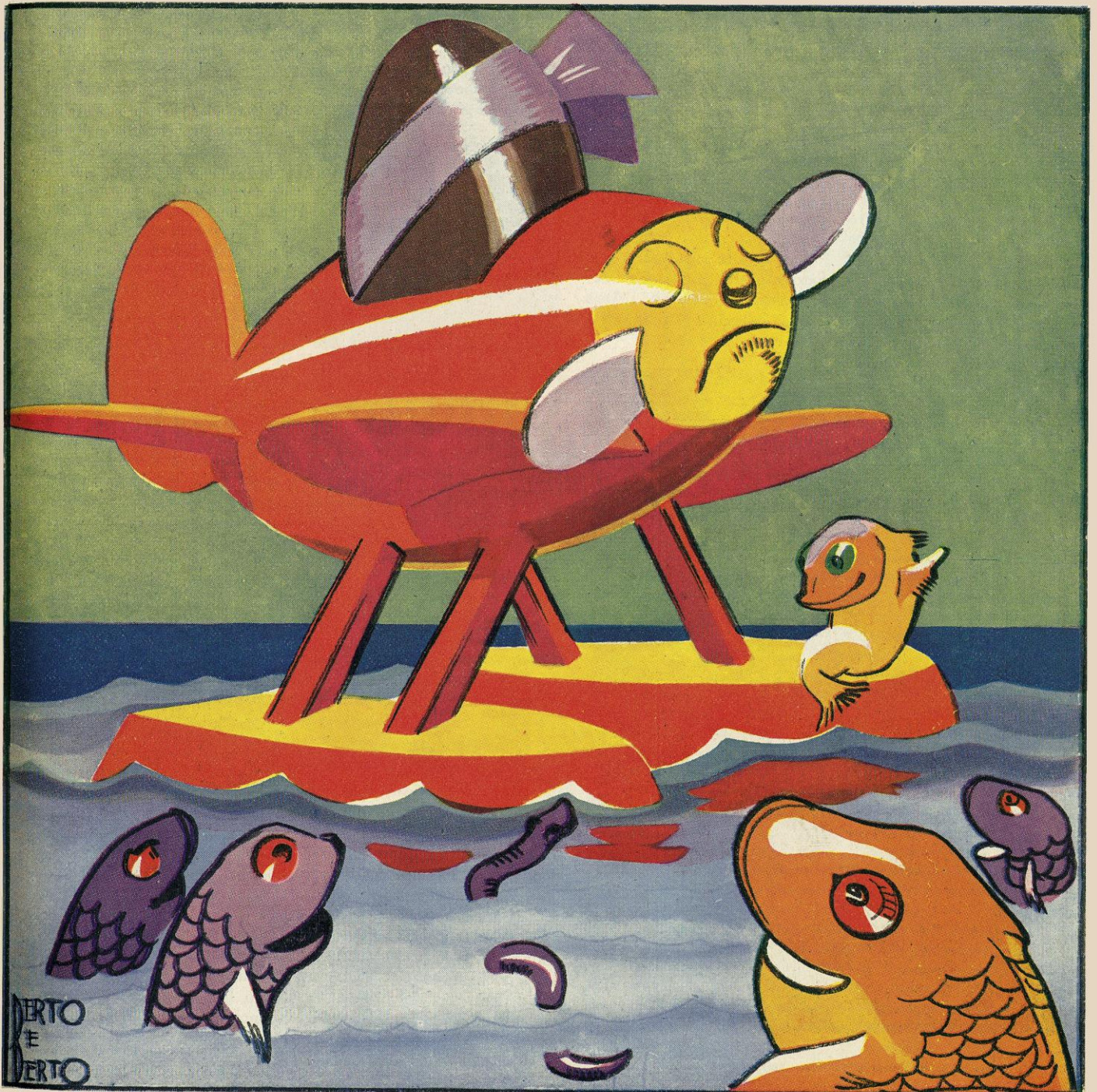


L'AVIOLONE

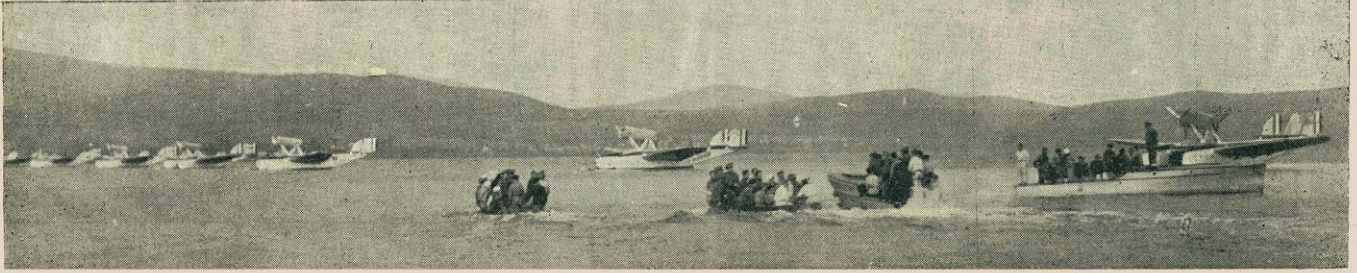
Abbon. annuo L. 7 - Sostenitore L. 100
Onorario L. 500 - Un numero cent. 30

quindicinale di aeronautica per i giovani

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



XI ANNUALE



L 28 marzo 1934 ricorre l'XI Annuale della Regia Aeronautica Italiana. Undici anni or sono Benito Mussolini, mantenendo una promessa fatta pochi giorni dopo l'avvento del Fascismo al potere, decretava la rinascita dell'Aeronautica e ne assumeva il comando.

Passato il primo periodo di ricostituzione e organizzazione, l'Aeronautica aveva bisogno di

un comandante appassionato che potesse portarla, con una saggia politica e con l'esempio della passione e abnegazione personali, verso grandi affermazioni nel campo internazionale. Nel 1926 il Duce chiamava a questo grande compito uno dei suoi più fedeli e intelligenti collaboratori, il Quadrunviro Italo Balbo. In sette anni passati sotto la guida incitatrice dell'appassionato volatore, l'Aeronautica italiana si è posta all'a-

vanguardia dell'aviazione mondiale, obbligando il mondo intero a riconoscere la superiorità dei metodi italiani.



Acrobazie

Tutta l'opera organizzatrice di Balbo ha avuto degno coronamento nella grandiosa celebrazione del primo Decennale dell'Arma. Il 28 marzo 1933, ben quattromila ufficiali e sottufficiali della nuova Arma hanno sfilato sulla Via dell'Impero a Roma, ed hanno avuto l'alto onore del plauso del Duce.

Dopo sette anni di comando del ministro Balbo, il Duce, riassumendo i dicasteri militari, ha di nuovo preso sotto i suoi diretti ordini l'Aeronautica.



Durante quest'ultimo anno di attività, l'Aeronautica italiana ha fatto echeggiare in tutto il mondo il suo nome, con l'affermazione clamorosa della Crociera del Decennale e con la conquista di difficili primati mondiali.

A pochi giorni di distanza dalla ricorrenza del primo Decennale, quando tutti i cuori dei piloti vibravano ancora per le alte parole del Duce, l'Avia-

zione italiana, quasi ad esaudire l'incitamento del grande Capo, rientrava in possesso, per merito del maresciallo Agello, del massimo record di velocità. Il 10 aprile infatti, sul lago di Garda, il valoroso pilota volava, sulla base di tre chilometri a 682 chilometri ora, battendo di ben 27 chilometri il precedente record detenuto dagli inglesi.

Anni di prove e di tenace laboriosità, difficili e pericolosi voli, furono il preludio della difficile affermazione; e non bisogna fermarsi solo alla laconicità delle cifre. Seicentottantadue chilometri l'ora sono una cifra, ma quanto si è dovuto lottare e provare per giungere a questo risultato! Quanti no-



Cassinelli e Scapinelli

stri valorosi piloti hanno sacrificato la loro giovane vita in audaci voli, perchè l'Aeronautica italiana riconquistasse il primato della velocità! Agello



Le spettacolose dimostrazioni di New York agli «atlantici»



L'arrivo della Centuria alata a Chicago

è stato il fortunato pilota che ha potuto iscriverne il suo nome nell'elenco dei grandi aviatori internazionali, ma la sua vittoria compendia tutti gli sforzi dei compagni caduti.

Nè gli effetti del record sono sterili e fine a se stessi, perchè, anche a non voler considerare l'affermazione nel mondo del buon nome dell'industria aeronautica italiana, tutta la somma di esperienze e di risultati acquisiti non va perduta, ma serve, nell'applicazione pratica, per l'aumento delle velocità utilizzabili, sia nel campo dell'aviazione civile, che in quello dell'aviazione militare.

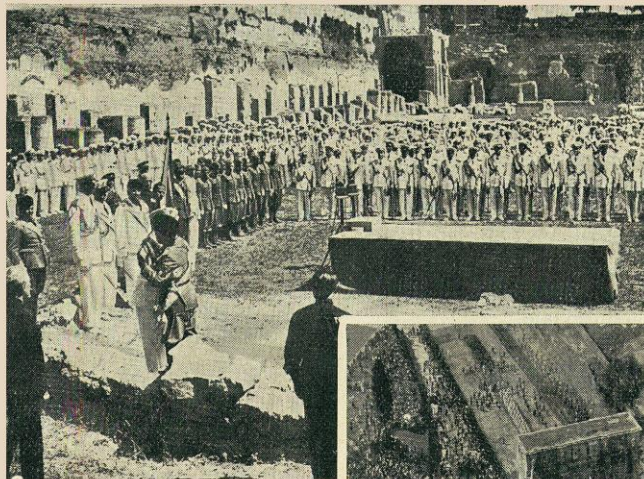


Oltre a quello di velocità, altri records internazionali sono stati battuti nel 1933. Numerosi primati per aviazione turistica sono passati all'Italia con le prove vittoriose di Giovanni Zappetta, di Furio Niclot e di Sebastiano Bedendo. Questi nostri piloti a bordo di apparecchi leggeri da turismo hanno volato superando distanze, raggiungendo quote e velocità, superiori a quelle raggiunte dalle aviazioni straniere. Passiamo brevemente in rassegna queste imprese.

Bedendo, su apparecchio « N. 5 », progettato dall'ingegnere Nuvoli, che ha seguito il pilota in qualità di passeggero, ha volato nell'aprile da Milano a Brindisi senza scalo, percorrendo 886 chilometri e batten-

do quindi il record di distanza in linea retta per apparecchi da turismo della terza categoria (biposti di peso inferiore a 280 chili). Nel giugno, con lo stesso apparecchio, ha battuto il record di velocità su cento chilometri alla media oraria di 196 chilometri, e su cinquecento chilometri alla media di 189 chilometri ora.

Zappetta, pure sul « Nuvoli 5 » nel dicembre, batte il record di altezza per questa cate-



Il trionfo di Roma

goria di velivoli, giungendo alla quota di 6.951 metri.

Niclot, su idrovolante monoposto « ETA CNA », (peso inferiore a 560 chili) vola nel novembre fino alla quota di 8411 metri, conquistando il record di altezza per idrovolanti da turismo della seconda categoria. Nel dicembre, trasformato l'i-

drovolante in terrestre, con la sostituzione di ruote ai galleggianti, conquista il record di altezza per aeroplani (peso inferiore a 450 chili) giungendo a 10.008 metri.



A confermare ancora una volta la supremazia italiana nel campo delle alte velocità, nell'ottobre il pilota Guglielmo Cassinelli, con l'idro-corsa « Macchi Castoldi 72 », già usato dal pilota Agello nel record di velocità su base, conquista sull'Adriatico il record internazionale di velocità su cento chilometri. La media tenuta nel circuito triangolare tra Pesaro e Falconara è stata di 629 chilometri ora.

Pochi giorni dopo il record di Cassinelli, il pilota Pietro Scapinelli, pure su idrocorsa « Macchi Castoldi 72 », aggiudicava all'Italia la Coppa Blériot. Questa gara istituita dal grande aviatore francese, che per primo attraversò la Manica in volo nel 1909, tende al raggiungimento della velocità di

mille chilometri ora e la Coppa sarà aggiudicata definitivamente al primo aviatore che riuscirà a compiere tale fantastico volo.

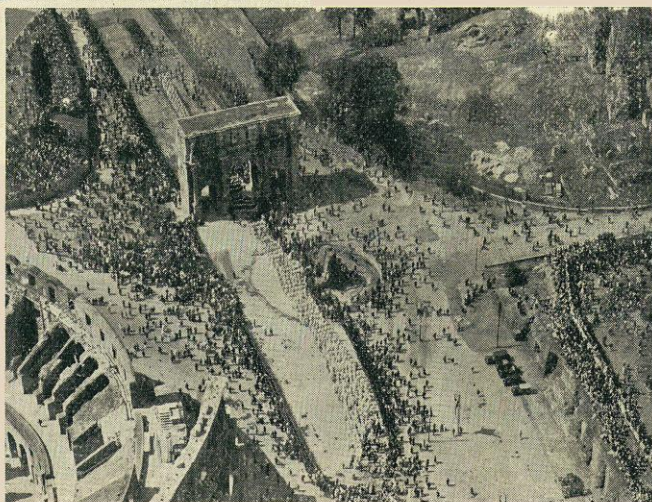
Scapinelli è stato il primo aviatore che si è cimentato in questa difficile prova, che comporta mezz'ora di volo a velocità superiore a 600 chilometri ora. Il pilota italiano ha raggiunto, su un circuito di oltre trecento chilometri, tra Porto



In volo rovesciato

Corsini e Porto Recanati, la velocità media oraria di 619 km.

Passando dalle velocità su idrovolanti a quelle su terrestri, in quest'anno abbiamo conseguito una nuova affermazione internazionale. L'Italia si è aggiudicata la Coppa Bibesco, prova internazionale tra gli aviatori militari italiani e rumeni per il volo più veloce tra le due capitali: Roma-Bucarest (1140



chilometri), compiuto su apparecchi da guerra.

