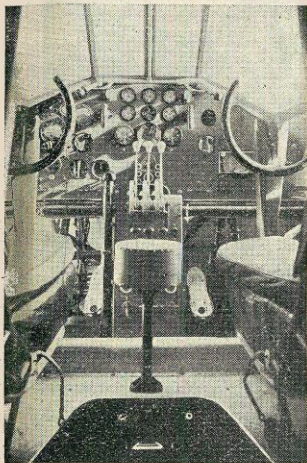


Il tracciato del percorso



Un dettaglio dei motori

lunga, paziente e minuziosa preparazione; materiale perfetto sotto tutti i punti di vista, motori che non « piantano »



Il posto di pilotaggio

mai. Tutti quelli che si interessano di aviazione sanno a quanti e quali inconvenienti improvvisi si possa andare incontro in questi grandi voli.

Il volo è stato organizzato con cura e meticolosità uniche,

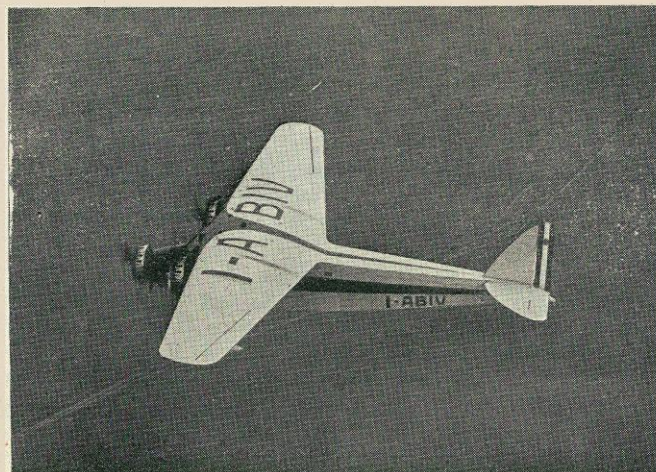
lontà per illuminare a giorno il terreno sul quale vuole atterrare. La cabina di pilotaggio, chiusa e comoda, è collocata davanti all'apparecchio. Subito dopo viene la spaziosa cabina che contiene la stazione radio trasmittente e ricevente e il radiogoniometro, le cuccette per il riposo dell'equipaggio e lo scompartimento per i sacchi della posta.

In un articolo a parte, nella rubrica « I nostri apparecchi » pubblichiamo più diffusamente dati e dettagli sull'« S. 71 » e sulle sue installazioni, spiegando pure il funzionamento e l'uso del radiogoniometro.

Voi direte: « Ma non si poteva impiegare un idrovolante per traversare l'Oceano? Sarebbe più sicuro dell'aeroplano in caso di discesa in mare ».

Tutte belle ragioni che non hanno giustificazione in pratica. Infatti, i vantaggi, più apparenti che reali, dell'idrovolante sull'aeroplano sono di molto superati dalle caratteristiche di quest'ultimo rispetto al

L'ala italiana ha ancora una migliore fortuna. Quello che conta è osare, per il progresso



L'« S. 71 », in volo

E' mancato il trionfo finale, dell'aviazione e per la gloria ma non importa. Si ritenterà, se necessario, e con la speranza di

A. Mariotti

COLLABORATORI

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



Lombardi e Mazzotti ai comandi

sia nella scelta dei materiali impiegati, sia nell'attrezzatura speciale necessaria per un lungo volo. Oltre ai più moderni strumenti per la sorveglianza e la condotta del volo dell'apparecchio e dei motori, l'aeroplano è munito di un potente impianto di illuminazione composto di due fari piazzati davanti alla fusoliera e rientrabili in volo e di un complesso di razzi illuminanti che il pilota può sganciare elettricamente a vo-

primo. Specie per un servizio postale regolare attraverso l'Oceano, che comporta il transito di un carico oltre alla scorta di carburante per un volo lungo tremila chilometri, l'idrovolante non si è dimostrato adatto. Le partenze a forti carichi con l'idrovolante sono sempre difficili e pericolose, e i più grandi carichi sollevati con idrovolanti non hanno mai raggiunto quelli che si possono sollevare con aeroplani.



**LEGGNO
DI BALSÀ**

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

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

“LANE MARZOTTO”

OTTIME - MORBIDE - RESISTENTI - IL FILATO PERFETTO

PER TUTTI I LAVORI DI MAGLIERIA A MANO

ED A MACCHINA



DAREMO oggi una rapidissima scorsa ai due-tre secoli che precedettero l'era delle grandi scoperte, sì da farci un'idea di come si andò maturando e svolgendo la cosmografia medioevale che potentemente contribuì a spingere gli audaci oltre le barriere del cognito, verso l'incognito affascinante.

Furono alcuni grandi fenomeni storico-politici quelli che richiamarono in onore i problemi della conoscenza geografica completamente trascurati e dimenticati nel primo millennio dell'era volgare. Fra questi, importantissimi: la I Crociata condotta in terra Santa da Goffredo di Buglione; il contatto pacifico della cultura araba con quella occidentale avvenuto in Sicilia e nella Spagna; l'improvviso sorgere della potenza mongolica in Asia; l'iniziarsi della navigazione oceanica per i commerci internazionali e l'invenzione e diffusione della stampa, la quale permise il rapido divulgarsi delle idee dei singoli studiosi.



Le Crociate (1096), con lo spostamento di migliaia di uomini nei paesi del Levante, contribuirono a far conoscere all'Occidente, attraverso la leggenda, la poesia e la favola, il lontano Oriente come un regno favoloso, ricchissimo, strano ed affascinante. I racconti dei crociati che ritornavano in patria destarono grande curiosità intorno a queste terre chimeriche, ma l'impulso che spinse per la prima volta gli europei verso l'Oriente fu di natura squisitamente politica e sorse agli albori del XII secolo. In quest'epoca, innumeri

orde di cavalieri mongolici, al comando di Gengiscan, si erano scagliate, tutto devastando sul loro cammino, dall'Asia verso l'Europa e nel 1240 erano pervenute attraverso la Polonia sino alla Slesia. Qui giunti, i guerrieri di Batu, succeduto nel comando a Gengiscan, senza alcun motivo spie-

gabile si erano ritirati dopo una nuova vittoria ed erano andati a porre i loro accampamenti sul basso Volga.

Questa ritirata, che l'Europa interpretò come dovuta al rispetto per la Cristianità, combinata al fatto che i mongoli avevano spesso combattuto e vinto i Mamelucchi, e l'erro-

nea credenza che la religione mongolica avesse forti affinità con la fede cristiana, fece sorgere nei vari potentati europei la speranza di guadagnarsi come alleati questi terribili guerrieri contro i maomettani padroni del Santo Sepolcro. A raggiungere lo scopo, Papa Innocenzo VIII inviò un'ambasceria composta dai frati francescani Lorenzo di Portogallo e Giovanni di Piano Carpini. I francescani, attraversata la Polonia, la Russia e la Tartaria, giunsero al campo mongolo e presentarono le lettere papali a Batu: ma il condottiero fece procedere gli ambasciatori alla volta del Caracorum, capitale della Mongolia, con l'ordine alle scorte di farli arrivare a destinazione prima dell'imminente incoronazione del Gran Can Cuiacco.

Tre mesi durò il viaggio ed i poveri frati dovettero sopportare fatiche inaudite, data la rapidità con la quale dovevano viaggiare. Basti pensare che spesso furono obbligati a cambiare perfino cinque cavalli in un giorno. Tante privazioni ebbero un compenso. Essendo gli ambasciatori giunti a Caracorum in tempo per assistere all'incoronazione, ebbero agio di osservare, raccolti alla capitale, i rappresentanti di tutte le provincie, accorsi per l'occasione dai luoghi più lontani del vastissimo impero estententesi ad oriente sino al Mar del Giappone. Se l'ambasceria non sortì buon esito, il viaggio invece fu fecondo di buoni risultati etnico-geografici, grazie alla ricca messe di osservazioni e notizie riportata in patria dai due ambasciatori. Sulle orme dei due frati, che furono i primi europei internatisi nel cuore dell'Asia, molte altre ambascerie e viaggiatori si diressero



RITRATTO FANTASTICO DI MARCO POLO

Dalla prima edizione a stampa del « Milione » fatta a Norimberga. Questi è il nobile cavaliere Marco Polo di Venezia, il gran viaggiatore, che ci descrisse le grandi meraviglie del mondo visto da lui medesimo, dove si leva e dove tramonta il sole; cosa che l'ugale non si è mai prima d'oggi sentita

verso l'oriente, spianando la via a quella che doveva essere la più grande impresa terrestre del medioevo: il viaggio di Marco Polo.



Il viaggio che Marco Polo iniziò, in compagnia del proprio padre Nicolò e dello zio Maffeo nel 1271, durò tre anni e mezzo, durante i quali i tre viaggiatori, partiti da Venezia, attraversarono l'intera Europa ed Asia e raggiunsero Pechino. Culilai Can, imperatore della Mongolia orientale, accolse il Polo con viva cordialità e preso da viva simpatia per lui, lo assunse al suo servizio, affidandogli spesso delicati incarichi e missioni in paesi dove nessuno era mai stato. Grazie alla fiducia goduta, il veneziano poté internarsi fin nell'estrema Indocina, penetrare nell'India, attraversare parecchie volte in lungo ed in largo la Cina, sino a che, dopo diciassette anni di soggiorno nell'estremo oriente, incaricato di scortare una principessa mongola che per via di mare doveva recarsi in Persia per andar sposa ad un principe di quella regione, Marco Polo poté ritornare in patria. Il ritorno del veneziano avvenne nel 1295. Ma solo tre anni più tardi, durante la sua prigionia genovese, egli dettò a Rusticiano da Pisa quel volume di memorie che ebbe in Europa straordinaria diffusione. Il contributo che Marco Polo apportò alle conoscenze geografiche del suo tempo fu immenso. Egli ripeté fedelmente i nomi di tutte le regioni che aveva conosciute e di quelle di cui aveva avuto notizia. Le descrisse nei caratteri più salienti, diede precise novelle delle grandi città visitate, parlò degli usi e costumi che aveva accuratamente osservati ed annotati, raccontò dell'enorme densità del popolo cinese, della stranezza dei riti e delle religioni, delle industrie e delle arti che fiorivano fra quelle lontane civilissime genti. Primo fra tutti, diede notizia dell'isola di Zanzibar, popolata da negri e ricca d'avorio; della lontana Madagascar, che egli pensava fosse il confine dell'oceano meridionale; del-

l'oceano Artico e della gelida Siberia, dove le slitte venivano trainate da renne e da orsi bianchi e le notti erano illuminate dalle policromie delle aurore boreali. Per opera di questo grande italiano, una vivida luce si diffonde su tutto l'oriente, come per opera di un altro grande italiano due secoli più tardi doveva uscire dai veli dell'ignoto l'estremo occidentale.



