

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



origine del



"volo silenzioso,"



L primo in Italia che si dedicò con grande pertinacia ed intelligenza a risolvere

il problema del volo a vela fu il signor Aldo Corazza titolare dell'ufficio postale di Este.



Aldo Corazza nel 1905

Nel 1904 il Corazza riuscì a compiere abbastanza lunghi percorsi da breve altezza e anche a librarsi al disopra del punto di partenza sfruttando le correnti aeree e realizzando così il volo librato ed anche il volo a vela.

In seguito egli perfezionò sempre più il suo apparecchio e continuò a compiere voli con « un perfetto equilibrio » sino a superare i 100 metri di percorso. Fu costretto ad abbandonare i suoi esperimenti per un incidente che gli fracassò l'apparecchio che non potè più ricostruire per mancanza di mezzi.

Cessate le esperienze del Corazza, ogni attività aviatoria fu dedicata al perfezionamento degli apparecchi a motore e per moltissimo tempo non si parlò più del volo librato e del volo a vela.

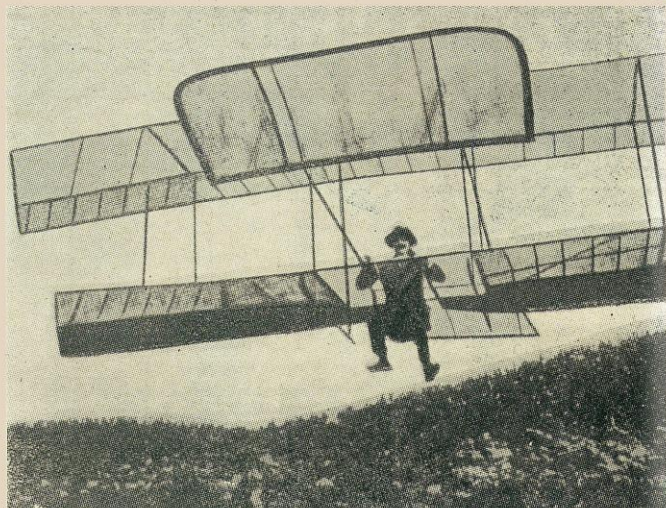
Solamente nell'agosto del 1924 la Lega Aerea Italiana organizzò sull'Altipiano di Asiago un concorso internazionale di volo a vela al quale parteciparono piloti e apparec-

chi tedeschi e alcuni velivoli italiani costruiti dagli studenti universitari.

Questa prima manifestazione non servì ad altro che a dimostrare la grande superiorità delle costruzioni tedesche e l'abilità dei loro piloti. Tale risultato spinse alcuni appassionati a dei tentativi di volo a vela di mediocre importanza, sino a che nel 1925 il Dott. Cattaneo, facendosi lanciare dal Campo dei Fiori compì un volo librato di 10 chilometri e mezzo a bordo di un buon velivolo, il G.P.1, progettato dall'ingegner Abate.

Finalmente nel 1927 il volo a vela in Italia iniziò la sua vera attività con un programma scarso di grandi pretese ma adatto alle necessità del momento. Il primo corso di volo a vela fu istituito a titolo sperimentale dal Ministero dell'Aeronautica il 10 agosto 1927 e destinato agli avanguardisti. Il campo d'aviazione fu scelto in un vastissimo prato ondulato sul pendio delle colline site nei pressi di Pavullo nel Frignano. Qualche sommaria lezione

teorica e alcuni voli di dimostrazione e di prova eseguiti dal Comandante della Scuola precedettero le lezioni pratiche.