La gara per la Coppa Bibesco è ritenuta una delle più importanti prove di velocità su lungo percorso, anche perché la media conseguita su un volo di oltre mille chilometri è ottenuta con normali mezzi approntati, più che per la velocità, per uso bellico. Pure in questa gara i nostri apparecchi ed i nostri piloti si sono dimostrati superiori. I piloti Baldi e Buffa, su un « C. R. 30 » biposto, con motore « Fiat A. R. 30 » da 650 cavalli, hanno volato da Roma a Bucarest alla media di 356 chilometri ora.



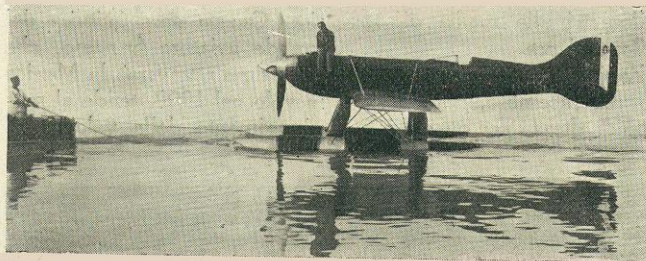
Anche nel campo dell'alta acrobazia possiamo vantare dei veri primati. Le folle italiane hanno ammirato nelle giornate aviatorie di Roma e Milano i prodigi acrobatici dei nostri aviatori. Intiere squadriglie in formazione, con gli apparecchi legati ala ad ala, hanno compiuto le più spettacolose giravolte. Da questi nuclei scelti di aviatori sono usciti gli assi dell'acrobazia, capaci di competere con successo con i più celebri specialisti stranieri. Ecco le prove: nel gennaio, sul campo romano di Centocelle, il capitano Colacicchi rimaneva in volo rovesciato per 41 minuti, battendo di 25 minuti il precedente tempo stabilito dal francese Detroyat, ritenuto uno dei migliori acrobati aerei del mondo. Nel maggio il tenente Guglielmo Bocola, superava il

tempo di Colacicchi, rimanendo nella scomoda posizione di volo per un'ora e 6 minuti. Nell'agosto, un altro abile pilota italiano, il tenente Tito Falconi, inviato in America a rappresentare l'Aviazione italiana, alle gare aviatorie internazionali di Cleveland, batteva tutti i tempi stabiliti nel volo rovesciato, volando in questa posizione da San Louis a Chicago — circa 420 chilometri! — per 3 ore e 6 minuti.



Ma la gloria massima all'Aviazione e all'Italia è venuta dalla grandiosa Crociera del Decennale compiuta pure nel 1933.

Un'intera squadra di idrovolanti bimotori ha portato in America una centuria di audaci aviatori. Questo volo in massa ha dato al popolo americano



Il « Macchi 72 » sulle acque del Garda

l'impressione del valore e della potenza d'Italia. Tutto il mondo ha assistito con ammirazione al trionfo delle ali italiane, due volte vittoriose nella doppia transvolata dell'Atlantico settentrionale.



La partenza di Lombardi e Mazzotti

I nostri aviatori hanno avuto accoglienze e manifestazioni di simpatia clamorose in terra di America, ed i milioni di nostri connazionali emigrati hanno sentito l'orgoglio di essere ita-

viatori. E le alte parole rivolte dal Duce agli equipaggi, nel grande Stadio di Domiziano al Palatino, ricompensarono largamente la storica fatica.

Cronologia delle vittorie

1933: 10 aprile. — Record mondiale di velocità pura, battuto dal pilota Francesco Agello a Desenzano sul Garda, su idroscorsa Macchi 72, motore « Fiat A.S. 6 » da 2500 cavalli. Velocità raggiunta 682 chilometri ora.

24 aprile. — Record internazionale di distanza senza scalo per apparecchi da turismo, battuto dal pilota Sebastiano Bedendo su apparecchio Nuvoli 5 (biposto di peso inferiore a 280 chili) col volo Milano-Brindisi di 886 chilometri.

14 maggio. — Primato di volo rovesciato, stabilito dal pilota Guglielmo Bocola, su apparecchio Breda 19, sul campo romano di Centocelle. Durata del volo 1 ora e 6 minuti.

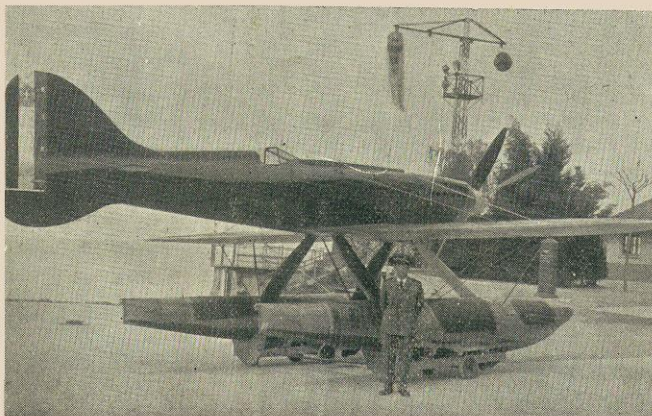
17 giugno. — Record internazionale di velocità su cento chilometri per apparecchi da turismo, battuto dal pilota Sebastiano Bedendo, su apparecchio Nuvoli 5 (biposto di peso inferiore a 280 chili). Velocità raggiunta 196 chilometri ora.

17 giugno. — Record internazionale di velocità su cinquecento chilometri per apparecchi da turismo, battuto dal pilota Sebastiano Bedendo su apparecchio Nuvoli 5 (biposto di peso inferiore a 280 chili). Velocità raggiunta 189 chilometri ora.

Luglio-agosto. — Crociera aerea del Decennale: Roma-Chicago-New York-Roma. Ventimila chilometri di volo in 15 tappe. 105 uomini su 24 idrovolanti bimotori Savoia Marchetti S. 55 X, motori « Isotta Fraschini Asso » 750 hp. Prima transvolata delle Alpi di una squadra di idrovolanti in formazione.

Prima transvolata dell'Atlantico Nord in massa, comprendente due transvolate Oceaniche.

23 agosto. — Primato di volo rovesciato, stabilito dal pilota Tito Falconi



Agello davanti al « bolide rosso »

Ma il gran premio al quale gli aviatori della Crociera aspiravano, non era quello dei grandi clamori americani, bensì quello austero e solenne col quale Roma li accolse e li onorò. Il trionfale passaggio della centuria sotto l'Arco di Costantino dette inizio a quella che sarà nel futuro la tradizione con la quale Roma onorerà gli eroi che hanno ben meritato della Patria. Roma acclamò con un abbraccio di passione i suoi

su apparecchio Caproni 113. Volo da San Louis a Chicago di 420 chilometri. Durata del volo tre ore e 6 minuti.

26 settembre. — Coppa Bibesco, conquistata dagli aviatori Baldi e Buffa, su apparecchio C. R. 30 biposto, motore « Fiat A. R. 30 » da 650 cavalli, col volo senza scalo da Roma a Bucarest (chilometri 1140) alla media di 356 chilometri ora. Con questo volo la Coppa



L'equipaggio dell'« S. 71 » che ha volato dall'Italia al Brasile in 46 ore

Bibesco è stata per la seconda volta aggiudicata all'Italia.

2 ottobre. — Record internazionale di altezza per apparecchi da turismo, battuto dal pilota Giovanni Zappetta, su apparecchio Nuvoli 5 (biposto di peso inferiore a 280 chili) sul campo di Montecelio. Quota raggiunta 6.475 metri.

8 ottobre. — Record internazionale di velocità su cento chilometri per idrovolanti, battuto dal pilota Guglielmo Cassinelli su idrocorsa Macchi Castoldi 72, motore « Fiat A. S. 6 » da 2400 cavalli, sul circuito chiuso Pesaro-Falconara. Velocità raggiunta 629 chilometri ora.

21 ottobre. — Coppa Blériot, conquistata dal pilota Pietro Scapinelli su idrocorsa Macchi Castoldi 72, motore « Fiat A. S. 6 » da 2400 cavalli sul circuito chiuso Porto Corsini-Porto Recanati. Velocità raggiunta su trecento chilometri 619 chilometri ora.

6 novembre. — Record internazionale d'altezza per idrovolanti da turismo, battuto dal pilota Furio Nicolò su monoposto ETA CNA, motore « C. N. A. G. 7 » da 170 cavalli. Quota raggiunta m. 8.411.

2 dicembre. — Record internazionale d'altezza per aeroplani da turismo, battuto dal pilota Giovanni Zappetta, su apparecchio Nuvoli 5 (biposto di peso inferiore a 280 chili). Quota raggiunta 6.951 metri.

24 dicembre. — Record internazionale d'altezza per aeroplani da turismo, battuto dal pilota Furio Nicolò su aeroplano ETA CNA (monoposto di peso inferiore a 450 chili). Quota raggiunta 10.008 metri.

1934: 27-29 gennaio. — Volo postale rapido dall'Italia al Brasile, compiuto dai piloti Lombardi e Mazzotti su aeroplano Savoia Marchetti S. 71, tre motori « Piaggio Stella 7 » da 370 cavalli. In 46 ore i piloti italiani hanno collegato l'Italia al Brasile, trasportando un carico postale di 500 chili.



I piloti Baldi e Buffa del raid Roma-Bucarest

Lo battezzarono Valerio augurandosi che nella vita valesse qualche cosa; ma ormai era grande ed il suo valore si doveva ancora vedere. In verità non era privo d'intelligenza, ma sembrava un pò tonto. Era apatico, e non si interessava di niente. Tutto gli pareva inutile, uniforme, noioso.

I parenti erano preoccupati del carattere di Valerio. Il quale, un bel giorno, placido placido, chiese al padre il permesso di iscriversi ad un corso premilitare di pilotaggio aereo. Qui bisogna ricorrere alla ben nota similitudine del fulmine a ciel sereno per poter dare un'idea di quello che successe in casa, ed in particolare nelle timorate menti dei genitori del protagonista. Gli dissero spietati:

— Pilota tu? Ma ti pare di esserne proprio il tipo, con quell'aria di tardo meditatore?

— Questo lo giudicherà la visita medico-psicologica.

— E vada per la visita! — E lì per lì i genitori si augurarono che il figlio fosse scartato. Però, a dir la verità, nell'attesa, senza volerlo, nel più profondo dell'animo loro, la speranza andava mutando oggetto, e quando un bel giorno il ragazzo venne a casa tutto felice urlando « Idoneo! Idoneo! », anche i genitori furono contenti.

E qui per Valerio cominciò una nuova vita.

Ogni mattina i genitori, quando si levavano, trovavano il letto del figliolo vuoto, abbandonato. Quando l'aviatore in erba arrivava a colazione raggianti in volto, essi chiedevano:

— Hai volato fino adesso?

— Macchè, ho volato solo per poco, poi sono stato a vedere quello che facevano i compagni e a udire quello che diceva loro l'istruttore.

— Fino a quest'ora?

— No, da tre ore al campo non si vola più. Il resto del tempo l'ho impiegato a studiare gli apparecchi.

Il babbo e la mamma di Valerio non capivano che gusto potesse provare il figlio a guardare e studiare a lungo gli aeroplani. Però se essi lo avessero veduto, abero cambiato idea.

Di mattina, dalle sei alle dieci, sul campo era un continuo andare e venire di aeroplani e Valerio osservava partenze ed arrivi, e nel modo di muoversi di ognuno trovava un ammaestramento. In quelle ore egli si aggirava anche per gli hangars, nelle officine, ed osservava silenzioso, innamorato di

tutto quel mondo di ali e motori dove si lavorava solo per volare, per allestire le macchine che quotidianamente rinnovavano il miracolo di Dédalo. E su tutte le cose, penetrante, dominava il « profumo di aviazione ». Meraviglioso profumo, che eccita gli animosi e deprime i vili, profumo sottile ed acre di benzina e di ricino, di colle e di vernici.

Ecco Valerio in un hangar oscuro e chiuso, cupo e silenzioso. Gli apparecchi riposano ala contro ala. Neri panni coprono la massa dei motori e le eliche; i timoni hanno posizioni bizzarre; il silenzio è rotto dal tic-tac degli orologi dei cruscotti. Valerio si avvicina ad essi, come non li avesse mai visti, si arrampica su una fusoliera e si accomoda in una carlinga, impugna la leva, carezza la manetta, si puntella alla pedaliera, fissa con lo sguardo gli strumenti... Sogna. Meraviglia dei sogni del '900! Dopo pochi minuti le saracinesche vengono aperte, il sole inonda gli hangars e risplende sulle ali argentee, gli apparecchi vengono spinti in campo, i motori avviati: una corsa, un istante... Ed ecco il sogno avverarsi, ecco il giovane lontano dall'ombra del basso tetto della casa delle ali; eccolo che si libra sospeso tra la volta del cielo e la superficie lontana della terra, su cui, ora, tutto sembra trascurabile ed effimero. Ora tutta la vita non è che in quella macchina, tutto il mondo è in quella tela, in quel legno, in quei tiranti docili ed ubbidienti. E il senso del vuoto non è assoluto,

perchè l'aria, per la velocità prende una consistenza fluida che carezza soavemente la poca pelle rimasta scoperta. Le nuvole non sembrano immagini pittoriche senza rilievo, ma si sentono vicine. I nervi vibrano nell'elettricità dei vapori.

Così volando Valerio non avrebbe voluto scendere mai, e quando, alla fine, prendeva la direzione del campo, riduceva il motore e filava planando verso la mèra. Allora gli sembrava impossibile di essere sceso da sè, che il volo fosse finito, che fosse stato così facile ritrovare, in cielo, la strada di casa.

Ed in cielo Valerio non trovò soltanto la strada di casa, ma trovò anche la strada della sua vita. Durante il periodo del corso premilitare di pilotaggio aereo, i parenti lo videro cambiare giorno per giorno, videro formarsi nell'adolescente un carattere d'uomo forte e risoluto. Il volo sembrava l'avesse svegliato ed appassionato, ad una grande idea. Nè Valerio per questo smise di studiare, chè, anzi, raddoppiò la lena, desideroso di finire le scuole al più presto.

Prima, era un po' bizzoso. Ora le bizze avevano ceduto il posto alla volontà, e Valerio vedeva tutte le cose materiali e morali sotto un nuovo aspetto, come dall'alto.