Il rapido diffondersi della conoscenza della terra ben poca utilità aveva portato nelle

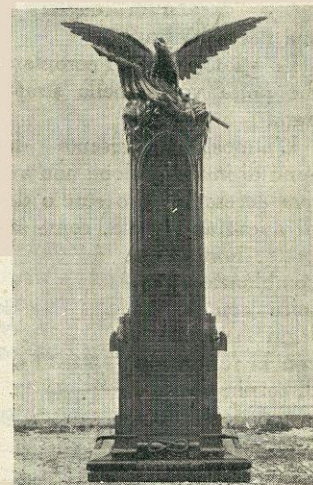


rappresentazioni cosmografiche. E sotto questo riguardo maggior profitto avevano tratto gli europei dal contatto della civiltà araba. Gli europei, infatti, riappresero dagli arabi le teorie Ariosteliche e Tolemaiche, che presso i legittimi eredi, durante il primo millennio dell'era volgare, erano andate completamente perdute. Così, al principio del XIII secolo regna il sistema Aristotelico, ma esso non è ciecamente accettato, bensì studiato e vagliato dalle menti più elevate del secolo. Fra i più acuti studiosi del problema cosmico sono Alberto Magnus, tedesco, e Ruggero Bacone, inglese. Questi due

uomini insigni pervennero per vie diverse all'identica erronea conclusione: che il limite orientale dell'Asia fosse assai prossimo al limite occidentale del continente Euroafricano. Questa teoria ebbe una formidabile importanza storica, perchè, accolta dal vescovo Pietro D'Ailly (Pietro Alliaco), fu inserita nella sua « Imago mundis », di dove Cristoforo Colombo trasse buona parte delle sue conoscenze cosmografiche. Daremo nel prossimo articolo una sommaria scorsa ad alcune interessantissime teorie

Il cofano per la bandiera della Regia Accademia Aeronautica

Queste due illustrazioni riproducono il cofano portabandiera che dovrà custodire la bandiera della Regia Accade-



mia Aeronautica. L'opera è completamente in noce. Il cofano è stato costruito interamente presso la Scuola di Pilotaggio dell'Accademia stessa, in Capua, ed è stato ideato, progettato e levorato in tutte le sue parti da un sottufficiale della Scuola, il sergente mon-



del Bacone e del Magnus ed un rapido sguardo alla cartografia nei tre secoli che precedettero l'era delle grandi scoperte.

Mario Ambrosi

AGLI ABBONATI

Continua la spedizione del modello

S. 55-X

a tutti coloro che hanno rinnovato l'abbonamento. Dobbiamo però avvertire i nostri amici impazienti che il lavoro dell'ufficio spedizioni, pur procedendo con sollecitudine, richiede un certo tempo a causa del notevole numero delle richieste, alle quali si dà corso per ordine cronologico degli abbonamenti rinnovati.

tatore Lombardo Niccolò. il quale ha rivelato in tale esecuzione — la prima del genere — un senso artistico ed una abilità artigiana veramente di eccezione, che onorano, pur esulando dal campo professionale, la categoria degli Specializzati dell'Arma Aeronautica.

Ai Signori Insegnanti

Continua l'invio in saggio del nostro periodico ai sigg. Insegnanti delle scuole medie inferiori e delle scuole elementari. I sigg. Insegnanti leggano l'interessante regolamento del nuovo concorso de « L'Aquilone ».

Siamo certi che essi comprenderanno gli alti scopi della nostra propaganda e ci saranno di valido aiuto nella diffusione del nostro periodico.

Lo stratoplano

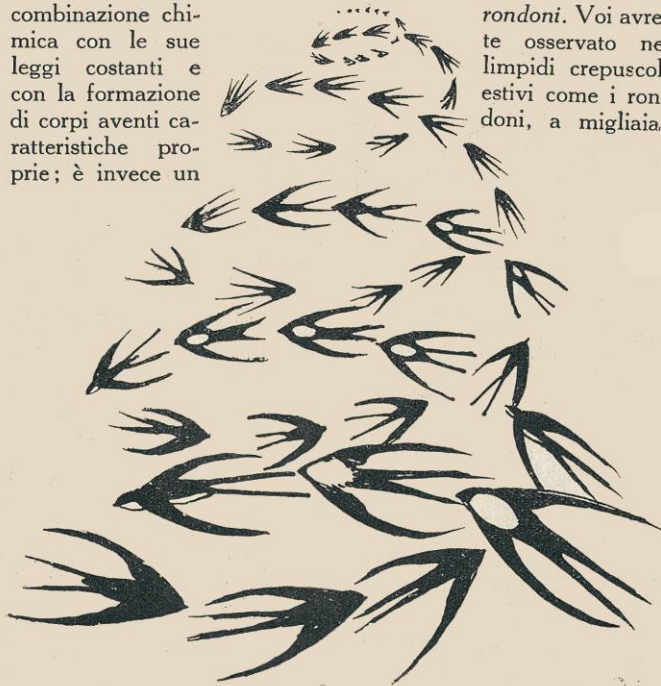
LA parola è brutta, ma, come tutte le parole che indicano una cosa nuova, si tratta di una necessità o, meglio, di una necessità brutta.

Lo stratoplano è l'aeroplano che potrà volare nella stratosfera.

L'atmosfera presenta dei punti di investigazione non ancora accessibili allo studio degli scienziati. L'aria, come saprete, non è una combinazione chimica con le sue leggi costanti e con la formazione di corpi aventi caratteristiche proprie; è invece un

professore Piccard ci hanno dimostrato che, nella stratosfera, molti principii riguardanti la luce e il calore si modificano e, direi quasi, si capovolgono. Era necessario, quindi, costruire motori speciali e speciali aeroplani per poter navigare là ove Piccard è arrivato col suo pallone. Diciamo « aeroplani speciali » perchè pare che anche le leggi statiche subiscano lassù notevoli modificazioni.

E' assai conosciuto il cosiddetto *mistero dei rondoni*. Voi avrete osservato nei limpidi crepuscoli estivi come i rondoni, a migliaia,



miscuglio di diversi corpi in rapporto tra di loro assai instabile. Considerandola sotto l'aspetto della composizione chimica, l'aria non esiste, ma esistono diverse arie nelle quali, se l'ossigeno e l'azoto sono sempre presenti — non combinati, bensì mescolati — non sono peraltro soli, ma accompagnati da altri gas, di cui siamo venuti a conoscenza negli ultimi anni e che variano a seconda della luce, dell'altitudine, della temperatura, ecc.

E' notorio che in prossimità di folte vegetazioni, l'aria, di notte, è ricca di azoto, di giorno è ricca di ossigeno. Questo mutamento si accentua nell'altitudine.

Le recenti ascensioni del pro-

« allor che l'aria imbruna », compiano nell'orizzonte giri sempre più vasti e sempre più alti, per poi sparire. Per quante ricerche si siano fatte, mai si è riusciti a sapere ove essi andassero a dormire; cosa veramente meravigliosa perchè, trattandosi di milioni di uccelli in spazi relativamente ristretti, il fenomeno non poteva e non doveva rimanere celato. Coloro che studiarono questo mistero — e sono parecchi che su tale argomento hanno scritto anche dei libri — si sono limitati a fare un'ipotesi: che, cioè, i rondoni, per un principio statico a noi sconosciuto, possano rimanere immobili allo stato di riposo nella stratosfera. Il miste-

ro, se consiste in ciò, sarà chiarito dagli apparecchi costruiti in Francia ed in Germania, con i quali si proseguono gli esperimenti per vincere tutte le difficoltà e le incognite che si presentano per volare nella stratosfera. Ultimamente anche il prof. Piccard si è interessato della costruzione di un stratoplano presso una Ditta di Bruxelles.

Ed è notevole che proprio mentre si festeggia a Mans in Francia il XXV anniversario dei primi voli di Wilbur Wright, qualcuno inizi — e l'inizio non è privo di pericoli — la navigazione nella stratosfera. Navigazione che sarà una vera e propria rivoluzione nel possesso delle vie dell'aria.

Perchè tra la stratosfera ed il mare c'è una analogia. Il mare, a trenta metri di profondità, è insensibile all'influenza dei movimenti periodici o continui: là sotto le tempeste tacciono e regna sovrana la calma. Nella stratosfera, a 16.000 metri di altezza, l'aria non solo — come Piccard ha constatato — è costantemente di una limpidezza vitrea, ma non vi esistono né correnti, né venti, né tempeste.

L'illustre professore, in una intervista, ha immaginato il viaggio di un aeroplano nella stratosfera; viaggio, per i mezzi e per gli strumenti che si useranno, molto diverso da quello di un odierno velivolo ed assolutamente calmo e privo di pericoli, al di sopra — molto al di sopra — delle tempeste aeree e compiuto ad una velocità indescrivibile.

Gli stratoplani francesi e tedeschi riusciranno a navigare

lassù? Non bisogna dimenticare che la navigazione stratosferica ha molti imprevisti.

Quando accadde il disastro della « Patrie », dirigibile militare francese, nessuno li per li poté capirne la causa. Un'inchiesta chiarì che la rapida rotazione dell'elica di bronzo aveva modificato la compattezza molecolare del metallo; per cui un'ala dell'elica si spezzò e squarciò il dirigibile. Da allora le eliche furono fatte di legno, e soltanto oggi, in seguito a elaborati studi, si è riusciti a costruirle con metalli leggeri.

Noi auguriamoci che nessun fatto imprevisto turbi la navigazione stratosferica e che l'uomo, come ha conquistato le vie di terra, le vie del mare e quelle del cielo, conquisti anche quelle del cielo più alto, che nei suoi azzurri misteri custodisce tuttora gelosamente le sue incognite.

Victor



SOCIETA' ANONIMA
**“AEROPLANI
 CAPRONI”**
 CAPITALE EMESSE E
 VERSATO L. 10.000.000
 MILANO (Taliedo)

Costruzioni di aeroplani ed idrovolanti per servizi militari, civili, scuola e da turismo



L'apparecchio francese Farman che dovrebbe salire nella stratosfera. Da notare la grande elica a quattro pale per la maggiore presa dell'aria rarefatta.

DRAMMETTO SENZA CONSEGUENZE

Già da due mesi il corso di pilotaggio era cominciato e gli allievi credevano ormai che l'aeroplano fosse un mezzo di locomozione di una sicurezza assoluta. Partire ed atterrare, è vero, non era sempre facile e c'era anche caso di fare delle salite o delle discese troppo rapide o delle linee di volo poco dritte, o dei viraggi che non venivano precisamente come si sarebbe voluto: tutte cose, queste, che facevano stare di cattivo umore allievi ed istruttori; ma in fondo non era successo mai niente. Al massimo qualche « piastrella », qualche spuntata di motore, ma « scassature » vere e proprie, niente.

Il capitano direttore del corso era soddisfattissimo. Tutto felice, comunicò agli allievi schierati in bell'ordine che un corso simile non si era mai visto. Anche il personale dell'aeroporto, era stupito della bravura degli allievi, e questi, fatti i debiti scongiuri, erano alquanto inorgogliati. Ma c'è da credere che gli scongiuri non abbiano avuto una grande efficacia: a giudicare dai fatti che seguirono!