Aldo Corazza si lancia dalla collina

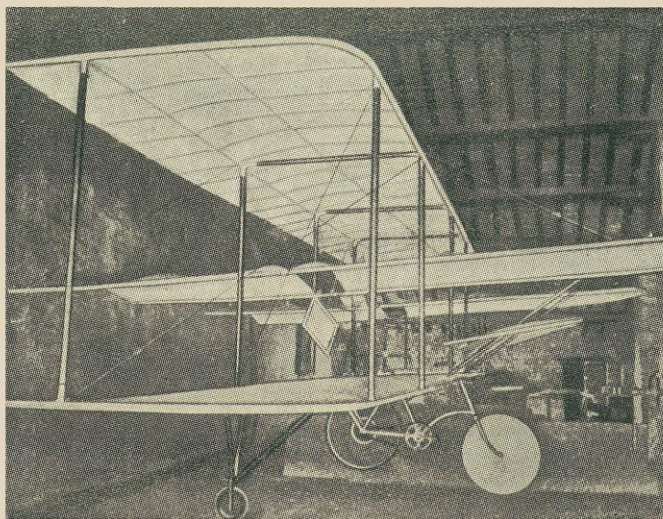
Il lancio del velivolo veniva effettuato con velocità insufficiente al volo: seguiva poi l'aumento quasi insensibile della velocità di lancio fino a far compiere all'apparecchio dei piccoli salti nei quali si rag-

giungevano due o tre metri di altezza e venti o trenta di lunghezza. Dopo tali esperimenti il lancio veniva eseguito da una collina alta circa 20 metri.

Durante questo primo corso furono eseguiti 1737 voli in 51 giornate volative, con una media di 34 voli al giorno.

I buoni risultati ottenuti in questo esperimento convinsero il Ministero dell'Aeronautica a dare maggiore sviluppo alla scuola e a fornirle di un hangar in cemento in sostituzione di quello in legno, di un'officina per la costruzione di nuovi apparecchi scuola e di una organizzazione logistica che ne permettesse il perfetto funzionamento.

Con un crescendo sempre maggiore gli allievi affluirono al Campo di Pavullo fino a che per la impossibilità materiale di accogliere le innumerevoli domande si venne nella determinazione di istituire dei centri di volo a vela asse-



Una buffa bicicletta diventa il carrello del veleggiatore

gnando il compito della organizzazione al Reale Aero Club d'Italia.

Anche tale provvedimento sembrò non rispondere perfettamente e pertanto nel 1933 furono istituite presso le sedi dei Comandi Federali dei Fasci Giovanili di Combattimento « scuole di volo a vela » aventi lo scopo di dare praticamente le nozioni dei più importanti elementi del volo senza motore, necessari per il conseguimento degli attestati di idoneità al pilotaggio.

Dette scuole di volo a vela sono ora emanazione del Comando Federale dei Fasci Giovanili di Combattimento e del Reale Aero Club d'Italia.

Le rappresentanze provinciali dell'Aero Club d'Italia sono tenute a dare il massimo appoggio al locale Comando Federale dei Fasci Giovanili di Combattimento per quanto si riferisce alla propaganda e debbono fornire il personale tecnico necessario per la scuola e cooperare alla provvista del materiale didattico e di attrezzamento.

Attualmente sono in costituzione 49 scuole di volo a vela in altrettante località.

La rapida rassegna passata sull'attività voloveliera in Italia permette di stabilire con sicurezza l'importanza della funzione del volo senza motore nel vasto campo dell'Aeronautica.

Questa modesta forma di attività aerea costituisce indubbiamente la vera scuola elementare del pilotaggio.

Un giovane munito di brevetto di volo a vela, quando passa al pilotaggio degli apparecchi a motore, si ambienta al primo volo e rapidamente apprende ciò che un altro non apprenderebbe rapidamente senza una preparazione analoga e raggiunge assai più presto la maturità necessaria per affrontare da solo il primo volo.

Un'altra volta tratteremo con un certo ordine e ampiamente delle funzioni più importanti del volo senza motore.

Per ora concludiamo col dire che il volo a vela non è fine a se stesso, ma costituisce la migliore preparazione per il futuro aeronauta.

Guglielmo della Noce

A 14.433 m. d'altezza in aeroplano



Nella mattinata dell'11 corrente il pilota italiano Renato Donati, noto asso di guerra, ha battuto all'aeroporto romano di Montecelio il record mondiale assoluto d'altezza per aeroplani, raggiungendo la quota di 14.433 metri.

Il precedente record apparteneva al francese Lemoine che il 28 settembre 1933 era salito fino a 13.661 metri.

Col suo volo, il pilota italiano ha battuto in larga misura il precedente primato del francese e questa prova fa risaltare in modo indubbio le brillanti caratteristiche del materiale impiegato e della grande abilità del pilota italiano.