Valerio non è un caso isolato. Tutti i suoi compagni risentirono, in seguito all'esercizio del volo, analoghi giovamenti.

Giulio Marini

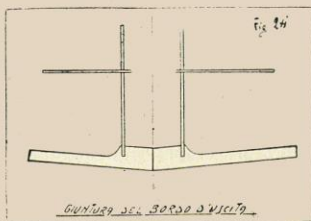


Il « C. R. 30 » biposto col quale l'Italia ha vinto la Coppa Bibesco

La Palestra del modellista

(SESTA LEZIONE)

Fatta anche questa mozzatura in entrambi i bordi d'uscita, si potranno nuovamente rimettere a posto gli scheletri e verificheremo, adattando se è il caso, che l'unitura riesca nel



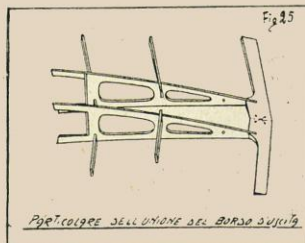
modo migliore possibile. (Figura 24).

Constatato che l'unitura riesce bene, praticheremo due piccoli fori su ogni estremità da unire e vi passeremo del filo di refe, intrecciando le legature per rendere più solida la giuntura. (Fig. 25).

La giuntura del bordo di entrata, invece, la faremo con un pezzetto di tubo di ottone o, meglio, di alluminio, infilando da ogni parte l'estremità libera del filo d'alluminio formante il bordo d'entrata. (Figura 26).

Ora dobbiamo costruire i diaframmi interni di unione e ci atterremo all'unito disegno (Fig. 27).

Prima li faremo in cartone, provandoli ognuno al suo posto in modo che non risultino troppo giusti e non abbiano a for-



zare, cosa che produrrebbe lo svergolamento dell'ala.

Essi vanno precisamente fissati nell'interno delle due centine centrali N. 1 ove non abbiano lasciato raccordo, ma traforato curando che ne risultassero appositi spigoli vivi.

Fatti i diaframmi di cartone e provati che siano giusti, li eseguiremo perfettamente uguali in legno compensato dello spessore di m/m. 1.5 e faremo poi in ciascuno di essi due fori del diametro di m/m. 2.5 che ci serviranno per fermare i supporti di montaggio.

Eseguiti i suddetti diaframmi in legno e montati, li fisseremo servendoci come al solito, di legature in filo di refe.

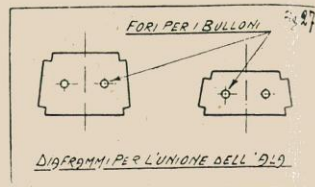
Fermeremo con pesi od altro lo scheletro sui piani, in modo che non abbiano a spostarsi neppure al minimo urto e spalmeremo di colla le giunture fat-

pronti; ne eseguiremo la rifinitura togliendo i residui di colla e le legature non più necessarie, e prima di farne il ricoprimento, ne faremo l'unione fissando il timone verticale al piano orizzontale.

Per il fissaggio schiaccieremo con il martello l'estremità anteriore del bordo di contorno del timone, in modo da poterlo arrotolare intorno al bordo di contorno del piano orizzontale fra le centine centrali.

Faremo appoggiare la certina N. 1 del timone al trave ed al listello superiore di irrobustimento fra le centine N. 1 del

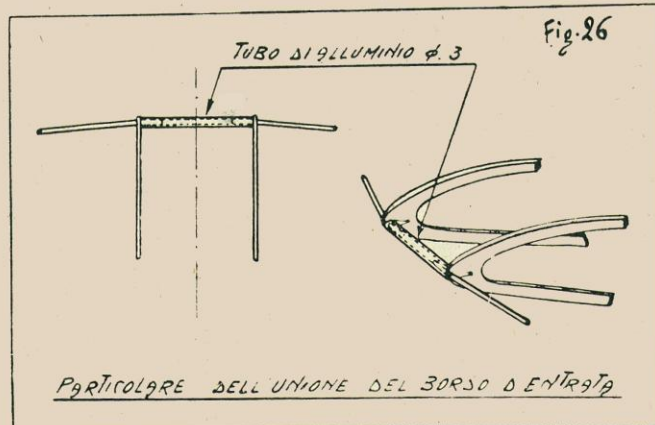
che il piano verticale sia esattamente verticale a quello orizzontale, vi metteremo un po' di colla onde fissare il tutto definitivamente.



Da questo momento i disegni che abbiamo eseguiti all'inizio della costruzione non ci serviranno più: non li distruggeremo, ma li ripiegheremo e li conserveremo con cura, perchè ci potranno sempre tornare utili nel caso di una nuova ed eguale costruzione o per lo studio di altre simili o per eventuali ed immancabili riparazioni a quella ora in corso di esecuzione.

Ci forniremo di quattro piccole viti di acciaio o in ottone del diametro di circa due millimetri o poco più e di dieci millimetri circa la lunghezza con relative ranelle.

Acquisteremo pure circa un decimetro quadrato di lamiera di alluminio crudo dello spessore di un millimetro, da cui ricaveremo i supporti per l'ala, i quali serviranno a fissarla al tubo che nel nostro modello ser-



te, compresa quella del bordo d'uscita.

Lasciamo asciugare la colla e riprendiamo gli impennaggi.

Vi toglieremo i pezzetti di carta rimasti attaccati e procederemo al montaggio dei bordi di contorno che avevamo già sagomato.

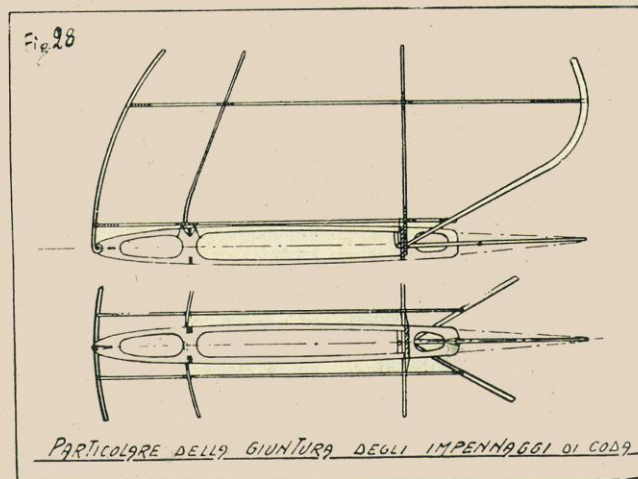
Monteremo prima quello del piano orizzontale incasinandolo e legandolo con refe alle centine, come abbiamo fatto per il bordo di entrata dell'ala.

Le estremità di detto contorno le ridurremo al minimo come lunghezza e lo introdurremo nel foro appositamente eseguito nel trave e lo ripiegheremo in dentro, in modo che non abbiano più a sfilarsi.

Montiamo ora il contorno del timone con eguale procedimento, lasciando però le estremità libere un po' più lunghe del necessario.

Gli impennaggi sono così

piano orizzontale ed infileremo l'altro capo posteriore del contorno nel foro del trave, come abbiamo fatto per le estremità



di quello orizzontale. (Fig. 28)

Legheremo con refe le giunture dei due travi e dei listelli di irrobustimento e verificato

virà da fusoliera: fusoliera antestetica che tollereremo trattandosi della prima costruzione.

Giarella



ROLANDO VISCHI - Torino. — Il profilo Götting 358 corrisponde al N. 622 della Raccolta Sperimentale ed è poco adatto per un'ala di un aeromodello. Perché non hai applicato il N. 608 Götting 359? Esso sarebbe stato più appropriato. Al tuo modello occorre un'elica di cm. 28 di diametro, con passo di cm. 36-40.

Il carico alare va bene; ti consiglio di fare le prime prove con un po' meno di elastico (30 grammi circa). Ad aggiungerne si è sempre in tempo.

Auguri di buona riuscita.

CARLO DEWOLF - Varese. — Grazie delle preziose indicazioni, con le quali spero ottenere lo scopo anche a te gradito.

GINO BERTINOZZI - Casazza delle Delizie. — I motorini ad aria compressa, per aeromodelli, generalmente funzionano come motori a due tempi (espansione e scarico). Mi è impossibile farti avere i dettagli costruttivi dato che questi fanno parte di brevetto.

Sconsiglio la costruzione di tali motorini a chi non è provetto e non ha dimestichezza con la meccanica di precisione.

Anche per i disegni del C. R. 30 non posso accontentarti per ragioni assai plausibili.

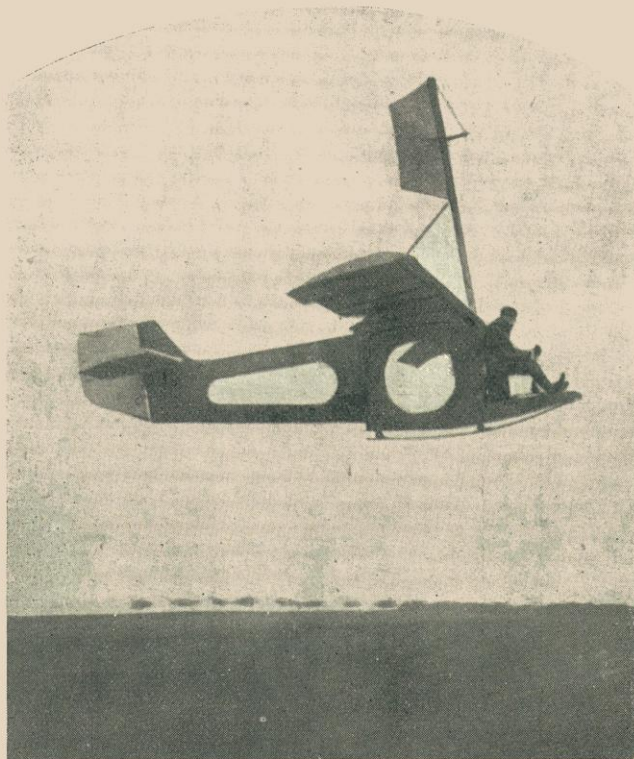
Possono partecipare al Corso premiario di pilotaggio aereo coloro che hanno compiuto il 17° anno di età e non superato il 19°, se muniti di licenza di scuola media inferiore; e coloro che hanno compiuto il 17° anno di età e non superato il 24° anno, se muniti di licenza di scuola media superiore, sempre che abbiano ottenuto la proroga al servizio militare per ragioni di studio.

AQUILOTTO GORIZIANO. — Per aeromodello intendo una piccola macchina atta a volare coi propri mezzi meccanici, e cioè fornita di motore che può essere anche costituito da una o più matasse di elastico.

Un aeromodello in volo, quando il suo motore ha cessato di funzionare, deve planare e atterrare.

La gara di durata a Roma del 1933 fu

vinta da un veleggiatore, cioè da un apparecchio atto a lasciarsi trasportare dalle correnti d'aria. In tali apparecchi il mo-



Un nuovo tipo di "ibratore" sperimentato in Francia

toro, che serve per il veleggio iniziale, fin tanto che il modello non trovi una corrente favorevole (che potrebbe anche

non venir trovata), può benissimo essere abolito.

Non credo che un veleggiatore possa sostenersi di notte, perché la carta che ne forma il ricoprimento si inumidisce e il modello s'appassisce; le correnti ascensionali di notte non sono così proziose come di giorno.

ANTONIO MALENOTTI - Piombino. — Buona l'impostazione del progetto. Si deve poter snellire il sistema costruttivo e rendere il modello assai più leggero (200 grammi circa e mettere meno elastico, 30 m.m q. di sez.).

Il profilo Götting 966 non esiste. Ritengo si tratti del profilo N. 608 Götting 389 sperimentato su ala a pianta bitape-

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

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

LEGNO
DI BALSAMICO

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

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



Un bel lancio dalla collina

zoidale (vedi N. 965 e non 966 della Raccolta Sperimentale del Genio Aeronautico). Se è così, il profilo adottato è ottimo e di massima efficienza.

Il bordo di attacco basta sia semplicemente rigido; non occorre l'impiallacciatura che è un lavoro difficile da farsi con esattezza e che rende l'ala pesante. Un longarone solo è poco; non sarebbe male avere fra il longarone accennato e il bordo d'uscita un listello di rinforzo o un altro longarone.

Per il bordo d'uscita è meglio un listello rigido appositamente sezionato.

La carta di ricoprimento deve essere resa impermeabile all'aria con vernice apposta.

L'impennaggio non deve essere considerato portante. Nella relazione non è accennato il profilo adottato, che però deve essere sottile e biconvesso.

Il carrello va bene; però consiglio farlo più ampio. Il pattino di coda è preferibile farlo più alto. Il passo dell'elica è troppo forte: è sufficiente tenere 1,5 del diametro.

Il progetto può essere riveduto e aggiornato con riferimento alle presenti osservazioni, e quindi pubblicato per chi vorrà tentarne l'esecuzione che non è difficile e di assai probabile riuscita.

giar.



Abbonatevi a
L'AQUILONE



Le furtive di Ali

due ragazzi, il bianco e l'arabo, seduti sulla sabbia del deserto, all'ombra di un ciuffo di palme, eseguivano dei piccoli lavori discutendo vivamente.

- Non so perchè perdi tempo dietro una noce di cocco - osservò Giovannino con disprezzo.

- Faccio una zattera e poi la farò galleggiare nella fontana. Una zattera è più bella del tuo cat-

tivo uccello... - rispose Ali l'arabo, con rabbia.

Giovannino alzò l'aeroplano che stava costruendo con due pezzi di legno e dei coperchi di scatola :

- Questo un cattivo uccello ? Gli aeroplani sono i padroni del mondo perchè vanno da un punto all'altro in un momento: te lo dico sempre e non l'impari mai! Ma io lo so perchè non vuoi impararlo, Ali: perchè tu gli aeroplani

italiani non li puoi vedere; credi che siano apparizioni del diavolo... Oh eccoli... - Si sentiva infatti venire da lontano un lento ronzio di motori sospesi nell'aria.

Il piccolo indigeno balzò in piedi e quando i tre apparecchi apparvero, come ogni giorno, in formazione a triangolo, si mise a sferrare dei pugni contro il cielo, emettendo delle grida quasi selvagge.