Non fu gran che, ma bastò per mettere una nota nuova nella vita del campo.

Accadde, dunque, e proprio il mattino dopo il compiacente discorso del Capitano, che un « AS.1 » guidato da un allievo solista (che, cioè, volava ormai solo) andasse a sbattere con un'ala, nel veloce rullaggio che segue all'atterraggio, sulla base di una torretta di segnalazione.

Non si seppe mai con esattezza come fosse andata la cosa. Il vero fatto fu che l'ala si fracassò completamente, ma nessuno si fece male. L'allievo scese con una faccia che non si capiva, se più mortificata o più spaventata. Accorsero i compagni che diedero l'assalto ai rottami, avidi di reliquie: frantumi di centine e brandelli di tela, che avrebbero mostrato

con ostentata noncuranza agli amici ed ai conoscenti.

Allora piovvero istantaneamente dal cielo, come una punizione di Dio pel povero allievo, gli istruttori, che fino allora avevano sorvegliato le gesta dei solisti volteggiando sul campo coi propri apparecchi. Specialmente l'istruttore dell'infortunato sembrava una belva. Dal modo col quale si avvicinava rullando, si capiva che non doveva essere di buon umore, perchè il motore sembrava che ruggisse terribilmente sotto le spuntate. La coda dell'apparecchio si alzava ogni tanto come quella di un gatto infuriato. Con un ultimo strappo e con un'ultima girata, l'istruttore si portò vicino alla torretta. Il più giovane allievo ebbe la pietosa quanto infelice idea di avvicinarsi, cercando di difendere il compagno.

— Non è stata colpa sua, ma di un uomo che stava attraversando il campo.

— Siete una massa di schiappe! Si dovrebbe mandarvi a casa! Imbecilli! Bestie! — ed altri succosi aggettivi.

Arrivarono il comandante del campo e l'istruttore.

— Lo faccia esonerare, quell'idiota! Esonerare! Che non metta più piede su un aeroplano!

Credo che queste parole facessero l'effetto di pugnalate nel cuore del povero ragazzo, che non sapeva ancora raccapezzarsi.

In quella si presentò un bel tipo di aviare robusto e rubicondo.

— Permette, Comandante? Ero sulla torretta ed ho visto il fatto. La colpa è stata tutta del « borghese » (l'operaio arrestato), che attraversava il campo mentre l'aeroplano stava per toccare terra. Naturalmente il pilota si è impressionato, ha imbarcato, e ha urtato la torretta.

— E se invece che con l'ala la prendeva col motore, a que-

st'ora c'erano i pompieri e... — Il Comandante diede un'occhiata all'allievo, che faceva pena. — In fondo — aggiunse — è stato per scansare il borghese... — Qui finalmente il giovane parlò e disse ciò che nessuno avrebbe immaginato.

— No, comandante, è stata tutta colpa mia, non ero abbastanza sveglio, oggi. Il borghese non ha colpa. Lo faccia liberare, anzi, perchè lo hanno arrestato. Se lo tengono ancora, sarebbe una vera ingiustizia.

Nessuno dei presenti si sarebbe immaginato una così gentile e nobile autoaccusa, sebbene fossero stati tutti dei bravi

l'aveva, si profuse in ringraziamenti.

— Grazie. In prigione avrei mangiato, ma non avrei potuto lavorare, e quindi non avrei mangiato i miei figli. Sono un padre di famiglia, io. Scusi tanto.

Fu così che quell'allievo pilota, con una buona azione, riparlò ad un errore di manovra.

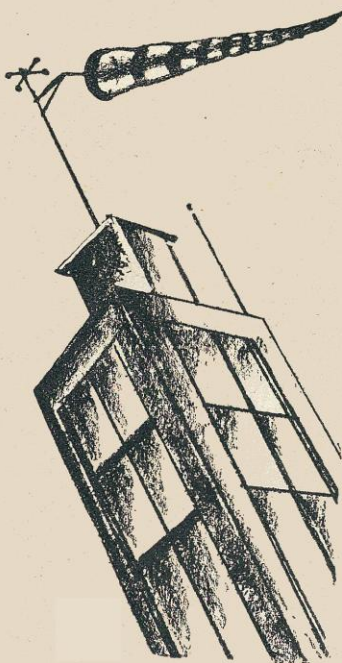
Giulio Marini

Un corso di Modelli volanti presso l'Aero Club di Milano

Il 4 febbraio prossimo presso la sede dell'Aero Club di Milano si inizierà un corso di Modelli volanti per i giovani dai 12 ai 16 anni. Le lezioni teoriche si svolgeranno nei giorni festivi presso la detta sede dalle ore 10,30 alle 12, e quelle pratiche invece a Taliedo nel pomeriggio delle domeniche. Le iscrizioni presso l'Aero Club di Milano, via Ugo Foscolo 3 sono gratuite, perchè l'Aero Club intende con questo interessare anche i giovani ai vari problemi che riguardano la costruzione dei modelli volanti. Alla fine dei corsi sarà fatto un esame teorico e pratico che servirà a stabilire una graduatoria per la ammissione eventuale a concorsi per corsi di pilotaggio ed altro.

Ecco un esempio che tutti gli Aero Clubs provinciali dovrebbero imitare al più presto e con gli intenti più seri. Per serio intendiamo: perseveranza, pazienza e passione.

L'Italia non deve essere inferiore a nessun altro Paese, neppure in questo campo. Non bisogna dimenticare che, proprio attraverso i giochi e gli esperimenti giovanili, nascono le passioni per l'aviazione e per tutti i problemi tecnici ad essa relativi.



ragazzi. Ci fu qualcuno che mormorò:

— Sciocco, ti rovinì!

Ma il comandante, evidentemente, non doveva essere di tale opinione ed ammirò la sincerità d'animo di quel ragazzo, che pure pareva tanto duramente colpito. E la buona azione ebbe un premio e il rapporto non fu affatto sfavorevole all'infortunato. Il borghese, intanto, che un po' di colpa ce

come l'ingegnoso Ulisse salverà la patria



A mio piccolo amico Vigorelli, i genitori, chissà perchè, imposero il nome di Ulisse. Ma in quel lontano mattino (dodici anni or sono) che il marmocchio si dimenava e strillava sotto l'acqua del battesimo, nessuno poteva certo pensare che il semplice nome di Ulisse avrebbe così profondamente influito sul suo destino.

Eppure quello di Ulisse non è un brutto nome; tutt'altro. Che dovrebbe dire allora chi si

chiama Nicodemo, Tertulliano o Cosimo? Figuratevi che un tale si chiamò persino Partecipazio, ed era cugino d'un altro di nome Alvise Bodoero, nientemeno, e tornava dalla "palida China". Famiglia tremenda, quella!

Dunque, il nostro Ulisse sarebbe un bambino come tutti gli altri, se non ci fosse stato di mezzo uno zio. Questo zio, una sera, dopo cena — saranno ormai quattro o cinque anni — si prese il bimbo sulle ginocchia e tanto per dir qualcosa, fece:

— E bravo il nostro Ulisse! Il sagace, l'ingegnoso Ulisse!

— Perchè ingegnoso? — domandò il bambino.

— Perchè? — ripeté lo zio. — Come, non sai chi era il re Ulisse?

— Io no.

— Te lo dirò io, allora. Era un bel tipo di re guerriero greco, vissuto qualche migliaio di anni fa ed inventore di un sacco di trappolerie. Per esempio: i greci non sapevano come entrare in una città nemica, e lui ti inventa un grosso baule in for-

ma di cavallo, lo riempie di guerrieri vivi... —

E qui lo zio, licissimo di poter fare sfoggio di cultura, snocciolò tutte le malizie e le invenzioni che si attribuiscono al sagace Ulisse.

Oh! potenza delle piccolezze!

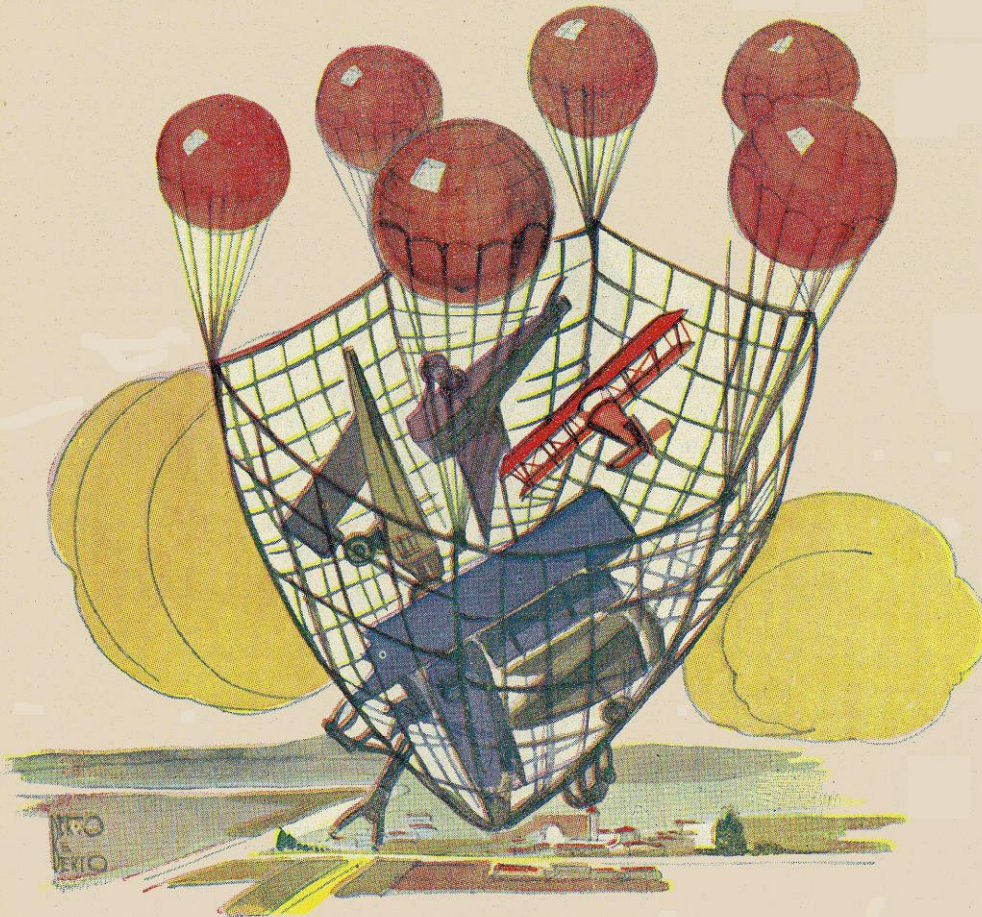
Dalla sera di quell'avvenimento, in apparenza trascurabile, il piccolo Ulisse fu un altro.