L'apparecchio impiegato nel record è un Caproni 113 speciale munito di motore a raffreddamento ad aria con nove cilindri disposti a stella. L'elica usata è a grande diametro, a quattro pale, in duralluminio con passo regolabile a terra e mozzo di acciaio.

Il pilota è partito dal campo di Montecelio alle ore 11 e 38', dopo un'ora e 13 minuti di volo ha riatterrato sul campo, con perfetta manovra. Subito dopo l'atterraggio lo aviatore ha subito una grande pro-



La tenuta di volo di Donati

strazione nervosa dovuta al grande squilibrio subito dal fisico per la rapida salita e discesa dalle alte quote. Tra i 14 e i 15 mila metri il pilota ha trovato una temperatura di 58 gradi sotto zero e la pressione barometrica, che al suolo misura normalmente 760 millimetri di mercurio, a quella quota era inferiore a 100 millimetri. Per vincere le difficoltà di temperatura e di respirazione era stato installato a bordo dell'apparecchio un impianto di erogazione di ossigeno riscaldato e gli indumenti di volo erano preparati con speciali resistenze elettriche che assicuravano un buon

riscaldamento in tutto il corpo del pilota.

Malgrado tutte queste precauzioni il pilota ha molto sofferto per lo squilibrio della pressione atmosferica. Subito dopo disceso l'aviatore ha dichiarato che l'apparecchio era in grado di salire ancora, ma l'organismo del pilota non avrebbe resistito ulteriormente al grande squilibrio di pressione.

Solo con grande sforzo di volontà il pilota ha potuto resistere alla grande depressione atmosferica che gli causava gravi disturbi.

Sarà molto difficile pertanto che altri possa superare questo record usando apparecchi a cabina aperta.

La lettera del vecchio gufo

(Ma non è un gufo, cari ragazzi!)

Ecco che cosa ci scrive un simpatico e intelligente signore di Agordo, il dott. Gigi Lise. Pubblichiamo questa lettera, perchè i nostri amici sappiano che molti sono, e non sempre giovanissimi, i lettori del nostro giornale. Al dott. Lise inviamo, anche da queste colonne, ringraziamenti vivissimi e omaggi.

Caro Zio Falcone,

Chi ti scrive non è uno dei tuoi fieri aquilotti nè una rondinina cinguettante nella gloria di una primavera: è un vecchio gufo, invece, impennacchiato di barba capriccio-

to con salde gambucce gli aspri sentieri della montagna, a vie più alte e luminose aspira lanciando il giovine cuore lungo il filo che regge e regola il volteggiare dell'aquilone.

Per questo desidero che il tuo giornale ad altri fanciulli rechi la varia, vivace gioia delle sue pagine. Ti unisco pertanto la somma per un abbonamento annuo a *Genaro Sito*, Agordo (Belluno), un altro per *Silvana Lise*, Fuori Porta Fra Giocondo, Treviso, e altri due abbonamenti li metto a tua



Il figlio del dottor Lise mentre manda l'aquilone

sa, rustico, brontolone, impenitente fumator di pipa e, Dio me lo perdoni, fustator di tabacco; un vecchio, insomma, ma non ancora tanto incadito da guardar sospettoso e con dispetto quanto è gioia di ardimento, ansia di audacie, impeto di canzoni della nuova italica mussoliniana giovinezza.

Per questo amo il tuo giornale e godo per tanto azzurro di cieli che in ogni sua pagina si cela; per questo ho voluto — prezioso dono — darlo in lettura al mio irrequieto primogenito che, dopo aver tenta-

disposizione per due bambini poveri di tua conoscenza.

A me farai il piacere di mandare i numeri 10, 11 e 12 dello scorso anno e, se è possibile, un altro S. 55 X che quello ricevuto, per un errore dell'aeromodellista in erba, non riuscì a dovere.

Se credi, mandami pure del materiale di propaganda che volentieri ti aiuterò, alla periferia, nella tua magnifica opera.

Saluti fascisti.