- Fermati, barbaggiani! - gridò

Giovannino, scattando in piedi a sua volta e afferrandogli le braccia con le sue forti mani di contadino - Se fai le solite stupidaggini, ti striglio come un asino. Io ci rimetterò la pelle delle mani, ma son disposto a strofinarti il lucido da scarpe che hai in faccia. Tu i nostri aeroplani li devi rispettare, hai capito ?

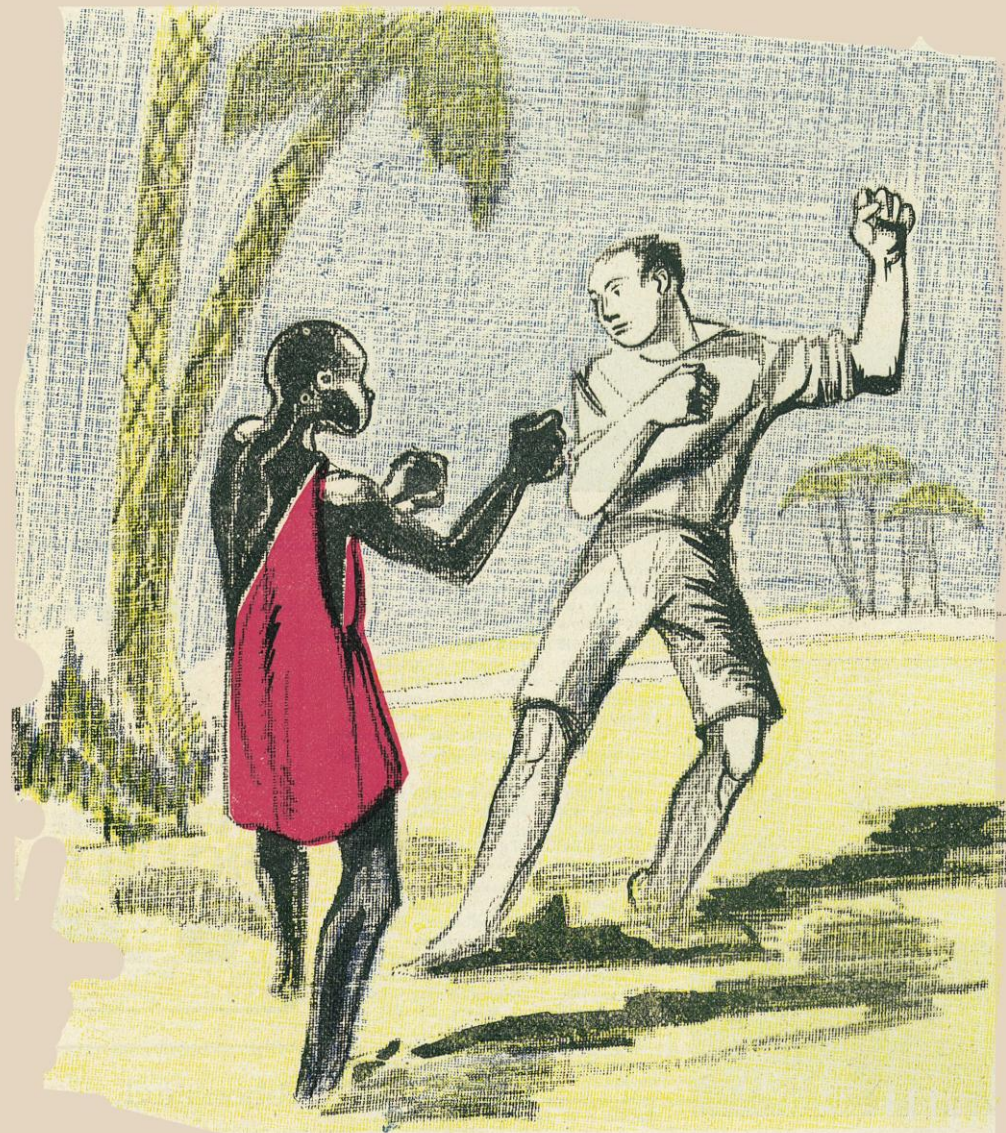
Gli occhi neri di Ali mandarono lampi come un'oscura notte di temporale. Si videro le sue mascelle contrarsi in una smorfia di rancore: - lo li odio - gridò nel suo linguaggio misto di arabo e italiano - li odio, perchè hanno ucciso mio padre che era un re.

Giovannino allentò un poco la stretta e mentre gli apparecchi volavano sopra le loro teste, nel cielo intensamente azzurro, spiegò con pazienza: - Tuo padre non è stato ammazzato per cattiveria. Essi hanno dovuto gettare delle bombe sulla *cabila*, perchè voi ci facevate la guerra e non volevate arrendervi: eravate dei briganti che correvano per il deserto a razzare... Invece ora dovete star fermi e lavorare la terra come la lavora mio padre... - e si batté la mano sul petto con orgoglio.

Giovannino - che era figlio di uno di quei bravi e coraggiosi coloni italiani trasferiti in Libia per rendere fertile la dura terra d'Africa con la fatica delle proprie braccia - aveva fatto questo discorso al suo amico nero parecchie volte, tentando inutilmente di persuaderlo.

La storia di Ali era certo pietosa. Suo padre era stato capo di una *cabila* di ribelli beduini che conducevano vita nomade per il deserto, vivendo di rapine e insidiando i buoni indigeni fedeli all'Italia. Ora quei temibili predoni erano stati vinti con un'aspra guerriglia dalle valorose truppe italiane ed erano stati fissati al terreno, obbligati a rimanere fermi e a vivere di lavoro.

Ma il padre di Ali era rimasto ucciso da uno spezzone, una piccola bomba d'aeroplano, mentre



tentava di fuggire. Alì, ormai orfano, viveva con il resto della tribù, le cui capanne si ergevano a poca distanza dai poderi di Giovannino. Forse non era amato lì dentro e poi non capiva nulla della guerra e della giustizia, povero piccolo arabo, non sapeva che suo padre aveva fatto tanto male e che il destino l'aveva punito. Perciò odiava gli apparecchi e ogni volta che ne vedeva uno, si sentiva invadere da un senso di ferocia.

Questo era il punto oscuro nell'amicizia con Giovannino, per-

chè per il resto andavano d'accordo e facevano insieme lunghe scorribande nell'oasi in cerca di datteri, oppure sedevano sotto una palma a guardare i giornali illustrati, le cui figure per Alì erano addirittura favolose.

Per tutta risposta, Alì alzò la testa verso il cielo e con un gesto delle mani fece ben capire che se avesse potuto stringere uno di quegli uccelli meccanici, lo avrebbe stritolato volentieri. Ma non finì interamente, che gli arrivò sulla testa lanosa una terribile sventola che gli fece fare un passo avanti.

Fu il segnale della solita zuffa: ben presto i due ragazzi si accapigliarono in un corpo a corpo violento, rotolarono per terra tra una varietà di calci, schiaffi ed epiteti che si facevano una debita concorrenza, mentre la patuglia alata volteggiava tranquilla nell'aria calma, ignara di aver suscitato quel pandemonio a due colori.

Giovannino smise per il primo quando sentì suo padre chiamarlo da lontano.

- Per oggi te ne ho date abbastanza... - mormorò allonta-

nandosi di corsa verso la concessione. Ma si dimenticò di aggiungere: - ...e ne ho prese abbastanza!... - Infatti sulla sua fronte c'era un bernoccolo che aveva quasi le proporzioni di un fico d'India.



Dopo quel campionato di lotta chiuso alla pari, non si cercarono più: probabilmente Giovannino, per una questione di dignità, voleva prima guarire del suo bernoccolo in fronte.

Li riunì un incidente straordinario. Un pomeriggio fu visto un apparecchio abbassarsi lentamente, scendere a larga spirale e posarsi infine agilmente sul suolo sabbioso. Si fermò a circa duecento metri dall'oasi, come un grande uccello stanco che cercasse ristoro.

Due figure saltellanti si staccarono come razzi da due punti opposti e si scontrarono a poca distanza dall'aeroplano, guardandosi per traverso.

Giovannino era pallido dall'emozione e Alì aveva la bocca spalancata dalla meraviglia, ma non osò seguire il compagno che si dirigeva verso gli aviatori: guardava piuttosto quelle due figure uscite dalla fusoliera come si guardano due apparizioni.

Ecco che il terribile mostro di acciaio gli era vicino nella sua potente grandezza, nella sua temibile realtà.

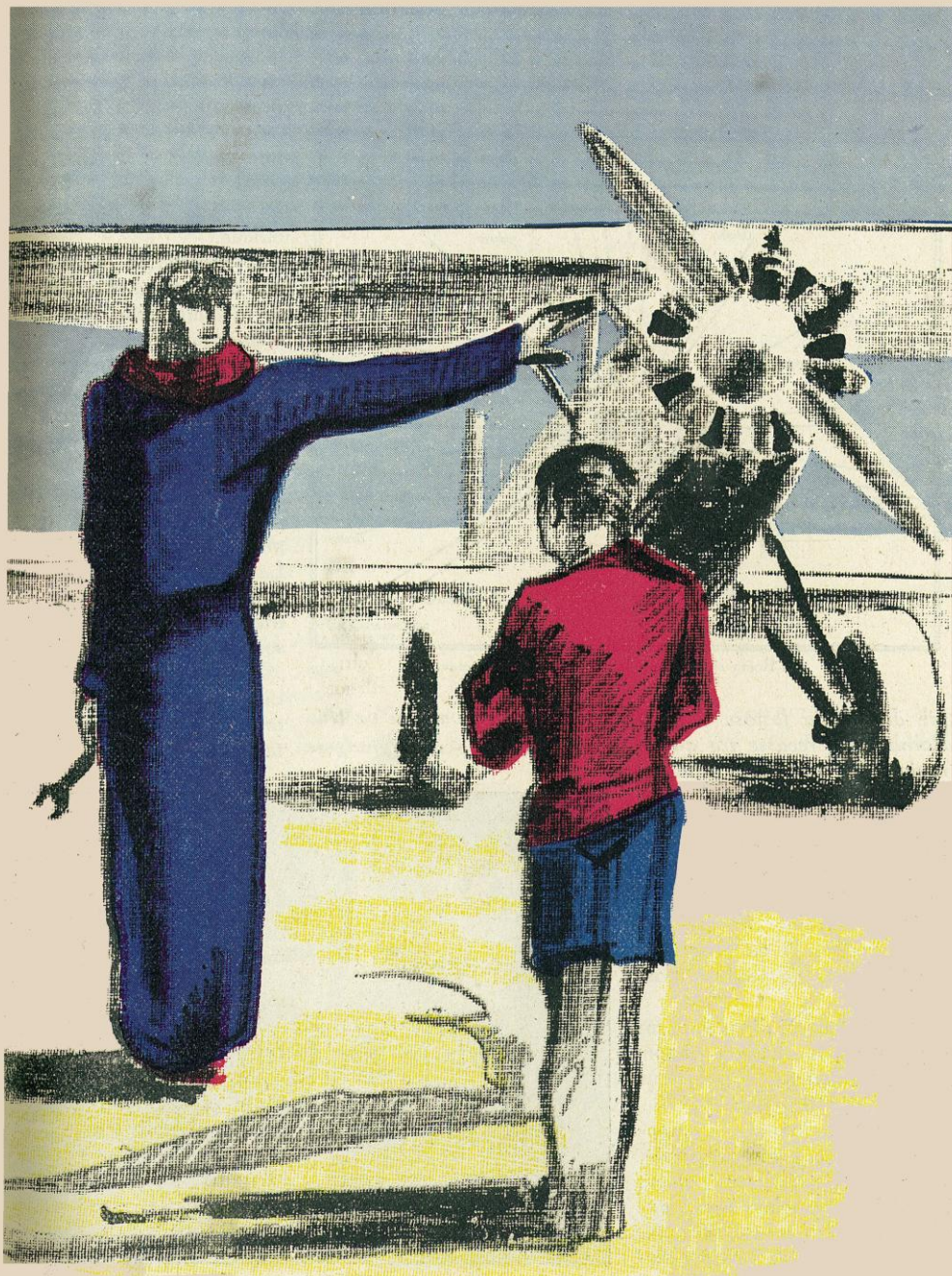
Frattanto il pilota e il motorista si erano rivolti a Giovannino:

- Di' un po', ragazzo, dobbiamo fare delle riparazioni, ma abbiamo bisogno di qualche arnese e di un secchio di acqua. C'è la tua casa qui vicino?

- Altrochè - rispose orgogliosamente Giovannino - È là in fondo e ci sono mio padre e mio fratello che potranno aiutare - e indicò con la mano la strada che dovevano seguire per arrivare ai suoi campi.

- Bene: allora, mentre facciamo un salto a casa tua, va' a riempire d'acqua questa latta, mentre quell'arabetto là - disse l'ufficiale indicando Alì - starà a guardia dell'apparecchio.

Giovannino ebbe una scossa: guardò a sua volta Alì e disse forte: - No, che vada lui a prendere l'acqua. La guardia all'apparecchio la faccio io! - E quando il suo rivale si avvicinò per prendere la latta vuota, gli lanciò un



tremendo sguardo di sfida e di disprezzo, ponendosi dinanzi all'apparecchio con un atteggiamento così fiero, come dovesse fargli scudo con il suo corpo (che non arrivava neppure alla fusoliera).

L'altro si allontanò, finché sparì tra le palme in direzione del pozzo. Cominciò a passare del tempo. Gli aviatori tornarono, presero a riparare l'avaria, ma avevano bisogno dell'acqua: e di Ali nemmeno la traccia. Dopo una mezz'ora, Giovannino si decise ad andarlo a cercare, sicuro, in cuor suo, che si trattasse di un dispetto bello e buono. Trovò invece Ali disteso per terra, a poca distanza dal pozzo, con un piede che sanguinava forte.

- Santa polenta! - gridò Giovannino col cuore che gli scoppiava - E che c'entra questo?

- E' già entrato - mormorò Ali piagnucolando; e accennò un grosso chiodo arrugginito e sanguinante che s'era appena tolto dal piede ferito.