Quanto perdeti e in vivacità, acquistò in riflessione e giurò in segreto che sarebbe stato per l'avvenire degno del grande nome che portava.

No, amici, non vi descriverò tutte le impressionanti invenzioni che sono sbocciate da quel cervello divenuto improvvisamente fertile.

Solo di sfuggita accennerò ad una meravigliosa «tenda-automobile-canotto, a trazione animale»: una spettacolosa combinazione di ruote smontate di bicicletta, di lenzuola di lino, bagnapiedi, guaiti di cani, scapaccioni paterni, proteste di vicini e conti da pagare.

Ci fu poi la «penna-multipla-automatica a serbatoio perenne» che doveva scrivere senza rifornimento per parecchi anni di seguito. Semplicissima, era. Un serbatoio di quattro litri d'inchiostro da applicare a zaino sulle spalle. Mentre con la destra si scriveva, bastava, con la sinistra, pompare manovrando una leva, e l'inchiostro, attraverso un tubo di gomma, defluiva sino al pennino, energicamente. Con troppa energia, forse, perchè la sola volta che funzionò, la penna innaffiò di nero un tavolino, la tappezzeria della stan-



za, e il viso della cameriera esterrefatta.

Anche qui, urli, scapaccioni e quel che segue.

Da un pezzo non avevo notizie del mio ingegnoso amico; ma ecco che ieri mi giunge questa bellissima lettera, che mi ha colmato di commossa ammirazione.



Mi affretto a passaria all'Aquilone, potentissimo ed ascoltato organo di vita aeronautica.

Eccola:

Mio caro amico,

mi scusi se La disturbo, ma qui a casa non mi capiscono e dicono che sono un ragazzino buono a



nulla che non ha voglia di studiare e invece non è vero perchè non mi importa di niente

del latino, sì ma ho fatto una invenzione che salverà la Patria in guerra.

perdere. Eccola:

Grande rete per squadre aeree. - Si fabbrica una gran-

de rete di filo d'acciaio; non importa che le maglie siano troppo strette, basta che non ci passi un comune aeroplano da bombardamento.

La rete deve essere a forma di esagono di sei lati e a ognuno degli angoli ci si attacca un grande pallone (anche senza nessuno dentro).

Quando la squadra aerea nemica passa sopra la rete (che deve avere i lati di mille metri almeno) si lasciano andare i palloni tutti insieme.

Che succede allora?

Succede che la rete va su e « pesca » tutti gli aeroplani nemici che si ammucchiano in fondo alla rete mentre i palloni continuano a tirare in su.

La città, così, è salva. Che ne dice?

Se poi si vuole evitare che qualche apparecchio esca dalla rete (potrebbe succedere, ma è difficile) c'è un mezzo semplicissimo.

Insieme con la rete si fanno alzare due aeroplani che portano un cavo d'acciaio lungo qualche centinaio di metri. Quando la squadra aerea nemica è già « pescata » e col suo peso tira e fa avvicinare i palloni, allora gli aeroplani girando in senso contrario, chiudono l'imboccatura della rete, tra i palloni e il loro punto di attacco; presso a poco come si fa con un involto. Finito di legare, i piloti degli aeroplani tagliano le estremità dei cavi e il « gran fagotto » casca giù e la squadra nemica è bella che sfasciata. Sarà bene però manovrare in modo che la caduta avvenga in un posto deserto, per evitare che qualcuno dei nostri si faccia del male.

Dica pure ai Ministri che io sono pronto a dirigere la costruzione e non voglio essere pagato per niente perchè lo faccio per la mia Italia e sono un Balilla caposquadra, eia eia alalà, e che sto studiando anche altre invenzioni e allora la nostra Patria sarà invincibile e La saluto caro amico e aspetto una risposta.

Suo affezionatissimo ammiratore dei suoi articoli, ecc.

Ulisse Vigorelli

Enzo Jemma

La Palestra

Il costruttore di aeromodelli

(Seconda lezione)

CONSTATEREMO che le centine hanno rispettivamente una corda di m/m 220 - 206.7 - 193.3 - 180 - 166.7 - 153.3 e 140. Non vi spaventate se ho messo anche i decimi di millimetro; ciò l'ho fatto per esattezza, poichè anche in tutto il resto del nostro lavoro dovremo essere sempre esatti.

La lunghezza della corda delle centine per le altre costruzioni che faremo ci sarà di somma importanza perchè concorre a trovare, mediante il calcolo, la forma esatta della centina i cui spessori in altezza — e che variano da tipo a tipo, a seconda di dati che si ricavano da apposite tabelle — devono essere tutti in rapporto alla lunghezza.

Questa volta, come già anzi detto, non complicheremo le cose, poichè avremo a nostra

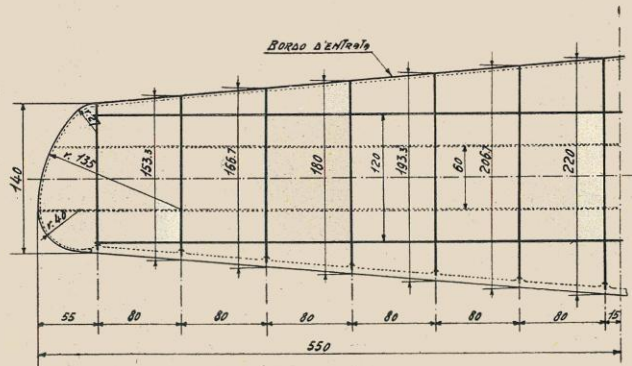
disposizione le diverse centine disegnate in grandezza naturale.

Acquisteremo il quantitativo necessario di compensato in tre strati di legno di betulla, che presentemente è il miglior tipo di compensato in commercio e il più adatto e consigliabile per il nostro lavoro. Acquisteremo, cioè, due tavolette di cm. 30x20 dello spessore di m/m 1 e una tavoletta delle stesse dimensioni e dello spessore di m/m 1.5, tenendo presente che la venatura del legno sia nel senso della maggiore dimensione.

Ritenendo non adatto il sistema di incollare il disegno sul legno per poi procedere al lavoro distruggendo il disegno stesso, noi, mediante carta al carbone o copiativa, con una matita dura e possibilmente con l'aiuto di un curvilineo, ricalcheremo il disegno sul legno cominciando dalla centina N. 1 che è la maggiore e che con la sua gemella sono le cen-

trali dell'ala e cioè quelle che devono sopportare lo sforzo più grande e che perciò dovranno essere costruite di maggiore spessore e precisamente di m/m

Non occorre fare due volte l'operazione di ricalco per ogni centina, perchè fatta questa una volta sola, lasciando un sufficiente margine all'esterno,



1.5; mentre tutte quelle altre le faremo di m/m 1 riproducendone il disegno sul legno il più possibilmente esatto e facendo la maggiore economia di compensato, che in realtà non è a buon mercato; e tenendo presente che la venatura del legno sia sempre nel senso della corda.

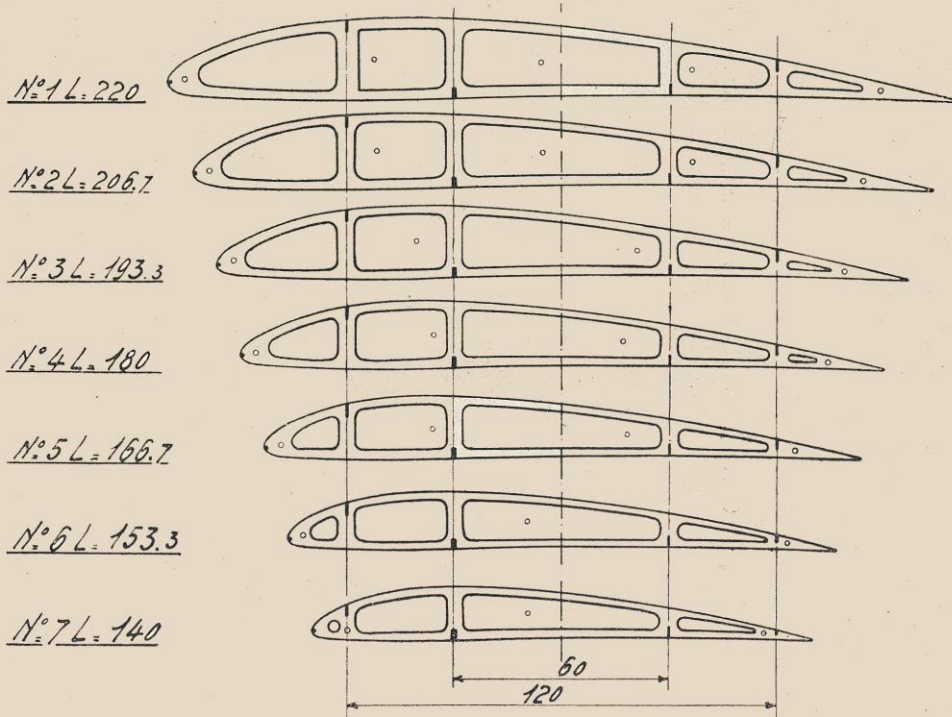
taglieremo le diverse centine che poi ad una ad una attaccheremo al altro pezzo di compensato per poi definitivamente segarle e finirle accoppiate in modo che risultino a due a due eguali fra loro.

Non consiglio l'accoppiamento mediante incollatura dei due pezzi di legno con frapposto un foglio di carta, perchè la separazione delle due centine richiedendo che vengano immerse e lasciate per un certo tempo nell'acqua, possono da ciò derivare deformazioni e scollature dei diversi strati di compensato di cui è formato il legno della centina.

L'accoppiamento lo faremo, invece, mediante chiodini di ottone di spessore sottilissimo e messi in punti che non abbiano ad ostacolare l'esecuzione del lavoro e menomare la robustezza delle centine finite. (Nel disegno allegato i punti per i chiodini sono segnati con piccoli cerchietti).

A questi chiodini non ribatteremo la punta; ma la troncheremo pari al legno in modo che non lasci sporgenze che ci tornerebbero dannose non permettendo di lavorare in piano.

Ed ora si tratta di segare, traforare e finire le centine. Non



del modellista



tutti conosceranno, benchè questo sia vecchio, il sistema del traforo e perciò non sarà male dilungarci su questo seguendo sempre però il nostro lavoro.

Assicurata l'assicella per il traforo al tavolo di lavoro mediante l'apposito strettoio, si cercherà di mettersi in comoda e buona posizione dipendendo molto da questa la riuscita del lavoro.

L'assicella per il traforo va fissata al tavolo con la parte fatta a forma di V sporgente in fuori. Il legno da lavorare deve essere posto sull'assicella, in modo da permettere che il seghetto possa fare il suo lavoro in su, e in giù dentro lo spazio V.

L'archetto da traforo deve essere tenuto verticalmente ed il lavoro deve essere eseguito senza forzarlo, tagliando il legno con colpi a ritmo regolare e con pressione uniforme.