Dott. GIGI LISE



SCORREREBBE trovare la vena lirica di Pindaro per dire del navigatore italico che, come i mitici argonauti, si lanciò primo sulle ignote infide vie dell'Atlantico occidentale sostenuto dalle tragili ali di tela d'una minuscola caravella, verso mète velate di mistero, rese paurose da cupe leggende. Tutte le amarezze, le delusioni, le umiliazioni dovette sopportare questo grande che chiedeva solo di giocare la sua vita per aprire una nuova amplissima via al progresso ed alla civiltà.

Quale ardore lo animava? Quale forza sovrumana gli permise di superare gli ostacoli innumeri che ad ogni istante sorvegliavano sul suo cammino? Egli aveva certo nel cuore il generoso impeto del poeta, la fermezza dello studioso, la fede del missionario, lo spiri-

to di sacrificio dell'eroe. Tutti i fermenti nobili dell'inesausta razza italica circolavano nel suo sangue vivo, infiammavano la sua anima, lo spingevano verso l'ardua conquista. Era il designato dalla sorte ad aprire alla civiltà una nuova èra, che ebbe inizio sotto l'auspicio del suo grande nome: Cristoforo Colombo.

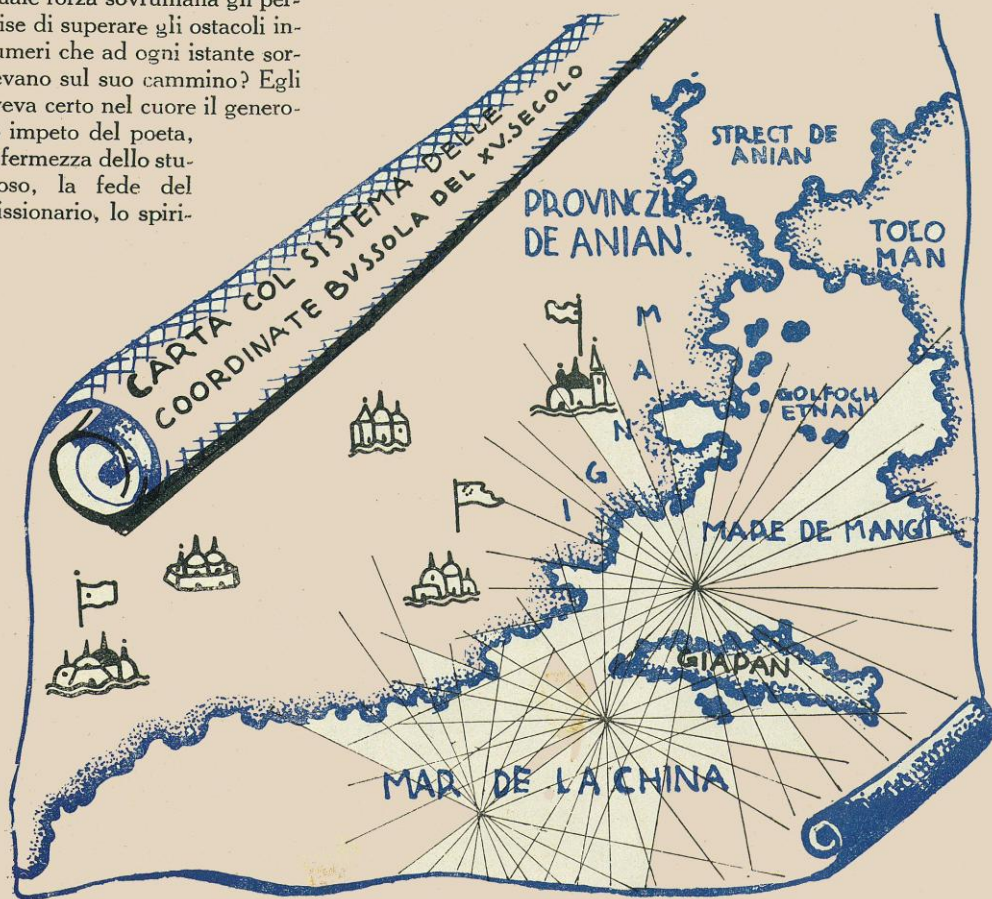


Nato nel 1446 da Domenico Colombo, tessitore, trascorse i primi trent'anni di sua vita fra Genova e Savona, esercitando