Che fare? Giovannino se lo caricò in spalla come potè e lo trascinò dagli aviatori.

- E' una brutta ferita - disse l'ufficiale dopo avere esaminato il piede lacerato - lo non ho qui che della tintura di jodio e delle bende. Ora lo disinfectiamo e poi lo portiamo a Tripoli con l'apparecchio, questo ragazzo - e rivolgendosi al motorista: - Bisogna far presto, ho paura del tetano...

Mentre andava a pigliar l'acqua e mentre poi aiutava i due uomini a sbrigarli per la partenza, Giovannino, che vedeva Ali accovacciato in un angolo con gli occhi dilatati dallo spavento, si sentiva una gran voglia di piangere. Ma quando poi lo vide issare nella carlinga, non potè più contenersi: si arrampicò, gli andò vicino e lo baciò. Voleva dirgli molte cose, ma non seppe che gridargli:

- Buon divertimento in aria! - e all'orecchio - Sii buono con gli aviatori!

Quando l'aeroplano si fu innalzato, gli rimasero nell'anima quei due occhi terrorizzati: povero Ali, soffriva e non poteva neanche impallidire!...



Ma ora Ali è buono davvero con gli aviatori. Da due giorni cammina zoppicando per l'infer-

meria militare, perchè, grazie al salvataggio rapido, i dottori sono arrivati in tempo a scongiurare ogni pericolo e ad arrestare l'infezione.

Ali ha imparato molte cose in pochi giorni ed è felice, amico di tutti, e si sente in famiglia. Gli manca solo una persona: Giovannino, dal quale, però, non potrà fare a meno di tornare un bel giorno.

E quando incontra il tenente che lo ha salvato, gli bacia la mano e manda al suo amico lontano un pensiero che non sa bene esprimere, ma che significa press'a poco così: - Giovannino, è un

vero peccato che mio padre è morto così male, perchè anch'egli li avrebbe molto amati gli aviatori italiani come io li amo e amerò sempre. E forse se avesse potuto conoscerli, sarebbe stato felice di diventare italiano anch'egli!

Rosa Claudia Storti

“UMBILICUS ROMAEE”

E qualcuno dei nostri lettori, in una di queste meravigliose mattinate romane nelle quali una primavera incipiente ricca di sole e di promesse em-

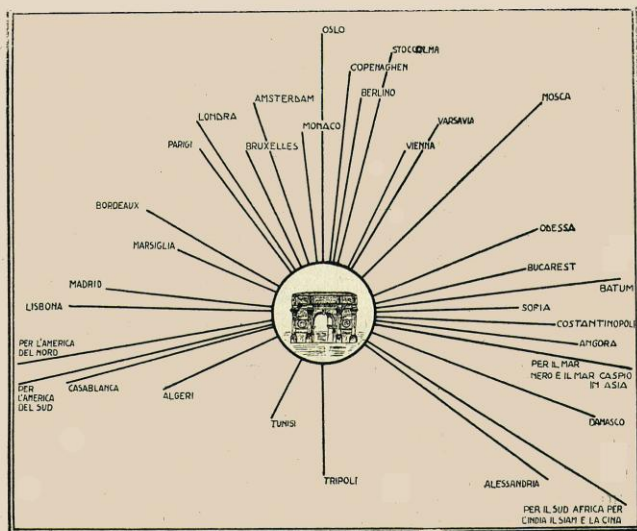
impetuosa dei Gracchi e la tragedia di Cicerone decapitato. La Via Sacra lambiva questa colonna dalla quale virtualmente partivano tutte le strade di Roma: dalla Flaminia che, procedendo per quello che oggi

le Gallie, alla Regina delle Vie che dall'umbilicus Romae si dirigeva a Brindisi, ove il mare non fu un ostacolo al suo prolungamento, ma divenne un mezzo perchè il colossale e sicuro cammino procedesse. Prenestina, la Labicana, la Capuanà e tutte le altre strade innestavano a vicenda, e finivano lì, nel cuore di Roma rappresentato dal simbolico umbilicus.

E siccome la legge romana non ammetteva che si allargasse la cinta della città se non quando, in virtù di una vittoria politica o militare, non fosse allargati i confini dell'Impero, dall'umbilicus Romae si prendevano le misure del circuito dell'Urbe.

Da quella colonna si cominciavano il viaggio per raggiungere i destini più lontani. La voce di Roma, della Roma Imperiale, possente, civilizzatrice, partiva da quelli che sono sassi dimenticati.

Per uno strano caso, l'umbilicus Romae si trova sopra una linea ideale che, prolungata, finirebbe nell'angolo che



Da Roma si irradiano le più grandi linee aeree.

pie di un'aria festosa il Foro Romano, si recasse tra quelle rovine ed osservasse attentamente ciò che si trova tra i Nuovi Rostrì e l'Arco di Settimio Severo, vedrebbe una base di una colonna di diametro molto vasto. Pochi vi fanno caso. E pochissimi sanno che cosa sia quella rovina di un'apparenza così modesta da passare inosservata.

Siamo, invece, dinanzi ad un monumento di altissima importanza simbolica: l'umbilicus Romae.

Era una colonna che sorgeva proprio nel centro di Roma. Da una parte, il Campidoglio; a sinistra, a pochi passi, l'antico Comitium e la Curia; davanti, i Vecchi ed i Nuovi Rostrì che conobbero l'eloquenza

è il Corso, arrivava al vecchio Ponte Milvio per raggiungere



La freccia indica i residui dell'umbilicus Romae, nel Foro Romano

nuova grandiosa Via dell'Impero forma con la Via dei Trionfi e ne è quasi la bisettrice.

Ma non di questo vogliamo parlare. L'umbilicus Romae era il centro di quella immensa rete di strade che Roma tracciò nel mondo e attraverso le quali era possibile raggiungere i più lontani paesi.

Oggi Roma ritrova forse la sua missione?

Giorni or sono, un giornale romano riprodusse un disegno dal quale appariva chiaro come l'Urbe Mussoliniana accenni a divenire il cuore da cui irradiano le vie dell'aria per tutto il mondo; ed è recente una deliberazione del Governo inglese che fissa lo scalo a Roma anche per la via delle Indie.

Peccato che l'umbilicus Romae sia troppo poca cosa così come è oggi. Se fosse possibile inalzarlo e restaurarlo, sorgerebbe nel Foro un monumento il cui significato sarebbe suggestivo e la voce potente. Quella voce direbbe: "Io mi ergevo qui, accanto alla Via Sacra, sulla quale batteva l'ombra mia allorché i cavalli dei corrieri di Roma partivano dalla mia base per raggiungere le antiche colonie, gli antichi domini.

Quelle strade furono poi faticosamente percorse, quando ancora sorgevo superba, da turbe di pellegrini che venivano a Roma a venerare una seconda civiltà romana. Oggi, ridotta a poca cosa, da me presero il volo coloro che attraverso il cielo dirigono le ali verso le più lontane terre".

Se la voce di quella colonna potesse essere ascoltata in alto, non dubitiamo che vedremmo risorgere l'umbilicus Romae con sopra incisi i nomi dei paesi che le ali italiane partenti da Roma raggiungono.

Certo le esigenze nuove della tecnica del volo ci allontanerebbero dal luogo angusto ed augusto dove i ruderi dell'umbilicus Romae si trovano. Ma lo spirito delle cose è immortale. Vive, anche se i luoghi mutano qualcuno dei loro aspetti secondari. Vive, perchè il pensiero e l'animo si ritemprano nelle antiche glorie e per le nuove immancabili vittorie.

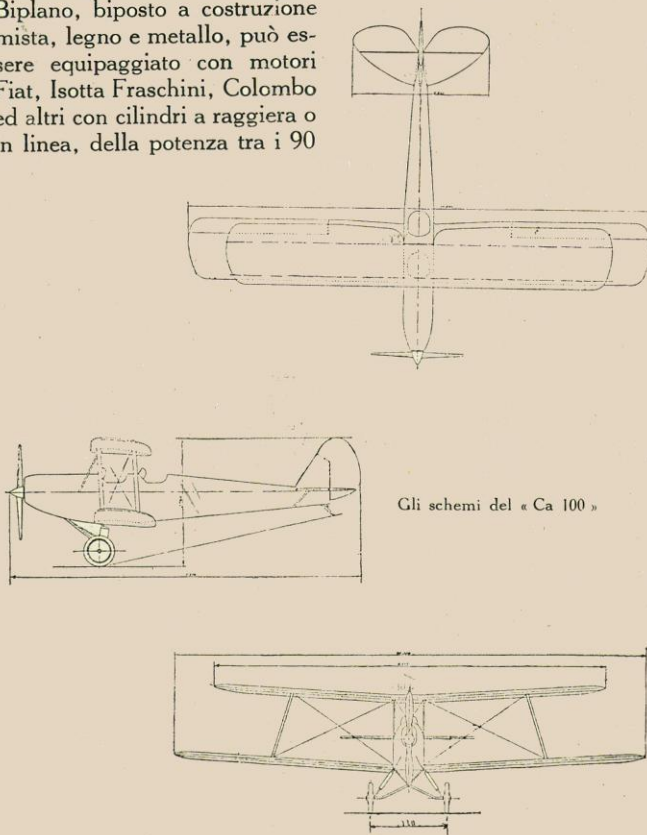
Vittorio Nugoli

I NOSTRI APPARECCHI

IL CAPRONCINO

Il « Ca. 100 », o *Caproncino* come comunemente viene chiamato sui nostri campi d'aviazione, è uno dei più usati apparecchi da turismo e da scuola. Biplano, biposto a costruzione mista, legno e metallo, può essere equipaggiato con motori Fiat, Isotta Fraschini, Colombo ed altri con cilindri a raggiera o in linea, della potenza tra i 90

che assicura l'indeforabilità della costruzione. Il rivestimento della fusoliera è in pannelli di compensato; soltanto la par-

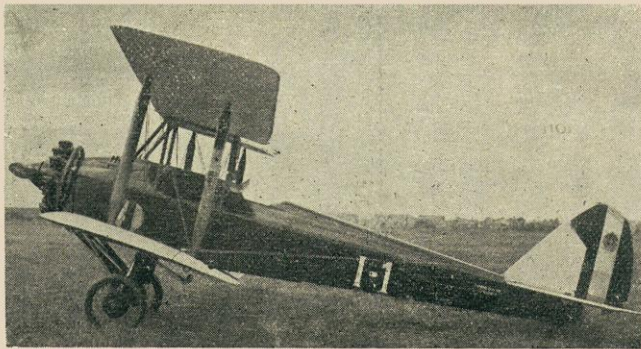


e i 120 cavalli, raffreddati ad aria e azionanti un'elica trattativa.

La struttura resistente della fusoliera è costituita da quattro longheroni in legno, collegati tra loro da centine e da un sistema a traliccio triangolare

te anteriore, che fa da capottatura del motore, è in duralluminio.

Il pilota e il passeggero accedono ai loro posti per mezzo di sportelli praticati sui fianchi della fusoliera. Dietro il posto del pilota, sul dorso della fusoliera,



Il Caproni 100 monoposto per acrobazia

liera, trovasi un ampio bagagliaio facilmente accessibile.

Gli impennaggi sono in legno, il piano fisso orizzontale è in un solo pezzo ed è regolabile in volo a mezzo di un congegno di molle; i bordi di uscita sono in tubi di acciaio e il rivestimento è in tela.

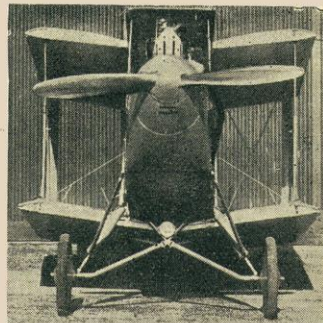
Il carrello è del tipo aperto a ruote snodate, costruito in tubi di acciaio carenati, con ammortizzatori a molla di acciaio nelle gambe di forza. Le ruote sono munite di freni.

La cellula biplana ad ali disuguali, si compone di quattro piani alari uniti da quattro montanti in legno ed otto tiranti in profilato di acciaio. Le ali hanno forma rettangolare. La struttura è in legno e il rivestimento è in tela. I due longheroni delle ali sono a sezione a I, le centine sono pure in legno con struttura a traliccio triangolare.

Dato il sistema di costruzione molto robusta, il *Caproncino*, opportunamente rinforzato, serve pure per scuola di acrobazia e esegue tutte le manovre, anche le più difficili.

Può essere trasformato in idrovolante sostituendo al carrello due galleggianti che sono costruiti con incastellatura speciale in tubi di acciaio per l'attacco alla fusoliera.

Munito di un motore Fiat A. 50 da 90 cavalli, il *Caproncino* sviluppa una velocità massima



Ad ali ripiegate il Ca 100 occupa lo spazio di una grossa automobile.

di 170 chilometri, decolla in 100 metri ed atterra in 90 metri. Ha una autonomia di 4 ore e mezzo che gli permette di volare per circa 700 chilometri. Il peso a vuoto è di 440 chili e porta un carico utile di 280 chili.

A. M.

LA TARTARUGA E LA RONDINE



i era al tempo in cui gli animali, invece di tacere - come sempre dovrebbero - avevano preso, essi pure, la brutta abitudine di parlare.

E avvenne, per tal modo, che due animali, tanto diversi tra loro e tanto lontani, una tartaruga e una rondine, trovarono da discutere e da bisticciarsi. Come fu, precisamente, io non so. Ma potrei giurare che non fu la terreste tartaruga ad accostarsi alla rondine; ma piuttosto questa a discendere, in capriccioso volo, dalle azzurre praterie del cielo, verso l'erbose fossato, al fianco d'una strada, su cui la tartaruga procedeva a fatica, puntellandosi di passo in passo su uno dei suoi placidi piedi.

E dovette essere certo la rondine, agile e sbarazzina, a squittire, passando rasente su quella buffa carcassa, una sua risata insolente.

La tartaruga brontolò:

- Cosa c'è da ridere?

- C'è - rispose la rondine - che

mi pare impossibile, oggi, in mezzo a tanto moto ch'è sulla terra e nel cielo, vedere una bestia lenta e sonnacchiosa come te...