La lama di seghetto è indispensabile sia di ottima qualità e di buona marca del numero 0 o 1 (Buone marche sono la P. B. e la Fulgor).

La lama va fissata all'archetto stretta fra gli appositi morsetti in modo che la parte tagliente sia verso l'esterno e le punte del seghetto siano rivolte all'ingiù e taglino quando si dà il colpo dall'alto verso il basso.

Praticamente con l'esperienza si imparerà quanta tensione deve avere il seghetto: un seghetto troppo o poco teso rischia di rompersi molto facilmente ed il lavoro riuscirà meno accurato che con un seghetto ben teso nella sua giusta tensione.

Se ancora non si è pratici dell'uso di questi utensili, non sarà male addestrarsi prima su qualche pezzo di legno, esercitandosi col segare tratti dritti, curvi e a angolo senza cercare di forzare troppo in avanti ed abituarci ad un colpo regolare con ritorno in su e in giù, mantenendo sempre il seghetto il

più perpendicolarmente possibile al piano dell'assicella.

Non occorrendo gran tempo per fare un po' di pratica, si comincerà poi a segare esternamente le nostre centine appoggiando il legno, come detto, all'assicella con la parte disegnata rivolta verso l'alto, e con il seghetto taglieremo cercando di seguire il disegno esterno, lasciando un impercettibile margine senza mai attraversare il segno.

Tagliate così esternamente tutte le centine, prima di farne il traforo per renderle più leggere, cureremo la finitura della parte esterna, che dev'essere

Volendo, le centine potrebbero ritenersi già pronte; ma dato che per il nostro lavoro uno dei capi essenziali è la leggerezza, così le taglieremo internamente lasciando quelle nervature necessarie per mantenerne la solidità.

Mediante il trapano ed una sottile punta, eseguiremo i diversi fori per potervi introdurre il seghetto.

A trapanare i fori occorre procedere accuratamente per evitare spiacevoli conseguenze e ricordarsi di tenere ben diritto il trapano e mettere sempre sotto al lavoro un pezzo di altro legno, per impedire che la pun-

frammi che uniranno l'intera ala.

Traforate così tutte le coppie di centine, sempre mediante la morsa parallela e lime, toglieremo le bave e rettificheremo il lavoro interno, il quale non ha eccessiva importanza come la parte esterna.

Giarella

L a p o s t a dell'aeromodellista

Salvatore Bocchieri. — Del legno *bal-sa* abbiamo parlato nel numero precedente e ne parleremo anche in seguito. — Come colla per aeromodelli, in Italia si usa molto quella alla caseina detta anche *colla a freddo*, che ha ottime qualità adesive e di resistenza sia al caldo che al freddo e all'umidità; e anche di questa parleremo quanto prima.

In commercio trovasi un tipo di colla alla nitrocellulosa; ma io che l'ho sperimentata, la ritengo inadatta per la costruzione di aeromodelli, anche per il suo elevato prezzo.

Manda pure le fotografie dei tuoi modelli che speriamo siano pubblicabili. La Ditta che ti interessa è quella a cui ti sei rivolto e che ti ha inviato il suo catalogo.

Filiberto Ciccaglione. — Per costruire aeromodelli, leggi e segui la «Palestra» del nostro giornale. — I modelli di Visconte e Loris sono di loro creazione.

Il «Nibbio» è un bellissimo modello che, se bene costruito, dà ottimi risultati; però con tale modello non si può partecipare al Concorso nazionale, perchè il regolamento di questo prescrive 10 dmq. di superficie portante mentre il «Nibbio» ne ha 24.

Sì, presto in ogni Aero Club verranno istituite delle sezioni giovanili di aeromodellisti e tu potrai farne parte.

Visconte e Loris. — Anche l'abbonato Carlo Magistretti, Albergo Moderno, Cagliari, desidera dalla vostra cortesia informazioni sui vostri magnifici apparecchi. — Grazie.

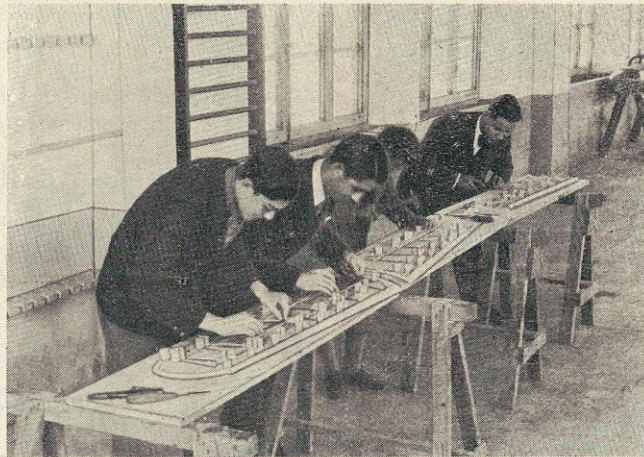
Carlo Magistretti. — Spedito il saggio indicato e, come vedi sopra, manifestato il tuo desiderio agli amici di Torino. Di al compagno, che ha aggiunto delle parole nella tua cartolina, che attendiamo le fotografie degli apparecchi da lui fabbricati.

Enrico Barzetti. — Per superficie portante si considera quella delle ali, se si tratta di un aeromodello di tipo comune; mentre se trattasi di un aeromodello di tipo Canard, alla superficie delle ali debbesi aggiungere anche quella del piano di stabilità che in questo caso è portante.

Senza dubbio ritengo che così verrà considerato anche per il Concorso Nazionale 1934.

In quanto al regolamento, anch'io sono del tuo parere; ma spero che l'anno prossimo venga fatto qualcosa di meglio.

giar.



Gli aeromodelлисти della scuola di Piombino al lavoro

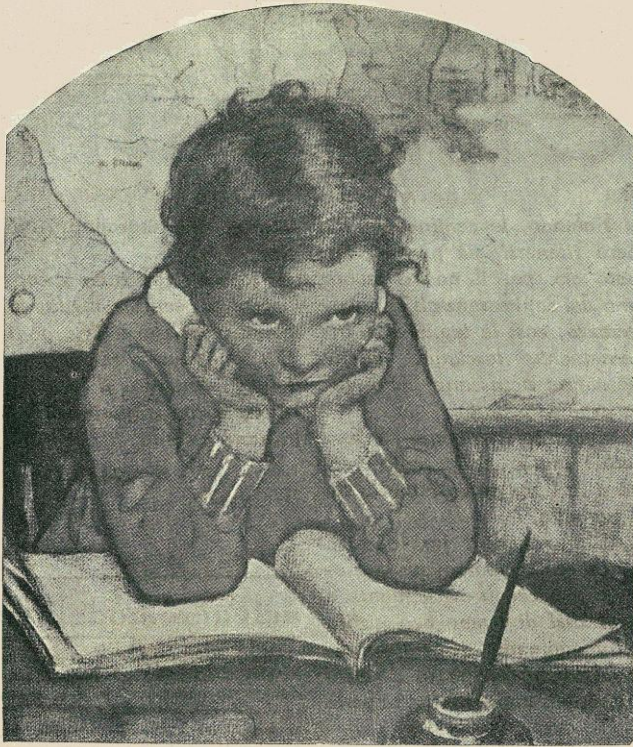
fatta con la massima esattezza.

Fisseremo fra la morsa parallela, pure essa fissata al tavolo di lavoro, con ganasce rivestite di piombo o di uno spessore di cartone, una coppia di centine e mediante una lima di taglio fino — pialta per la parte superiore, mezza tonda per la parte inferiore — toglieremo l'impercettibile margine lasciato, fino a raggiungere il segno, limando in piano ed eliminando tutte le scabrosità, fintanto che il profilo ben levigato non sarà ritenuto esatto e fedele al disegno. Con la lima ci si potrà anche servire di carta vetrata molto fina.

ta perfori l'assicella o il tavolo.

Le centine poi vanno tenute fisse perchè, usando poca accortezza, si rischia di spaccarle e di doverle rifare.

Liberando dall'archetto un capo del seghetto, introdurremo questo nei fori eseguiti col trapano, rifisseremo in tensione il seghetto e sempre lavorando sull'assicella, traforeremo ad una ad una ogni coppia di centina a seconda del disegno, facendo attenzione di non lasciare angoli a spigolo vivo, ad eccezione di quelli segnati sulle centine N. 1 che, come vedremo, serviranno per la posa dei dia-



Due grandi concorsi fra i lettori delle scuole elementari e medie inferiori

Molti lettori ci hanno scritto pregandoci vivamente di prolungare fino al 28 febbraio la scadenza dei nostri concorsi. Noi li accontentiamo e fissiamo senz'altro il termine a quella data.

Ripubblichiamo, quindi, il regolamento dei concorsi e, mentre ripetiamo che per il primo il tema è libero, per il secondo raccomandiamo ai concorrenti di non fare dei semplici ed aridi ragionamenti, ma di narrare dei fatti, sostenendoli, naturalmente, con dei ragionamenti.

Si pregano anche i concorrenti di mandare — quando ne abbiano la possibilità — i loro saggi scritti a macchina.

Allo scopo di interessare sempre più la giovinezza italiana all'aviazione e al nostro giornale — che, nel mondo, è l'unico periodico d'aeronautica per ragazzi — siamo venuti nella determinazione di bandire

due concorsi

— uno tra gli scolari delle Scuole elementari superiori, per un racconto aviatorio;

— uno tra gli studenti delle Scuole medie inferiori, per la soluzione di un quesito che qui appresso loro sottoponiamo.

E' nostro desiderio, però, che la gara si svolga soltanto nell'ambito delle Scuole suddette; e perciò preghiamo vivamente i signori Insegnanti a volere, con le loro riverite firme, dar veste

di sincerità a tutti i lavori che verranno spediti alla Direzione dell'*Aquilone*.

Oltre ai premi in denaro e in oggetti che verranno assegnati ai vincitori della gara, la Direzione del nostro periodico si farà un onore di premiare la classe alla quale appartiene ciascuno dei concorrenti che risulteranno vincitori del primo e del secondo premio. Nello stesso tempo la Commissione esaminatrice dei lavori segnalerà, nella sua relazione, i nomi dei signori Insegnanti che reggono le classi frequentate dai vincitori suddetti.

Regolamento della prima gara

L'Aquilone bandisce un concorso tra gli scolari delle classi IV e V elementari per un racconto che svolga un argomento di vita aviatoria, a scelta del ragazzo o, meglio, dell'Insegnante.

Il manoscritto, in chiara calligrafia, non dovrà superare le tre facciate dei fogli in formato protocollo.

Il concorso scade alla mezzanotte del 28 febbraio 1934-A. XII.

I° PREMIO

Lire 75, un piccolo album di fotografie della Seconda Crociera Atlantica e l'abbonamento gratuito per un anno a *L'Aquilone*.

II° PREMIO

Lire 40 e l'abbonamento gratuito per due anni all'*Aquilone*.

III° PREMIO

Un grande album di fotografie della Seconda Crociera Atlantica e l'abbonamento gratuito per un anno all'*Aquilone*.