l'arte paterna. In questo periodo egli si occupa con passione, negli ozii concessigli dal lavoro, di materie nautiche e geografiche e trova modo di compiere alcuni viaggi nel Mediterraneo. Scarse e contraddittorie sono le notizie pervenuteci sulla sua adolescenza, ma sappiamo di un suo viaggio compiuto nel 1476 dall'Inghilterra all'Islanda e nel 1481 lo ritroviamo a Lisbona, dove ha sposato una fanciulla di casa Perestrello, ragguardevole famiglia portoghese. Il Colombo in questo tempo partecipa a due viaggi in Guinea, ma col suo matrimonio s'inizia per lui un periodo di in-

tenso studio volto a maturare ed approfondire l'idea che da lungo tempo predomina fissa nel suo spirito.

I molti mesi ch'egli trascorse con la moglie nell'isola di Porto Santo, prossima a Madera, gli permettono di raccogliere, più che a Lisbona, notizie delle terre verso cui anela e trovar prove ai suoi concetti, studiando le piante sconosciute, i legni stranamente intagliati, le canne indiche che le correnti trasportano da ponente a levante come messaggi di un mondo sito al di là dell'oceano e forse molto più prossimo di ciò che non sia generalmente creduto. Ai tempi di Colombo, la terra è accettata ormai come sferica dagli ingegni più eminenti, ma è generale l'errore sulla sua dimensione, stimata molto inferiore a quella reale, e sulla proporzione fra le terre emerse e le acque, chè i cosmografi di tutte le epoche credettero sempre la superficie dei continenti enormemente preponderante sulla superficie oceanica. Con lo studio dei classici greci e romani, degli scolastici, dei cosmografi più insigni si rafforzò nel navigatore genovese la convinzione di poter raggiungere dalla via di ponente il meraviglioso regno descritto con suggestiva efficacia da Marco Polo; ed il libro del vescovo Pietro d'Ailly « Imago Mundi » gli diede la certezza sulla possibilità dell'agognata impresa. Nell'« Imago Mundi » erano riportate alcune teorie di Bacone che, basandosi su un passo delle « Quaestiones naturales », dove Seneca poneva la Spagna a pochi giorni di navigazione dal mitico regno di Ofir (Estremo oriente), raggiunto da Salomone, per la via di levante, solo dopo un lunghissimo viaggio;



concludeva, dover essere l'estremo oriente molto lontano dal mar Rosso ed assai prossimo all'Europa occidentale.

Naturalmente, se Colombo avesse conosciuto l'esatta distanza intercorrente per la via occidentale fra i due continenti, non avrebbe mai potuto sperare di compiere con i mezzi del suo tempo una traversata oceanica di ben dodicimila miglia, ma egli partiva da un presupposto comune ai maggiori cosmografi passati e contemporanei, e su questo presupposto l'impresa aveva una formidabile preparazione scientifica e morale.



Mancava ancora al Colombo l'elemento base che gli avrebbe permesso di rendere pubblico il suo progetto.

Non esisteva infatti, malgrado il rilevante progresso compiuto dalla cartografia medioevale, alcuna carta nautica che rappresentasse l'oceano Atlantico, carta indispensabile al genovese non tanto ai fini della navigazione, quanto per poter interessare alla sua idea i potenti che dovevano permettergli di attuarla.

Questa difficoltà fu superata grazie a Paolo Toscanelli genialissimo e assai colto cosmografo fiorentino, che richiesto dal Colombo, gli inviò copia di una lettera e di una carta oceanica spedita qualche tempo prima a Re Alfonso per dimostrare la

possibilità di raggiungere l'Asia per la via occidentale.