- Chi, lenta? Chi, sonnacchiosa? Taci, fraschetta imprudente! Ma lo sai, di dove vengo, io? Vengo dalla siepe dell'orto. E, a venire fin qui, ci ho messo quattro giorni soltanto!

La rondine trillò un'altra risata, anche più impertinente della

prima. E la tartaruga seguì a bofonchiare:

- Sta' a vedere che a fare tanta strada, non ci vuole il suo tempo! E tu, saresti forse capace di fare più presto di me?

- Ma non vedi, testuggine della malora? - gridò, spazientita, la rondine - Non vedi che ho le ali? Almeno tu mi lasciassi la soddisfazione di ridere, le poche volte che ti guardo! Ma il buffo è che tu brontoli, della mia gioia.

E la mia gioia, invece, è grande come questo bel cielo in cui posso volare: una gioia grande ed azzurra... Già tu non mi puoi capire: non arrivi neppure a vedermi, condannata, come

sei, a tenere il tuo muso su fango....

A questo insulto, persino la tartaruga ebbe un piccolo sobbalzo; e tentò di avventarsi sulla rondine. Ma poiché si trovava coi suoi piedi in pendio, le successe di ruzzolare fino in fondo al fossato; e lì rimase, con la pesante carcassa per terra e le inutili zampe per aria, senza potersi rialzare.

- Cosa t'è successo? - chiese

la rondine, ridendo, questa volta, da non poterne più. - Vuoi che ti aiuti? Ti passerò vicino, volando: e, con un solo colpo

d'ala, potrò rimetterti in gambe....

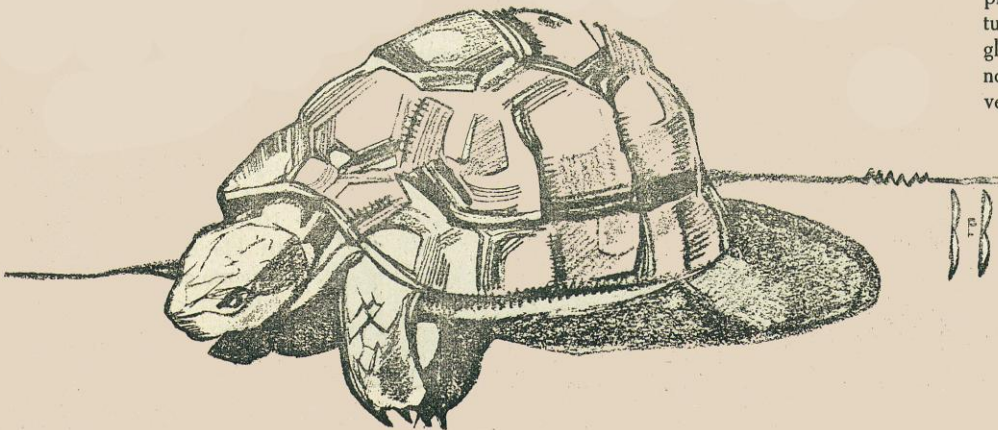
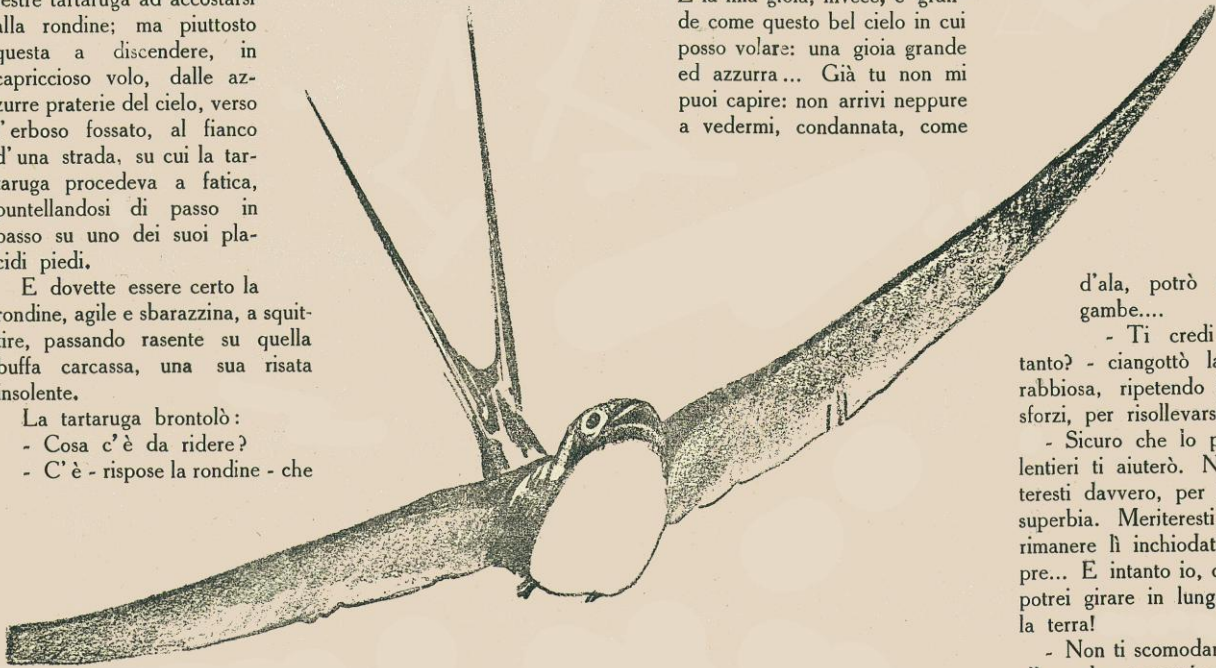
- Ti credi proprio da tanto? - ciangottò la testuggine, rabbiosa, ripetendo i suoi inutili sforzi, per sollevarsi da sola.

- Sicuro che lo posso! E volentieri ti aiuterò. Non lo meriteresti davvero, per la tua goffa superbia. Meriteresti, invece, di rimanere lì inchiodata, per sempre... E intanto io, coi miei voli, potrei girare in lungo e in largo la terra!

- Non ti scomodare! - rispose allora la testuggine - Non ho più bisogno di te. Girare quanto tu vuoi... Io ho trovato di meglio: a starmene così capovolta, non ho neppure bisogno di muovermi, per volare e girare: perché sono, ora, il cielo e la terra, che mi girano velocissimamente d'intorno.

Quella stupida bestia insuperbiva del suo capogiro!

Vedeva, al di sopra dei suoi deboli occhi, avvezzi a guardare soltanto per terra, le nuvole del cielo correre veloci; vedeva, nella sua vertigine,

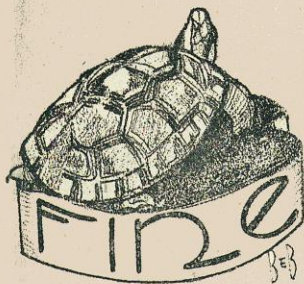


roteare le cime degli alberi, e tutte le cose, all'intorno, in un vortice, come fossero trascinate dal vento. E, pur soffrendo moltissimo di quel suo stato di miseria, essendo irrimediabilmente ferma con la dura gobba alla terra, ebbe la stoltezza di gridare alla rondine:

- Guardami, ora, meschinella pennuta! E' così, che si vola!...

Ma la rondine non le rispose nemmeno. Battè l'ali tre volte, e scomparve, nella gloria del cielo e del sole.

Ostilio Lucarini



Il Manuale per il pilotaggio di velivoli

Il Ministero dell'Aeronautica ha permesso al R. Aero Club d'Italia di provvedere alla stampa e di disporre per la vendita al pubblico di una edizione speciale della pubblicazione

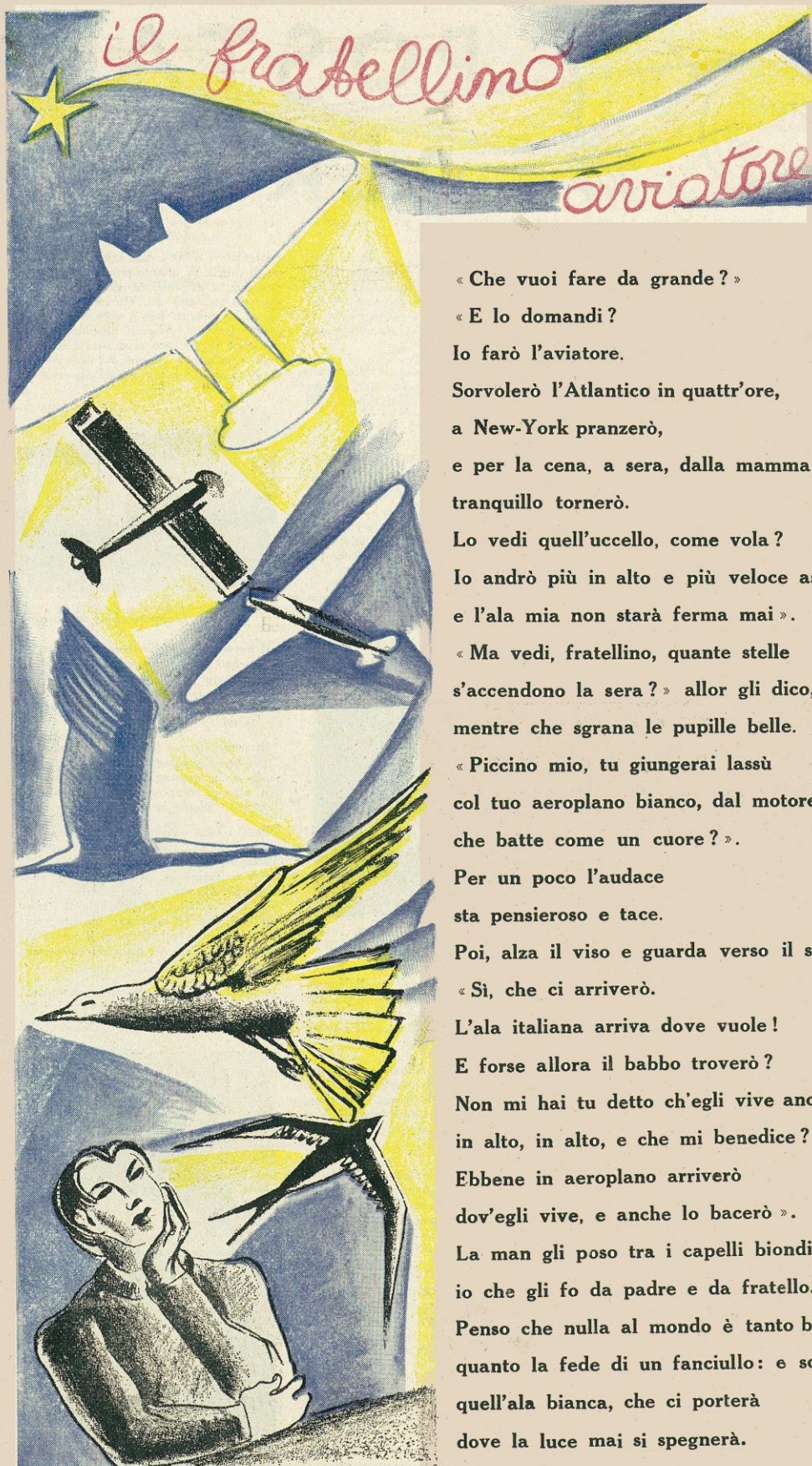
« Il Manuale per il pilotaggio di velivoli ».

Per il valore intrinseco della trattazione sobria, ma pur completa e precisa e che raccoglie il frutto della saggia esperienza di vecchi e valenti istruttori di pilotaggio, questo « Manuale » si raccomanda da sè sia al provetto pilota, che potrà rinfrescarvi e perfezionarvi le sue cognizioni, sia all'ievo che vi troverà la guida eminentemente didattica, efficace e sicura per la nobile ed attraente arte del pilotaggio.

Una vera lacuna che viene a colmarsi con il Manuale il quale incontrerà ne siamo sicuri, il più favorevole accogliamento anche perchè il testo, arricchito di disegni e vignette tecnicamente perfette pur essendo di tono leggermente caricaturale, non solo appaga ogni esigenza del lettore per la perspicua illustrazione della materia, ma ne avvince altresì l'interesse per lo stile fluido e brillante con cui essa è trattata.

Il Manuale è messo in vendita al prezzo di L. 5 presso le Sedi di tutti gli Aero Clubs provinciali.

Gli utili ricavati dalla vendita sono devoluti a favore degli Istituti degli Orfani Aviatori in Loreto e Gorizia.



« Che vuoi fare da grande? »

« E lo domandi? »

Io farò l'aviatore.

Sorvolerò l'Atlantico in quattr'ore, a New-York pranzerò, e per la cena, a sera, dalla mamma tranquillo tornerò.

Lo vedi quell'uccello, come vola?

Io andrò più in alto e più veloce assai, e l'ala mia non starà ferma mai ».

« Ma vedi, fratellino, quante stelle s'accendono la sera? » allor gli dico, mentre che sgrana le pupille belle.

« Piccino mio, tu giungerai lassù col tuo aeroplano bianco, dal motore che batte come un cuore? ».

Per un poco l'audace sta pensieroso e tace.

Poi, alza il viso e guarda verso il sole

« Sì, che ci arriverò.

L'ala italiana arriva dove vuole!

E forse allora il babbo troverò?

Non mi hai tu detto ch'egli vive ancora, in alto, in alto, e che mi benedice?

Ebbene in aeroplano arriverò dov'egli vive, e anche lo bacerò ».

La man gli poso tra i capelli biondi, io che gli fo da padre e da fratello.

Penso che nulla al mondo è tanto bello, quanto la fede di un fanciullo: e sogno quell'ala bianca, che ci porterà dove la luce mai si spegnerà.

E. Palmieri

POSTA AEREA

emisf. occidentale emisf. orientale

IONES BRESCIANI - *Brescia*. — Il titolo minimo per essere ammessi al corso premilitare di pilotaggio è la licenza di Scuola media inferiore. Bisogna quindi che tu studi ancora. Saluti affettuosi.