Regolamento della seconda gara

L'Aquilone bandisce un concorso tra gli studenti delle Scuole medie inferiori regie e pareggiate, per la soluzione del seguente quesito:

Chi vincerebbe, e per quali ragioni, una eventuale guerra aerea fra il Giappone e la Russia?

I saggi, che potranno essere corredati da schizzi dimostrativi, non dovranno superare lo spazio di tre facciate protocollo scritte a macchina, o di sette manoscritte.

Il concorso scade alla mezzanotte del 28 febbraio 1934-A. XII.

I° PREMIO

Lire 200 e un modellino da tavolo del famoso apparecchio atlantico S. 55-X, oltre all'abbonamento gratuito per un anno all'*Aquilone*.

II° PREMIO

Lire 100 e un grande album di fotografie della Seconda Crociera Atlantica, oltre all'abbonamento gratuito per un anno all'*Aquilone*.

III° PREMIO

Lire 50 e un piccolo album di fotografie della Seconda Crociera Atlantica, oltre all'abbonamento gratuito per un anno all'*Aquilone*.

Per facilitare il compito ai concorrenti, diamo i seguenti raggugli di carattere generale:

Abbiamo scelto queste due Nazioni, a preferenza di altre per il fatto che i loro territori vastissimi — specialmente quello della Russia, — e la posizione della frontiera russa verso la Corea e il Man-Ciù-ko presentano, nei riguardi della strategia, un interesse straordinario. Bisogna tener presente la vastità della Siberia Orientale fino a Vladivostok, territorio sul quale passa il ramo nord della ferrovia Transiberiana propriamente detta, e la vulnerabilità della grande Isola del Giappone e delle piccole isole dei vari mari interni (Mediterraneo Giapponese) da Paramuscir a Hon-scìu (Hondo).

Nella descrizione dell'ipotetico conflitto si dovrà naturalmente tener conto anche delle forze terrestri e marittime dei due Stati beligeranti.

Ecco come si può supporre la preparazione delle due Potenze.

GIAPPONE: 1200 fra idrovolanti e aeroplani, appoggiati alla Marina o imbarcati (idro da bombardamento 180, da caccia 100, da ricognizione 320; aeroplani da caccia 170, da ricognizione 320, da bombardamento 100); 1000 aeroplani (caccia e ricognizione, e pochissimi da bombardamento) a disposizione dell'Esercito. In tutto 2200 apparecchi dislocati dove si crederà più opportuno. Gli aerodromi e gli idroscafi potranno essere situati anche in luoghi ove, in realtà, oggi non esistono. Ciò per evitare lunghe ed inutili ricerche.

Esercito: 500.000 uomini mobilitati.

Marina: Assolutamente preponderante su quella russa in ragione dell'80%. Il Giappone ha il libero passaggio e libertà d'azione su tutto il fronte

RUSSIA: Idrovolanti pesanti da bombardamento diurno e notturno, dislocati nelle acque del Canale di Tartaria e di Vladivostok 660; idrovolanti da bombardamento leggeri, imbarcati, 60; idrovolanti da ricognizione 200; apparecchi terrestri pesanti da bombardamento diurno e notturno 500, tra cui 20 quadrimotori della potenza di 4000 HP.; 150 apparecchi da ricognizione e 200 da caccia velocissimi. In tutto, quindi, 1770 apparecchi.

Esercito: non più di 250.000 uomini schierati sul confine dell'estremo Oriente, dalle pendici del Soknondo (metri 2540) ai confini con la Corea a sud di Vladivostok.

Marina: il 20% di quella nipponica.

Ripetiamo: a noi interessa questa particolare posizione di territori e di mari, e non le Potenze. Quindi obiettività e serenità, come se si trattasse di due Nazioni che avessero nome l'una A e l'altra B. È ovvio che le cifre relative agli armamenti dei due Stati sono assolutamente immaginarie, e cioè suggerite dalla necessità di creare due forze belliche organizzate con criteri, se non opposti, almeno molto diversi.

I lavori premiati verranno pubblicati tutti sull'Aquilone e saranno illustrati con disegni a colori da nostri pittori specializzati. Gli altri lavori giudicati degni di pubblicazione saranno pure man mano stampati sull'Aquilone e l'autore verrà premiato con oggetti utili.

Indirizzare i lavori impersonalmente alla Direzione dell'Aquilone, Sezione Concorsi - Viale dell'Università - ROMA.

GIURIA

Colonnello A. A. Ugo Fischetti, Maggiore A. A. Ugo Rampelli, Maggiore A. A. Eugenio Gandolfi, Prof. Cesare Ferri.

Gino d'Angelo, Carlo de Rysky, Vittorio Nugoli e Gastone Martini, giornalisti.

AI SIGG. INSEGNANTI

Siamo certi che i signori Insegnanti vorranno illuminare e controllare quei loro allievi che desiderassero partecipare alle gare indette dall'Aquilone. È chiaro che per rispondere con un componimento al nostro quesito, gli studenti dovranno allargare le proprie conoscenze geografiche, storiche e politiche. Ne guadagnerà la loro cultura generale e il Paese si arricchirà di nuovi giovani studiosi degli appassionanti problemi dell'aeronautica.

La Direzione de "L'Aquilone",

I NOSTRI APPARECCHI

Il Savoia-Marchetti "S. 71"

Il Savoia Marchetti S. 71, che ha servito al volo rapidissimo da Roma al Brasile di Lombardi e Mazzotti, è in servizio normale sulle linee italiane. Viene impiegato su linee difficili quali la Roma-Berlino e la Roma-Tirana. La prima deve attraversare la catena delle Alpi e la seconda un buon tratto di mare. Cose queste che non si possono fare se non si ha idrovolanti della Crociera del Decennale.

Col radiogoniometro i navigatori esercitano un continuo controllo della rotta eseguita e sono in grado di conoscere in ogni momento la esatta posizione del velivolo. Il radiogoniometro si basa sul principio della dirigibilità delle onde elettromagnetiche. Un'antenna a terra funziona da faro ma, in-



un buon apparecchio e dei motori sicuri.

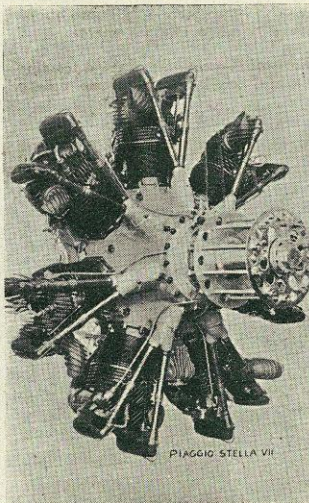
Normalmente l'apparecchio oltre l'equipaggio trasporta otto passeggeri e la sua velocità è molto elevata. Con tre motori, costruiti dalla Ditta Piaggio di Genova, denominati Stella 7, da 370 cavalli ciascuno, la sua velocità massima è di 280 chilometri ora e quella di crociera è superiore ai 220.

L'autonomia a velocità di crociera dell'apparecchio è di 4.400 chilometri con un carico utile di 500 chili. L'apparecchio si può reg-

vece di emettere luce, emette un segnale radio convenuto; questo sarà intenso se il volo si svolge parallelo al segnale stesso, debole invece se il volo si svolge normale alla direzione del segnale. La ricerca del segnale si effettua ruotando un telaio che a bordo dell'S. 71 sporge al disotto della fusoliera.

Per individuare il punto ove si trova in un dato momento il velivolo, occorre conoscere almeno due stazioni trasmettenti. Il punto d'incontro dei due fasci delle stazioni dà la posizione del velivolo.

Il radiogoniometro installato a bordo dell'S. 71 si compone di un telaio, girevole attorno ad un asse supporto verticale, comandato da un volantino che porta un disco graduato per la lettura dei rilevamenti, e di una stazione ricevente della stazione trasmittente rilevata.



gere in volo anche con un motore fermo.

Per regolare esattamente la navigazione si è installata a bordo dell'S. 71 una potente stazione radio telefonica ricevente e trasmittente, e un radiogoniometro del tipo analogo a quelli usati sugli

Recente pubblicazione

UGO FISCHETTI

F I A M M E A Z Z U R R E

Illustrazioni di U. di Lazzaro

È un'interessante narrazione storica delle gesta compiute in guerra dagli eroi dell'aria.

Elegante volume in 16°

Prezzo L. 8

Si cede ai nostri abbonati per sole Lire QUATTRO

Indirizzare richieste e vaglia all'Amministrazione de L'AQUILONE, Roma Viale dell'Università.

POSTA AEREA

emisf. occidentale emisf. orientale

Vittorio Bini. — Prima di tutto: abbasso il lei cerimonioso, passatista, antidinamico, anticameratesco. L'agenda è partita — in ritardo — ma è partita. Grazie del ritratto immaginario che si pubblica e dei suggerimenti circa il concorso per disegni di aeroplani e per le lezioni di aerodinamica che sono stati presi in considerazione. L'aiuto che io ho chiesto riguardava i miei particolari concorsi che debbono essere di piccola portata, originali e possibilmente allegri! Ricambio i saluti fascisti.

Antonello da Messina. — Mi compiacio vivamente per la tua passione aviatoria che si traduce in attività pratiche, veramente utili. La tua collezione di modelli di veri apparecchi è indice eloquentissimo della tua giudiziosa buona volontà. Bravo. Gradiremo molto le fotografie e si cercherà di accontentarti al più presto circa la pubblicazione dei grafici del Savoia Marchetti 71, del quale si parla in questo numero. Grazie degli auguri, della tua promessa fedeltà e della buona propaganda. Circa i numeri arretrati chiedili all'Amministrazione inviando trenta centesimi per ogni copia richiesta. Alalà.

Gian Carlo Zanca. — Lieto che la lettera dell'Aquilone ti abbia procurato una profonda impressione così da decidersi a entrare nella intelligente famiglia dei nostri abbonati. Eccoti il mio affettuoso benvenuto.

Marcello Luchetti. — Anche a nome del Direttore ti cito all'«Ordine del Giorno» segnalando ed elogiando la tua bella attività propagandistica feconda di ottimi risultati. L'Amministrazione ha ricevuto il tuo primo vaglia e ti fa sapere che non c'è ancora il conto corrente postale, ma che se ti fa comodo puoi anche servirvi dell'invio di francobolli. Tutti i saggi ai nominativi indicatici sono stati spediti. E bravo davvero: con vivissime orazioni e incitamento a perseverare e ad abolire il cerimonioso «lei». Salutissimi.