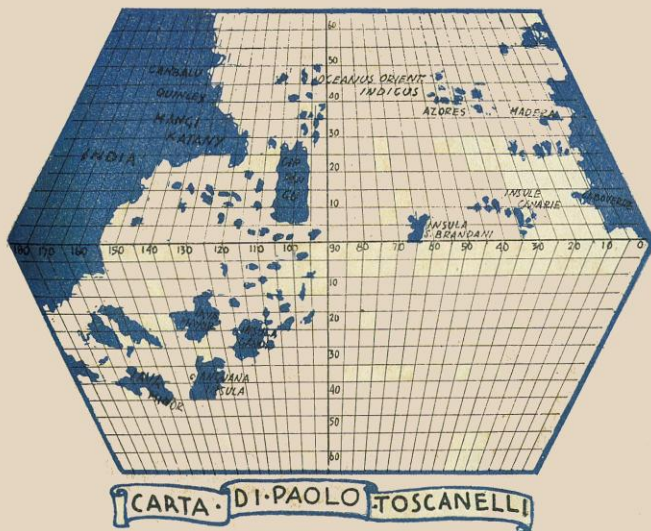
Il 17 aprile 1942 Colombo ottenne da Isabella d'Aragona l'atto ufficiale che lo nominava ammiraglio dell'oceano e governatore di tutti i paesi che avrebbe scoperto.

La carta del Toscanelli si è disgraziatamente perduta, ma abbiamo una assai buona ricostruzione fatta dal Kretschmer. Essa si scosta dalle carte dell'alto medioevo, che adoperavano per l'orientamento un complicato sistema di coordinate bussole irraggiate da punti conosciuti ed intersecantesi in rete intricata e complessa: per ritornare al concetto tolemaico dei meridiani e paralleli incrociantesi ortogonalmente, sistema molto più semplice e usato anche oggi nelle carte più moderne con lievi varianti. In questa carta Asia ed Europa al trentesimo grado di latitudine distano in longitudine solo 120° e numerose isole (alcune puramente immaginarie) facilitano la navigazione, sì che abbastanza agevole doveva sembrare la traversata oceanica sino alle rive del misterioso ed affascinante Catai.

Così sulla traccia indicata da un geniale Italiano, l'audace genovese partiva verso le lontane terre con fede incrollabile.

Seguiremo nel prossimo numero questo Grande nella sua triste odissea e nella sua fulgida epopea oceanica.

Mario Ambrosi



Ecco come un aquilotto di Rovigo (Italo Boscolo Bibbi della V elementare) ha svolto il tema che la sua insegnante ha dettato in classe il giorno 31 gennaio scorso. Il tema era: «Quello che vorrei diventare». Lo svolgimento, che è stato copiato dal quaderno all'insaputa del ragazzo e che non ha subito nessuna correzione, è il seguente. Ne traggano esempio di bello scrivere e di alti sentimenti quei pochi nostri amici un po'... svegliati.

Molte volte penso al mio avvenire e allora faccio dei grandi sogni.

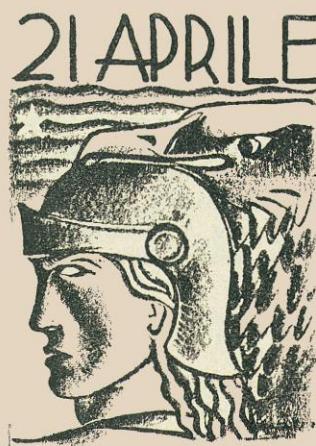
Il mio più grande sogno è quello di diventare aviatore come S. E. Italo Balbo ed i suoi gloriosi atlantici; di volare con apparecchi moderni e raggiun-

gere grandi altezze e grandi velocità.

Vorrei raggiungere e sorpassare i più grandi record mondiali, sorvolare regioni deserte e inesplorate infestate da tigri, leoni e altre belve e popolate da feroci selvaggi.

Vorrei poter dare ai miei genitori il piacere di sentirmi nominare come un bravo aviatore e soprattutto renderli felici. Farei il giro del mondo in aeroplano e visiterei tutti gli Stati che per ora devo accontentarmi di studiare e vorrei essere invidiato da tutti. Però non devo illudermi perchè sono appena alla quinta classe e prima che raggiunga la tanto sognata mèta dovranno passare molti e lunghi anni di studio e di sforzi. Io spero però di raggiungere il mio scopo.

Italo Boscolo Bibbi



Il 21 aprile, ricorrenza del Natale di Roma, in tutta Italia si inaugureranno opere grandiose degne dell'antica Roma.

L'aviazione è l'espressione più alta, più bella dello spirito di Roma, del Fascismo costruttore e creatore.