GIOVANNI PASQUALE - *Roma*. — L'S. 55-X si spedisce in omaggio a tutti gli abbonati. Quindi lo riceverai anche tu come pure riceverai i numeri arretrati del giornale. Per avere il cambio dell'indirizzo, manda un francobollo da cent. 50. Saluti cordiali.

PIERO PETRICCIUOLE - *Milano*. — Per avere numeri arretrati manda pure l'importo in francobolli. Saluti.

FRANCESCO SCUDERI - *Catania*. — Ti è stato spedito l'opuscolo riguardante l'Accademia aeronautica. Per avere le fotografie della Crociera bisogna procurare almeno 10 nuovi abbonati. Mettiti all'opera. Saluti affettuosi.

LEONARDO CRUPPUSO - *Caltanissetta*. — Ti è stato spedito l'S. 55-X ed ormai ti sarà già pervenuto. A suo tempo mandaci il tuo nuovo indirizzo nella speranza

ABBONATO CREMONESE. — Ti è stato spedito l'S. 55-X da te desiderato. Il più grande idrovolante del mondo è l'*Umberto Maddalena*, che pesa a vuoto 29 tonnellate e 55 tonnellate a pieno carico. È azionato da 12 motori Fiat da 550 cavalli. Saluti affettuosi.

ITALO VACCARO - *Genova*. — Peccato che le fotografie da te mandate non si possano riprodurre perché mal riuscite. Ripeti il tentativo. Saluti.

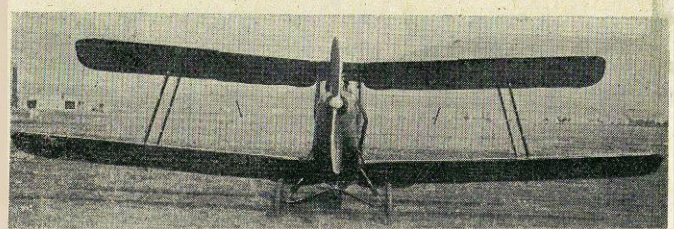
LUIGI MELONI - *Ferrara*. — Non è possibile contentarti, perché è proibito riprodurre armi da guerra. Ti attingo tra i nostri abbonati. Saluti fascisti.

RINO ALBIERO - *Valdarno*. — Ti sono stati spediti i numeri mancanti e l'S. 55-X. Per quanto occorre, rivolgiti alla Ditta Aeromodelli e Accessori, Via Riva Reno 118 - Bologna. Saluti.

NINO RIGOTTI - *Padova*. — Nella speranza che riuscirai a procurare altri abbonati ti sono stati spediti 2 esemplari dell'S. 55-X. Attendo e ti saluto caramente.

contentatevi quindi, voi anziani (per modo di dire!), di quanto possiamo mettere, per ora, a disposizione della vostra più espressa capacità e... aiutateci nella semina. La rubrica per il volo a vela sarà presto istituita. Auguro alle tue ottime iniziative il più lieto successo. Il corso di volo a vela può durare da una ventina di giorni a un mese, secondo la stagione

scoccia invece che ti sia giunto l'S. 55 in così cattive condizioni ed ho pregato lo Amministratore di inviartene, in via del tutto eccezionale, una seconda copia. Anche l'opuscolo dell'Accademia Aeronautica di è stato spedito mentre non posso accontentarti per quanto riguarda l'aquila. Questa non può essere portata che da chi ha anche il diritto di calcare sul ca-



L'apparecchio da turismo "Ca 100" visto di fronte

e il numero degli allievi e si esaurisce in circa venti lezioni. Diffondi l'*Aquilone* e avrai compiuto un grande passo verso le mete che sogni di raggiungere. Ricevuto l'abbonamento del camerata Lucidi. Grazie. Alalà.

BUSIGNON GUIDO - *Rigolato*. — Bravo per i tuoi buoni propositi di propaganda. La gente della montagna è capace più di ogni altra di comprendere la passione per l'azzurro. Salutissimi.

BETTI CARLO - *Roma*. — Firmi Giuliano e scrivi sotto Carlo. Insomma: Carlo o Giuliano? O tutti e due? Non ti decidi mai a scrivermi per paura di essere preso in giro?! Questa sì che è bella! O che forse ho l'aria di prendere in giro i miei Aquilotti, io? Ti sono stati spediti i numeri richiesti e qui ricambio il saluto affettuoso ben lieto se mi scriverai spesso senza... falsi timori!

GIOORGIO PAGLIETTI - *Sassari*. — Non mi « scocci » proprio nulla, caro Giorgio! Mi

po il berretto da aviatore. Pubblichiamo in questo numero l'elenco dei primati conquistati dall'ala italiana. Va bene? Quanti sono gli abbonati di Cagliari? Pochini, pochini! Non vale la pena di indicarli con cifre. Ricorreremo invece alle cifre per formare il bel numero di abbonati procurati dalla tua buona propaganda. A noi!

CHIRICO SALVATORE - *Nicotera*. — Niente « lei », niente « voi » e niente « saluti devotissimi ». Se debbo essere uno zio autorevole, che mette soggezione, preferisco abbandonare la parentela e montare in cattedra. Te l'immagini lo zio Falcone... professore, per esempio, di aeronautica? Ti abbiamo spedito l'S. 55 ed una seconda copia del n. 5. Ricambio i saluti di Mazzitelli ed i tuoi, cordialmente.

AVVOLTOIO NERO arriva da *Milano* su di una cartolina postale e comincia: « *Illustra zio Falcone! Notate la mia velocità: ieri mi abbonavo e oggi mi metto in comunicazione con voi* ». Nota la velocità, ma noto anche l'*illustre* e il *voi*. Un...



Il "Caproncino" visto di tre quarti

che, anche soldato, manterrai i contatti col tuo giornale. Saluti cordiali.

ALDO BURATO - *San Gimignano*. — Avrai già ricevuto l'opuscolo che hai richiesto. Per entrare nell'Accademia aeronautica occorre la licenza di scuola media superiore; quindi è valido il diploma di licenza delle Commerciali superiori, ma non quello delle inferiori. Manda pure il raccontino. Ricambio saluti fascisti.

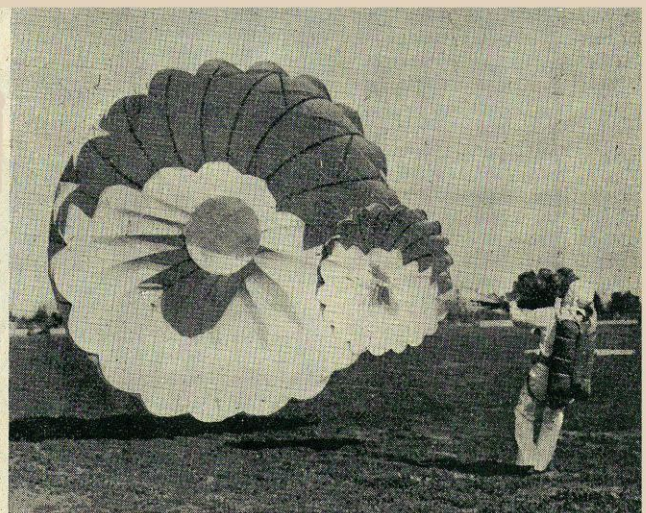
MARIO PAGELLA - *Milano*. — Manda pure la commedia che pubblicheremo se adatta e se... sta bene in piedi. Saluti cordiali.

ANGELO CARRER - *Treviso*. — Spiacente dell'accaduto ti ho fatto spedire nuovamente il modello, nella certezza che farai qualche nuovo abbonato. Ricambio saluti fascisti.

ALBERTO MARTELLI - *Bologna*. — Anche a te è stato nuovamente spedito l'S. 55-X. Per conoscere il prezzo di quel metorino, rivolgiti costà alla Ditta Aeromodelli, Via Riva Reno 118, dicendo che sei nostro abbonato. Saluti cordiali.

SANTINO FERRARIO - *Milano*. — Tutte le notizie che mi domandi puoi averle rivolgendoti a cotesto Aero Club. Ti sono stati spediti due apparecchi per propaganda. Spero molto che riuscirai a procurare molti abbonati. Saluti fascisti.

FERLINI GIOVANNI - *Foligno*. — C'è chi la vuole cotta e c'è chi la vuole cruda: chi dice che l'*Aquilone* è troppo elementare, chi invece lamenta le pagine... difficili! Noi, che vogliamo formare un sempre più vasto cerchio di simpatie attorno al giornale, ci sforziamo di accontentare tutti, prendendo nota di ogni desiderio che andremo man mano esaudendo nei limiti del possibile. Un giornale « più tecnico » come tu vorresti, allontanerebbe da noi quelli che vengono per un giovanile — diciamo pure fanciullesco — e istintivo entusiasmo per l'arma azzurra, ai quali i « problemi tecnici » non possono ancora interessare. Essi rappresentano però il terreno fecondo sul quale seminiamo. Ac-



Un originale paracadute a doppia calotta è stato recentemente sperimentato in America

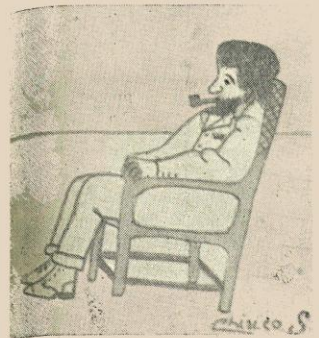
leggete le

Vie dell'aria

viale
dell'Università
Roma

Abbonamento
annuo
Lire 12,50

«Avvoltoio nero» che potrebbe essere a dir poco, il capo temutissimo di una tribù di pellerosse, dovrebbe odiare certi termini cerimoniosi. Invece il nostro «Avvoltoio nero» è anche cavaliere! «Scritto principalmente per il rimprovero da voi fatto ad Avionetta, quando dite che siete poco contento del nido di Milano. Sfido io! Il primo fascicolo che ho visto presso tutti i giornalai del mio rione è stato il



Salvatore Chirico di Nicotera si è fatto certamente una brutta opinione di Zio Falcone.

N. 5. Se lo divulgherete un po' di più, vedrete che il nido si farà più numeroso, senta polenta!». Bene; riconosco nel finale il fiero «Avvoltoio nero»; ma mi sia permesso osservare che io mi riferivo, nel mio appunto, agli abbonati i quali, per una città popolosa, dinamica, giovane (di anima) come Milano, sono pochini. Vedremo, al prossimo Convegno degli Aquilotti, che terremo appunto a Milano, se sarà il caso di ricredermi. Ho inoltrato presso S. E. il Ministro delle Comunicazioni il tuo reclamo per avere una cartolina di formato più grande sulla quale poter scrivere tanto di più. Sai che mi ha risposto? Che ci sono i francobolli da 50 centesimi che permettono — ahimè! — di scrivere anche quattro facciate formato protocollo... Bella figura che mi hai fatto fare! Che ne penso della sua orribile scrittura? Che ne vedo, ogni giorno, di peggio, ma che mi dicono tutte, come la tua, tante cose belle e gentili da rendersi gradite e simpatiche. Ricambio saluti fascisti. A proposito: l'S 55 (grande, bello, interessante, utile) è riservato come dono agli abbonati e lo riceverai anche tu.

GIOVANNI FLORES - Napoli. — Attendo di conoscere come avrai svolto il tuo lavoro di collegamento con gli altri aquilotti napoletani e auguro un felice risultato all'iniziativa. E' stato inviato il saggio al tuo amico di Portofidone e se non sarà... di legno anche lui, potremo contare su di un nuovo aquilotto. Consiglierei volentieri il libro del Vallardi se questi me lo manderà in esame. Ricambio gli affettuosi saluti.

MARCELLO LUCHETTI - Prato. — Dopo di aver citato due volte all'«Ordine del giorno» il tuo nome, segnalo queste tue parole che riassumono un ottimo programma d'azione: «Attualmente sto svolgendo, senza soste, le mie propagande. I numeri che io ricevo, passano da una mano all'altra, cosicché se non altro il periodico viene ad essere conosciuto da una cerchia sempre più vasta di giovani. Quando non posso ottenere l'abbonamento, tengo a far sapere che il giornale si trova presso le principali edicole». Molto bene. L'abbonamento di ROSSI FRANCO di Livorno a tutt'oggi (25 marzo) non è ancora pervenuto, mentre è stato dato corso all'abbonamento di BRUNO CECCHI dal gennaio u. s. I cartoni dell'S 55 agli abbonati Vignolini, Lucchesi, Cipriotti, Nardini, Mariotti, Lenzi, Nistri, Bresci (cui invio il mio saluto) risultano spediti. E spediti anche i saggi a Dentis, Querci, Storai, Rossi, Pelagatti, Guasti, Mazzetti, Martini, Vannucci e Giusti che verranno senza dubbio al nido e ti daranno diritto ad una terza citazione all'«Or-

dine del giorno». Gradirò moltissimo la fotografia del gruppo degli aquilotti pratici che sarà pubblicata. Grazie e bravo. Salutissimi.

AVIATRICE - Roma. — Sicuro: ricordiamo anche noi l'anniversario triste ed eroico, e con le tue parole di giovanissima appassionata dell'arma azzurra: «Mentre ti scrivo penso che il 19 corrente ricorre l'anniversario della scomparsa di tre eroi: MADDALENA, CECCONI, DA MONTE. Tre fulgidissimi esempi, tre audaci, caduti dal Cielo. L'aviazione li ricorda con orgoglio ed anche noi dobbiamo ricordarli, nel nostro cuore e nel nostro cantuccio della posta aerea. Io non dimentico gli Anniversari dell'Aeronautica. Ogni data è stampata nella mia mente e nel mio cuore». Brava. Gli anniversari presentano le tappe del passato e su ciascuna risplende una fiaccola che illumina le vie del domani. Quando andremo a Tripoli? Aspettiamo la... «lotteria» prima di fissare date! Non si sa mai!... Ricambio gli azzurri saluti.