Mario Squarci. — Tutti i lettori ci sono egualmente cari: ma all'abbonato che ha dimostrato, abbonandosi, di volerci veramente bene, non possiamo non ricambiare questo suo affettuoso sentimento. Grazie quindi e bravo per lo sforzo compiuto con le tue modeste risorse, strettamente personali. Ti è stato spedito il N. 1 e riceverai presto il modello S-55. In quanto alla rubrica «I nostri apparecchi» è necessario che tu e quanti altri ci hanno chiesto i colori, vi convinciate che non è possibile accontentarvi. Il colore, anche nello stesso tipo di apparecchio, varia non esistendo tassative norme in materia. Comunque, se tu leggerai attentamente la suddetta rubrica ed osserverai bene le sagome degli apparecchi di cui pubblichiamo la fotografia, non ti sarà difficile riconoscerli anche in volo. In quanto all'ultima tua domanda, ti ricordo che S. E. il Generale Valle, Sottosegretario dell'Aeronautica, nel recente suo discorso alla Camera, ha detto che la flotta aerea italiana è composta di cento squadriglie. Cerca infine, nelle discussioni che hai con i tuoi camerati, di cavarne nuovi abbonati. Alalà.

Rolando Ezio. — Anche tu sei un bravo ragazzo e in questa mia affermazione spero di essere d'accordo con i tuoi genitori e... superiori scolastici. In quanto al distintivo manda i disegni, poi vedremo. Manda anche l'indirizzo di quel giornalaio che hai catechizzato. Ti sono stati spediti i fascicoli del 1933, mentre non è stato possibile accontentarti per la prima annata che è esaurita. Anche dalla tua buona volontà mi attendo grandi cose! Ricambio gli alati, affettuosi saluti.

Ginalda De Pasquali. — Tutti i premi sono stati spediti e li avrai certamente ricevuti. Ti raccomando la buona propaganda e ti saluto affettuosamente.

Giovanni Comici. — Per il cambiamento del tuo indirizzo è stato provveduto.

duro anche presso *Le Vie dell'Aria*. Quest'anno non saranno banditi concorsi per allievi piloti. L'apparecchio S 55-X lo riceverai presto. Saluti fascisti ricambiati.

Domenico Marcenaro. — Il tuo biglietto, contenente una lira di nickel (!) è giunto per un miracolo postale. Non si capisce che cosa intendi dire quando scrivi «La prego mandarmi il giornale per la costruzione dell'S. 80». Vuoi forse riferirti al nostro atlantico S 55-X? A parte ti è stato spedito l'opuscolo riguardante l'ammissione all'Accademia Aeronautica. Saluti.

Mirko Martini. — Ricevuto il vaglia e grazie delle buone promesse. Puoi ri-



Guardate un po' come Umberto Travaglini di Roma ha cacciato Zio Falcone!

volgerti alla Ditta Aeromodelli e Accessori, Via Riva Reno, 118 - Bologna. Ti è stata spedita l'annata 1933 e a giorni riceverai anche l'S. 55-X. Saluti cordiali.

Giorgio Paglietti. — Grazie dei giochi che esaminerò e, se del caso, pubblicherò, ed anche della propaganda che fai a favore del giornale. Il tuo abbonamento è scaduto col 31 dicembre '33; occorre quindi che tu lo rinnovi inviando 7 lirette, per avere anche l'S. 55-X in regalo. Salutissimi.

Eduardo Marini. — Hai scoperto l'Aquilone un po' in ritardo, ma sei sempre in tempo per diventarne affezionato amico, abbonato e fervido propagandista. Manda pure proposte di giochi per la rubrica enigmistica che, se buone, giungeranno graditissime.

Letto Pavese. — I fascicoli del 1932 sono esauriti e sono quindi dolente di non poter esaudire il tuo primo desiderio. Gradirò i tuoi scritti anche su foglietti di quaderni che ti definiranno scolaro, senza dubbio studioso. Ho indovinato?

Luigi Pazienti. — Sono immensamente contento che... tu sia immensamente contento che *L'Aquilone* sia diventato quindicinale e che tu ti dedichi con crescente passione allo studio dei problemi aeronautici, nonché alla diffusione del nostro — modesta a parte — bel giornale.

Ti sono state spedite le dieci copie richieste. Grazie del ritratto che mi hai fatto e che è il meno immaginario di quanti ne ho ricevuti specialmente se lo si riferisce a qualche anno addietro. Ricambio saluti fascisti.

Rondinotto spensierato. — Siamo d'accordo circa l'abbonamento che per il 1934 ti è stato assegnato come premio del noto concorso aeronautico. E anche l'S 55 ti compete di diritto e lo riceverai. Le tue domande a *Giarella* sono state regolarmente passate e scrivimi spesso che mi farai sempre piacere.

Pescali Giuseppe. — Mille grazie degli indirizzi favoriti a ciascuno dei quali è stato già spedito il saggio. Anche tu, come tutti gli abbonati in regola, avrai il modello S 55. In quanto agli abbonati sostenitori hanno come beneficio la... soddisfazione di contribuire a sostenere un giornale come questo e... non ti sembri poco! La quota è annuale e non vitalizia. Pubblicheremo, in seguito, il vocabolario dei vocaboli tecnici e d'uso. Grazie degli auguri e dei saluti ricambiabilissimi.

William Chiappelli. — A parte ti è stato spedito un opuscolo da cui potrai rilevare tutte le informazioni che richiedi sull'Accademia Aeronautica. Anche tu riceverai in regalo l'S. 55-X. Per fabbricare un modello segui le lezioni della *Paletta del Modellista* e riuscirai a raggiungere lo scopo. Saluti.

Spirito Mario. — Ricevuto vaglia. Anche tua sorella può partecipare al Concorso indetto tra gli scolari delle elementari. Riceverai a giorni l'S. 55 X. Saluti.

S. D. A. Firenze. — Non è permesso costituire un Gruppo sportivo autonomo, perché ogni attività aviatoria civile deve appoggiarsi o agli Aero Clubs o ai Fasci Giovanili di combattimento. Saluti fascisti.

Antonio Mazzitelli. — Ti è stato spedito il numero mancante, e ci è pervenuto il vaglia del tuo amico. Per avere le fotografie della Crociera occorre procurare almeno 10 nuovi abbonati al giornale: ma a te la cosa riuscirà facile. All'opera e saluti.

Enzo Schirillo. — Sono moltissimi i modelli S. 55-X da spedire e malgrado la nostra sollecitudine, tale lavoro richiede del tempo. Quando sarà venuto il tuo turno, arriverà anche a te. Pazienza e saluti.

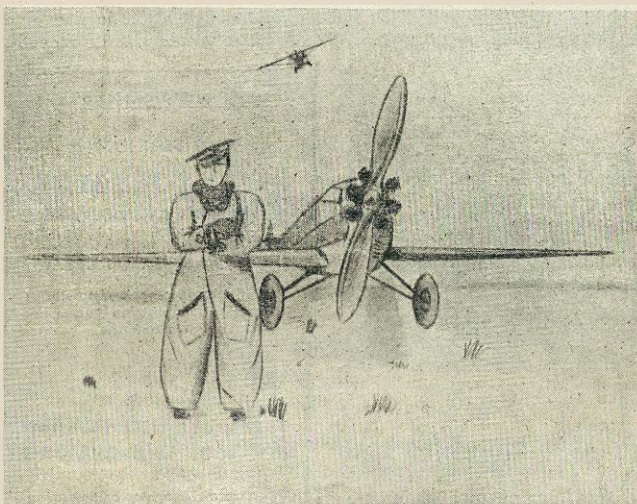
Raccomando vivamente a quanti mi scrivono di separare i quesiti di carattere tecnico dalle corrispondenze di ogni altro genere e di tenere presente che le soluzioni dei giochi enigmistici vanno inviate esclusivamente a mezzo di cartolina postale.

Per avere risposta nel prossimo numero occorre scrivermi entro quattro giorni da quello in cui si riceve il giornale.

Il concorso riservato ai miei Aquilotti e alle mie Rondini corrispondenti, con scadenza improrogabile al 15 febbraio p. v. è il seguente: «Ritassumere efficacemente, con non più di cento parole, una grande gesta aviatoria». Dei bei libri sono a disposizione dei due migliori lavori che saranno anche pubblicati.

Sono per tutti l'affezionatissimo

Zio Falcone



Zio Falcone visto da Luigi Pazienti di Roma

enimistico

CAMPIONATO 1934 - XII

9. SCIARADA

Il primo è un vecchierello:
è l'altro mio un ruscello,
e trovi il mio totale
in bocca a un animale.

10. INCASTRO

D'erre, nota musicale
metti a manca, metti a destra,
n'hai la parte del maiale
che condisce la minestra.

11. PAROLA BIFRONTE

Se d'ambo i lati mi leggerai,
sempre cittadè e parte d'aeroplano
in me troverai...

12. BIZZARRIA

Dite il nome di un continente il quale
afferma e conferma che questa è la let-
tera «A».

A norma del regolamento per il cam-
pionato enimistico 1934-XII pubblicato
nei precedenti fascicoli, le soluzioni deb-
bono essere inviate esclusivamente a me-
zzo di cartolina postale. Tra i solutori di
almeno tre dei quattro giochi pubblicati
sarà estratto a sorte un premio.

SCADENZA: 28 febbraio 1934-XII.
PREMIO: Un libro di lettura amena.

SOLITORI DEI GIOCHI
PUBBLICATI NEL N. 1

1. Sciarada: per - fido; perfido.
2. Rebus: Il superbo.
3. Scarto: pena - penna.
4. Bizzarria: aiuole.

ELENCO DEI SOLITORI

(I numeri tra parentesi corrispondono a
quelli dei giochi di cui è stata inviata la
soluzione esatta).

Mincato Ciampietro (1 - 2 - 3 - 4); Erio
Dolanò (1 - 3 - 4); Leonello di Trieste
(scrivere chiaro il nome e l'indirizzo) (1 -
3 - 4); Italo Vaccaro (1 - 2 - 3 - 4); Ugo
Ricci (1 - 2 - 3 - 4); Arnoldo Genovesi
(1 - 2 - 3 - 4); Ugo Della Bianca (2 -
3 - 4); Cinalda De Pasquali (1 - 2 - 3 -
4); Mirabella Vittorio (1 - 3 - 4); Bruno
Amauzzi (1 - 2 - 3 - 4); Onorina Sac-
chi (1 - 2 - 3 - 4); Luigi Pazienti (1 - 2 -
3 - 4); Pierino Pellegrini (3 - 4); Vitto-
rio Bini (1 - 2 - 3 - 4); Baroni Giorgio (1 -
2 - 3 - 4); Giovanni Comici (1 - 3 - 4);
Giorgio Paolietti (1 - 3 - 4); Nino Rizotti
(3 - 4); S. Biasi (scrivere chiaro nome e
indirizzo) (1 - 2 - 3 - 4); Maria De Angeli
(1 - 2 - 3 - 4); Sergio Favero (1 - 3 - 4);
Carlo Cascio (2 - 3 - 4); V. Vantari
(1 - 3 - 4); Carlo Blasi (1 - 2 - 3 - 4); Co-
stantino Fasò (3 - 4); Enrico Barzetti
(1 - 2 - 3 - 4); Scardari Giuseppe (1 - 2 -
3 - 4); Padovani Ercole (1 - 3 - 4); Dal
Lago Wilson (1 - 3 - 4); Bruzzone Paride
(1 - 2 - 3 - 4); Durizon Guido (1 - 3 - 4);
Piero Ceccopieri (1 - 2 - 3 - 4); Petrucci
Gastone (4); Marcello Luchetti (1 - 3 -
4); Edoardo Marini (3 - 4); Gian Carlo
Zanza (3 - 4).