NICOLINO ADILETTA - Lacedonia. — Se l'S 55 l'hai esposto a scopo di propaganda nella sala di disegno dell'Istituto Magistrale di cui tuo Padre è Preside, è giusto che te ne sia spedito un altro che terrei per tuo conto. Come hai veduto sei stato citato all'«Ordine del giorno» per la buona propaganda e qui decreto un BRAVO (tutto maiuscolo) all'aquilotto Restino Pietro che è il tuo aiutante di campo. Tutti i nuovi abbonati avranno l'S 55. Molti cordiali saluti estensibili a tutto il nido che m'auguro di vedere sempre più vasto.

AVIONETTA di Milano non sta più nelle piume di rondinella felice per il suo articolo pubblicato e per il premio vinto al concorso e brilla gioiosamente: «Oh, milanesi! Oh, popol di Milano! Evviva l'Aquilone! Evviva lo zio Falcone!». Ma pensa, Avionetta, che il tuo articolo su Maddalena è stato — nientemeno-



Antonio Mazzitelli di Nicotera ha cambiato idea. Ecco come vede, oggi, Zio Falcone; speriamo che sia la definitiva.

no! — trasmesso alla radio dalla stazione di Roma, proprio il 19 marzo, nell'Anniversario eroico. Sei contenta? Riceverai il libro ed anche l'S 55 cui hai diritto come abbonata. Ed ora: sotto a fare di Milano un centro di Aquilotti e di Rondinelle così che per il prossimo giugno attorno alla Madonna sia tutto un frullio d'ali! Grazie delle affettuosità, ricambiatissime.

MILA ISMIA - Pisa. — «La posta aerea» deve essere letta da tutti. Dico deve, quindi tu hai fatto benissimo a scorrere tutte le risposte. E' fatta apposta questa pagina, per mettere in pubblico pensie-

ri, sentimenti, entusiasmi, progetti, proteste... chi più ne ha più ne metta: per destare fervore di iniziative e spirito di emulazione, per provocare il contagio



Questo profilo dantesco è, secondo Gian Carlo Zanca di Mantova, quello di Zio Falcone.

del «tifo azzurro», per formare con i giovanissimi amici di questo giornale una vasta e operosa famiglia da cui spiccheranno il volo le Aquile superbe dell'Italia fascista di domani. A Pisa c'è qualche altro abbonato (oltre quelli procurati da te) e non tarderete a conoscerli. Come si chiama l'Aquilotto di cui mandasti l'importo dell'abbonamento nella lettera contenente il lavoro del Barghetti? Comunicami il nome e ti sarò preciso: mi sembra però di non aver ricevuto la lettera di cui fai cenno. Ricambio i cordialissimi saluti.

LUIGI PAZIENTI - Roma. — Tu sei Pazienti di nome io sono di... professione! Puoi quindi rivolgermi tutte le domande che ti verranno in mente. A Bolli Guerriero è stato mandato l'S 55 ed a Costanzo Conti e Felice Giardino di Torino e ad Aldo e Settimio Pazienti di Roma è stato inviato il numero recante il tuo disegno confidando così di avere conquistato quattro nuovi Aquilotti. Manda pure giochi per l'Enimmistica e vieni a trovarmi... Cioè no: non venire. Non mi troveresti. Ci conosceremo alla prima prossima adunata degli Aquilotti romani. Quando?... Dove?... Un po' di pazienza caro Pazienti!

Il concorso sul «RITRATTO IMMAGINARIO DELLO ZIO FALCONE» ha dato e continua a dare materiale sufficiente per una... mostra del ritratto! Ho quindi deciso, per premiare la buona volontà dei miei Aquilotti e delle mie Rondini e per dare libero sfogo alla loro simpatia per la mia modesta persona che si manifesta, per mezzo di questo concorso, nella più simpatica forma, di rendere la gara PERMANENTE. Vengano dunque i miei fantasiosi ritratti e tutti quelli giudicati originali e meritevoli di... pubblicità, saranno pubblicati e premiati.

Ciò premesso ho inviato un premio ai seguenti autori di ritratti pubblicati a tutto il numero precedente: A Ugo Bignami di Milano, Sergio Favero di Torino e Uberto Travagli di Roma, ho inviato una bella serie di fotografie di lusso della Roma di Mussolini e un bel libro è stato spedito ai seguenti: Giovanni Flores di Napoli, Luigi Pazienti di Roma, Giovanni Andreani di Torino, Antonio Mazzitelli di Nicotera, Emilio Morandi di Parma.

Ed ecco il concorso per il mese di aprile: «Diagnosi, in prosa o in versi (con o senza illustrazioni) sul tema: Aprile dolce dormire!». Termine: 30 aprile p. v.

Al prossimo numero i risultati del concorso originale per un pensiero affettuoso da esprimersi al sottoscritto senza usare penna, matita e inchiostro.

RIMANDIAMO AL PROSSIMO NUMERO, per mancanza di spazio, le soluzioni e i nomi dei solutori dei giochi che vanno dal N. 5 al N. 20, con relativa assegnazione dei premi. Torniamo ad avvertire che non si tiene conto delle soluzioni che non sono inviate a mezzo di cartolina postale e nel termine stabilito.

A tutti gli Aquilotti e a tutte le Rondini dell'«Aquilone», noti ed ignoti, vicini e lontani, gli Auguri della Buona Pasqua dello

Zio Falcone



CAMPIONATO 1934-XII

25. - INDOVINELLO

Vivo in campagna come una provinciale ma fra mollezze passo la mia vita: padrona d'un castello originale me ne sto chiusa in quel come romita, sarebbe il progredire il mio ideale, ma se pian piano fo la mia salita rifò quindi la via con pari stento lasciando ovunque lagrime d'argento.

26. - SCIARADA

Strappato dalle viscere del suolo Monete, armi, utensili Io mi secondo sa fornir da solo. Il primo il monte copre e la pianura Grato per l'occhio e variato tanto Che non l'arriva numero o misura. Il tutto è gran veleno e molto usato Dal pittor sia modesto o elevato

27. - BIZZARRIA

D'una pulita lettera Io mi servo per far certi lavori. Qual sia mai questa lettera Lo sapete, miei lettori?

28. - METAGRAMMA

Col P sono alimento, Col R sono anfibio, Col L riparo dal freddo, Col C sono animale, Col T sono ricovero.

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

Scadenza: 20 aprile 1934-XII.

Premio: Graziosa spilla ricordo dell'Anno Santo.

AGLI ABBONATI

Moltissimi abbonati hanno preso parte ai due nostri ultimi Concorsi, che si sono chiusi il 28 febbraio scorso. L'esame dei lavori presentati è già iniziato e la Commissione giudicatrice spera di poter dare il proprio responso verso la fine del prossimo mese di Aprile.



(Continuazione dal numero precedente)

Come calcolare, però, quanto pesavamo, se non avevamo nessuna bilancia?

Non potevamo far le prove con un peso qualunque, perchè a noi interessava sapere con certezza se l'aquilone poteva o no alzarci.

Per due o tre giorni facemmo degli inutili tentativi, fino a che mi venne un'idea improvvisa.

— Ho trovato, Bibi, ho trovato.

— Che cosa?

— Come faremo a pesarci.

— Davvero? Dimmelo, Marino, fa' presto!

— Ci peseremo con l'altalena.

— Con l'altalena?

— Sì, con l'altalena; lo sai cos'è?

— Sì; s'attacca una corda a un albero, e poi...

— No, no! Parlo di quella con la tavola appoggiata sul barile.

— Ah, ho capito! Quando uno si mette a cavallo da una parte e uno dall'altra e se uno va su, l'altro va giù, e poi va su un'altra volta.

— Bravo, proprio quella...

— Ma come faremo, però?

— Ora vedrai. Aiutami.

Prendemmo una botticella vuota, quella che c'era servita per modello del piccolo sacco volante e la rovesciammo in terra, puntellandola con due pietre perchè non rotolasse; poi vi appoggiammo in equilibrio una tavola lunga e stretta.

— Sta' attento, Bibi, che ora ti spiego tutto. Perchè la tavola ora non cade da una parte?

— Perchè? — ripeté imbarazzato — il perchè lo capisco, ma non te lo so dire...

— Guarda ora! Perchè adesso cade dalla tua parte?

— Perchè ci hai messo un sasso sopra.

— Giusto. E adesso perchè cade dalla parte mia?

— Perchè da quella parte ci hai messo un sasso più grosso.

— Benone. E se il sasso fosse stato uguale a quell'altro?

— Allora? Ah! Ho capito — La tavola non cadeva da nessuna parte e restava dritta.

— Bravissimo. Ora leviamo i sassi e mettiamo la tavola dritta, eh! proprio dritto. Sta' bene attento che non penda nè di qua, nè di là. Ecco, mi pare che vada bene così. Che ne dici?

— Sì, va bene.

— Ora facciamo un segno col carbone sulla tavola e sulla botticella.

— Per che fare?

— Vedi? Se muoviamo la tavola, cade da

una parte o dall'altra; invece se i due segni si toccano rimane dritta, in equilibrio. Visto?

— Sì, e ora che facciamo?

— Ecco; adesso tu ti siedi laggiù proprio in cima alla tavola.

— Però scende.

— Non importa, basta che non scivoli sulla botticella. Così va bene! Resta seduto lì.

Corsi a prendere un sacchetto e lo legai con la bocca alla estremità libera della tavola.

— Guarda che succede adesso, Bibi. Tu stai proprio sulla punta, così, e, per carità, non ti muovere da dove sei, se no cambia tutto.

Cominciai allora a riempire di sabbia e di pietre il sacchetto fino a che il peso lo tirò in giù insieme con la tavola, sollevando Bibi che rideva, tutto divertito.

Quando la tavola mi parve perfettamente dritta e i segni che avevo fatto erano tornati a toccarsi, chiusi l'imboccatura del sacco con uno spago e lo staccai dall'asse, dopo aver fatto scendere Bibi.

— Ecco fatto; questo pesa come Bibi. Ora tocca a te, vediamo se sai fare... Io mi siedo dov'eri tu...

— No, non dirmi nulla, che ho capito tutto.

— Lascia che ti aiuti a legare forte l'altro sacchetto, però; io peso più di te...

Bibi ripeté l'operazione, tutto serio e con grande solennità e così potemmo avere sottomano i nostri pesi calcolati con sufficiente esattezza.

Prima di trasportare l'aquilone all'aperto, pensai bene di fissare in terra con lunghi picchetti, in mezzo al prato, il rullo dello scandaglio con la corda avvolta.

Erano le prime ore del pomeriggio e il vento era debole; così non ci disturbò troppo quando portammo l'aquilone sul prato e lo legammo alla corda.

Solo verso sera il vento rinforzava ed aumentava di violenza sino a notte alta, poi cadeva improvvisamente.

Mettemmo l'aquilone in modo che si presentasse di fronte al vento e caricammo nello scafo i due sacchi di sabbia che rappresentavano il nostro peso.

— E adesso? — chiese Bibi.

— Ora non ci rimane che aspettare ed avere pazienza fino a che viene il vento; poi ci regoleremo. Noi ci sediamo qui vicino, e giochiamo, chiacchieriamo, insomma, cerchiamo di passare il tempo.

Quel pomeriggio ci parve lunghissimo e noioso e solo verso il tramonto la leggera brezza accennò a rinforzare sino a divenire

violenta, risalendo impetuosa il pendio del prato che declinava verso il mare.

L'aquilone cominciò a fremere e a saltellare all'indietro, svolgendo la corda del rullo.

Noi ci afferrammo alle maniglie del rullo e tenemmo fermo.

Allora l'aquilone, invece di correre indietro, cominciò a sollevarsi con bruschi salti.

Quando mi parve giunto il momento buono, lasciai filare la corda e l'aquilone, prese bene il vento, si alzò rapidamente sino a che la funicella glielo permise.

A momenti pareva che questa dovesse rompersi, tanto l'aquilone tirava; altre volte invece si allentava moltissimo e l'aquilone scendeva un poco, e rimaneva immobile in aria, come se non pesasse nulla e invece era come se avesse noi due a bordo.

Era come una barca che galleggiasse in cielo.

CAP. XII

Il sogno

Lasciammo l'aquilone volare sino a crepuscolo inoltrato; poi lo tirammo giù arrotolando con grande sforzo la corda sul rullo.

Bibi stava ad una manovella ed io all'altra.

Quando fu vicino a terra, scese velocemente, quasi cadendo, ma non si ruppe perchè urtò col fondo dello scafo che era robustissimo, poi si appoggiò su un'altra.

— Che ne dici, Bibi? — chiesi.

— Sì... — rispose, e mi pareva incerto.

— Di' la verità, che te ne pare?

— Come faremo ad andarcene, se dobbiamo star legati con una corda a terra?

— Sciocchino! Si capisce che la taglieremo al momento di partire!

— Allora va bene! — esclamò tutto rasserenato — Quando ce ne andiamo?

— Piano, piano, Bibi; prima dobbiamo fare qualche prova. Andiamo a riposare adesso, che siamo stanchi tutti e due!

Bibi si addormentò subito, ma io non potei. C'erano due cose che ancora mi preoccupavano. Come avremmo svolto la corda se il rullo stava a terra? Forse avremmo potuto legarne un capo ad un picchetto e tenere la corda arrotolata a bordo, per poi svolgerla a poco a poco. Non ero sicuro che andasse bene, ma si poteva provare.

C'era però un'altra cosa più seria. Che sarebbe successo una volta tagliata la funicella? Il vento ci avrebbe portato via? Sì, era probabile, però mi sembrava necessario che l'aquilone si dovesse mantenere sempre nella stessa posizione per star su. Se per un motivo qualunque si fosse messo di traverso al vento, come l'avremmo raddrizzato? Non si sarebbe capovolto buttandoci a mare?

Trascorsi una notte assai agitata; in certi momenti non sapevo se ero sveglio o sognavo.

Debbò aver sognato però, perchè mi trovai a un certo punto seduto sul letto, tutto coperto di sudore e con gli occhi spalancati nel buio. Una luce pallida pallida filtrava di tra le assi della baracca, forse la luna, forse l'alba.

Saltai giù e schiusi la porta pian piano. Era l'alba. Gettai uno sguardo a Bibi. Dormiva profondamente, e sorrideva nel sonno. Ogni tanto muoveva le labbra come se parlasse a qualcuno.

Il Nostromo

(Il seguito al prossimo numero).