PREMIATO: Mirabella Vittorio di
Bengasi, cui è stato inviato il premio con-
sistente in un libro di avventure sportive.



Quando Zio Falcone non era Zio Falcone
— dice Ugo Bignani.

ALL'ACCADEMIA DI CASERTA

Il 21 gennaio è stato inaugu-
rato a Caserta, nello splen-
dido Palazzo Reale, sede della
Regia Accademia Aeronautica,
l'undicesimo corso regolare
che ha preso il nome di "Nib-
bio".
Come è noto, ogni anno si
rinnova la simpatica cerimonia
del battesimo di un nuovo cor-

so che darà alla Patria nuove
generazioni di ufficiali volato-
ri, ed ogni corso ha un nome
la cui iniziale segue l'ordine
dell'alfabeto. Così il primo an-
no si è avuto il corso "Aqui-
la", il secondo "Borea", il
terzo "Centaurò" e così via
fino a quello dello scorso anno
che prese il nome di "Marte"
e a questo dell'anno corrente,
che prende il nome augurale
di "Nibbio".

La cerimonia, che noi illu-
striamo con due riuscite foto-
grafiche, ha avuto luogo alla pre-
senza del Capo di Stato Mag-
giore della Regia Aeronautica
S. E. il gen. Antonio Bosio e
di altri Ufficiali Generali del-
l'Arma.

Il suggestivo rito del batte-
simo, durante il quale, simbo-
licamente, si lancia in cielo un
palloncino recante un orifiam-
ma con su scritti i nomi di tutti
gli allievi del corso, si è chiu-
so con la sfilata degli allievi
stessi.

Hanno pronunciato discorsi
S. E. Bosio, il mons. Morion-
do, Vescovo di Caserta e in-
fine il Gen. Biagini, Coman-
dante dell'Accademia Aero-
nautica, ha rivolto agli allievi
vibranti parole sulla solennità
del giuramento e della missio-
ne che si erano imposta.



Il Gagliardetto del Corso e il palloncino augurale con l'orifiamma su cui sono scritti i nomi degli allievi del Corso e che verrà lanciato al cielo durante la cerimonia dell'inaugurazione



Gli allievi dell'Accademia sfilano davanti alla tribuna delle Autorità



Zio Falcone da quando scrive per i let-
tori de L'Aquilone — diciamo noi. E
ride anche il Bignani.

Aeromodelli e Accessori

Via Riva Reno, 118 - Bologna

Tutto per tutti i tipi - Tubi -
Eliche - Elastico - Motori ad
aria compressa - Scheletri di
ali, timoni e fusoliere - Parti
staccate - Disegni - ecc., ecc.

Per il Catalogo inviare L. 1



(Continuazione dal numero precedente)

La cosa fu rapidissima; il sacco si gonfiò subito, scricchiolando un poco, e s'innalzò, veloce, almeno tre volte più in alto degli alberi, ma poi, appena una leggera brezza lo spostò da un lato, ridiscese lentamente e rimase impigliato ad un ramo.

— Bisogna chiudere l'imboccatura, Bibi, ascolta: mentre io salgo a riprenderlo, tu stendi molta colla su questo pezzo di carta dura. Poi ti dirò a che serve.

Montai sull'albero, graffiandomi un poco, gettai giù il sacco e ridiscesi. Non s'era rotto, e nemmeno sciupato gran che, ma l'aria calda era tutta uscita.

— Sta' a sentire, Bibi: appena avrò ritirato il sacco dal fuoco, tu appiccica subito questa carta al cerchio di ferro, così, hai capito? presto presto. Basta che tocchi in tutti i punti, poi si terrà attaccata da sè.

Operammo rapidamente e con ogni attenzione; ritirai velocemente il sacco, badando a non rovesciarlo con la bocca in alto, mentre Bibi era svelto ad incollare la carta, che otturò completamente la bocca.

Strano! Nonostante tutte le nostre precauzioni e la sveltezza con cui avevamo agito, il sacco salì molto meno di prima e ridiscese assai più rapidamente.

— Ma perchè fa i capricci? — mormorò Bibi, con la voce tutta molle di pianto.

— Su Bibi, non far quella faccia! Qui non si tratta di capricci; ci deve essere qualche cosa che non abbiamo ancora capito; qualche cosa... Reh! ci penseremo durante la cena. Coraggio!

Utilizzando quanto restava del fuoco, preparammo un'appetitosissima zuppa di pesce. Ne divorammo avidamente una abbondante scodella per ciascuno, e poi ci trovammo d'accordo nel volerne ancora. Bibi però, dopo la prima cucchiata, respinse il piatto, brontolando:

— E' fredda, bisogna rimetterla prima sul fuoco.

Vuotammo di nuovo le scodelle nella pentola e la rimettemmo sulla brace. Restammo silenziosi, cogli occhi fissi sulla zuppa che ricominciava a fumare e ad agitarsi.

D'un tratto, Bibi, con un'aria ispirata che non dimenticherò mai, se ne uscì con questa straordinaria dichiarazione:

— Ho capito, Marino, ho capito! Evviva! Il sacco che vola è come la zuppa di pesce! Scoppiai a ridere.

— Che diavolo dici, Bibi, sei pazzo?

— No, Marino, non ridere! Presto, rispondi, se no me ne scordo. La zuppa si riscalda perchè è sul fuoco, è vero?

— Sì, si capisce.

— E prima s'era raffreddata perchè avevamo tirato via la pentola, no?

— Certo.

— E tu mi hai detto l'altro giorno che era l'aria calda che faceva volare il sacco, è vero?

— Sì, mi ricordo — non ridevo più, ma diventavo sempre più attento.

— Ma allora ecco perchè il sacco vola poco e poi scende! Prima lo riempi di caldo, o di aria calda, come dici tu; ma poi, quando vola via e va lontano dal fuoco, l'aria che è dentro si raffredda, come ha fatto la zuppa di pesce, e allora il sacco non può più volare...

— Hai ragione! — gridai, eccitatissimo, perchè di colpo tutto mi pareva chiaro e facile, — bravissimo Bibi! Hai ragione. Solamente il fuoco è caldo, e le cose lontane dal fuoco diventano fredde, anche se erano state riscaldate.

— Allora? — chiese Bibi, tutto fremente

— Lavoriamo subito, Marino?

— Certo, Bibi; non andremo a dormire finchè non avremo finito. Ti prometto che stavolta il sacco andrà alto alto e non scenderà più.

— Come faremo però a tenere il sacco vicino al fuoco che sta a terra? Se resta a terra, non vola e se vola, s'allontana dal fuoco, si raffredda e ricade...

— Non aver paura, Bibi; invece di tenere il sacco vicino al fuoco, terremo il fuoco vicino al sacco. Hai capito? No? Non importa, ora vedrai come si fa.

Corsi a prendere una vecchia casseruola d'alluminio; poi, con del filo di ferro, la legai sotto al cerchio, abbastanza lontana perchè la tela non corresse il pericolo di bruciarsi. Dovetti forare il sacco in parecchi punti, sopra il cerchio, per far passare il filo di ferro, ma non mi curai neppure di turare i buchi; ormai ero sicuro di riuscire.

Quando la casseruola fu ben sistemata, la riempii di brace e attesi, tenendo con la canna sollevato il sacco. Questo cominciò a gonfiarsi, ma piano piano, mentre invece la brace andava spengendosi rapidamente. La rovesciai allora sull'erba, perchè m'era venuta un'idea bellissima. M'ero ricordato improvvisamente d'aver visto, qualche volta, i marinai accendere dei fuochi che non finivano mai di ardere, anche col vento, mediante stoppa o stracci, pece, grasso e un po' di petrolio. Noi avevamo tutto in magazzino e in un attimo ogni cosa fu pronta e la casseruola riempita. Trasportammo allora, con gran precauzione, il sacco in riva al mare, dove non c'erano alberi che potessero ostacolarlo mentre saliva.

Era già buio e c'erano tante stelle.

— Pronti, Bibi? — chiesi, tenendo su la tela, come al solito, con la canna.

— Sì, Marino.

— Accendi!

Bibi avvicinò agli stracci un ramo infiammato che aveva portato con sè e subito si levarono vivissime le fiamme, non tanto alte però da toccare il sacco. Questo s'illuminò tutto dall'interno e la scritta « BIBI » si lesse chiarissima, rossa sul bianco.

— Ecco « Bibi » che se ne va lontano — mormorò tutto pensoso mio fratello.

Il sacco si gonfiò, scricchiolò, si tese e, dopo aver oscillato un poco, si annalzò, piano dapprima, poi sempre più veloce.

Noi ci tenevamo stretti stretti e lo guardavamo allontanarsi e non osavamo fiatare.

Continuò a salire, sempre più in alto e sempre più al largo dell'isola.

Il vento lo spingeva rapidamente sull'oceano.

Per un po', il fuoco della casseruola ci apparve come quello di un fiammifero, poi come una grande stella e infine come una piccina piccina. Lo distinguevamo dalle stelle vere solo perchè si muoveva rapidissimo.

A un certo punto lo perdemmo di vista e tutto tornò come prima.

CAPITOLO IX

La sorte

del "grande sacco volante",

Senza perdere un giorno, cominciammo a lavorare intorno al « grande sacco volante ».

Tuttavia, cessato il primo entusiasmo pel felice volo del « BIBI », mi resi conto di trovarmi di fronte a difficoltà troppo grandi per me.

Il « BIBI » s'era innalzato, è vero, ma solo quando lo avevamo ricostruito, scartando il lenzuolo, troppo pesante, e adoperando velo e carta velina. Inoltre, non portava nessun carico. Adesso, si trattava invece di costruire un sacco grandissimo, coi lenzuoli e con le coperte che pesavano molto più dei veli; bisognava appendervi sotto stracci, pece e grasso sufficienti per un fuoco di lunga durata, ed infine, c'eravamo noi, una scorta di viveri, dell'acqua da bere, la cassa di legno che doveva contenerci, le corde che l'assicuravano al sacco; insomma, un peso esagerato.

Mi misi dunque all'opera senza nessuna fiducia, desideroso solo di recuperare le lunghe giornate e di distrarre Bibi, nella speranza che, poco a poco, si avvezzasse alla vita dell'isola.

Spesi molti giorni nel disporre e tagliare convenientemente i lenzuoli e molti altri ne impiegò Bibi a cucirli insieme. Io lo aiutavo saltuariamente e poco; preferivo invece girovagare per le rive dell'isola, per vedere se mi riusciva di scorgere qualche nave all'orizzonte. Nulla, sempre nulla!

Il nostromo

(Il seguito al prossimo numero)