Giovani amici, pensate con riconoscenza al Duce, che tutto se stesso dà al Paese, pensate agli eroi che sono caduti per la gran-

dezza della Patria, e coltivate in voi le virtù più belle. Sarete degni della Grande madre Roma; sarete degni del rinnovato spirito per cui la nostra Patria è rispettata nel mondo ed il nome di Mussolini è ormai nella storia come quello del più grande uomo dei nostri tempi.

Non bisogna dimenticare che l'Aeronautica italiana dodici anni or sono, per malvagità di uomini, era stata annientata e che soltanto al genio ammiratore del Duce si debbono le vittoriose imprese con le quali essa ha stupito l'Umanità.



La Palestra

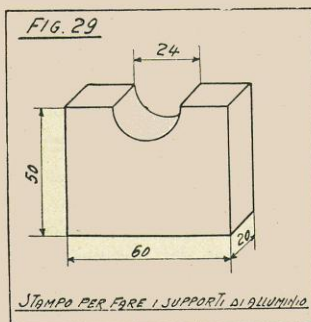
Il costruttore di aeromodelli

SETTIMA. LEZIONE

COSTRUZIONE DEI SUPPORTI IN LAMIERA DI ALLUMINIO

Con forbici adatte e robuste od anche con il seghetto da traforo, su cui fisseremo delle lame adatte per metalli, taglieremo due pezzi di lamiera delle dimensioni di m/m. 50 per 50.

Prenderemo poi un pezzo di legno duro (bosso o sorbo) e ne faremo un parallelepipedo con lati di m/m. 60 per 50 per 20 e su una faccia incaveremo un solco semicilindrico del diametro di m/m. 24 che ci servirà di stampo (Fig. 29): ci provvederemo anche di un pezzo di acciaio trafilato del diametro di



m/m. 22 lungo circa 12 cm. e di un mazzuolo di legno duro o, preferibilmente, di piombo.

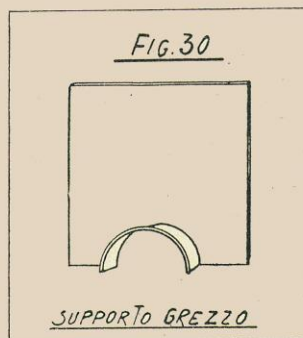
Fisseremo molto strettamente fra le ganasce della morsa lo stampo con il solco rivolto verso l'alto e frapposto, fra una ganascia della morsa, un pezzo di lamiera di alluminio.

Con il mazzuolo batteremo il pezzo di trafilatura di acciaio sull'alluminio in corrispondenza del solco, fin tanto che non avremo ottenuto la slabbratura voluta. (Fig. 30).

Siccome dei supporti ne occorrono due, ne eseguiremo un secondo con l'altro pezzo di alluminio preparato.

La rimanenza della lastra acquistata ci servirà per altre e-

ventuali costruzioni o per ripetere l'esecuzione dei supporti, se per caso in questa operazione non fossimo riusciti.



L'orlo riverso o la slabbratura ottenuta dovrà essere rifinito mediante una lima, e poi stabiliremo quale dovrà essere il supporto anteriore e quale il posteriore, per dargli l'apposita sagoma (Fig. 31) e farvi i fori per i bulloni di fissaggio ai diaframmi dell'ala.

Il fissaggio dei supporti deve essere fatto in modo che il profilo alare risulti perfettamente a zero gradi, ossia il piano immaginario su cui poggia il profilo sia parallelo a quello su cui poggiano i supporti, e l'altezza di questi deve essere tenuta nel minimo necessario, per evitare che il bordo di uscita appoggi sul tubo fusoliera. (Fig. 32).

COSTRUZIONE DEL TUBO FUSOLIERA

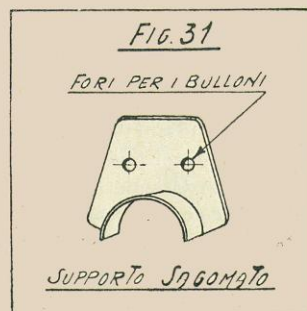
Per fare questo tubo è necessario provvedersi dei materiali

occorrenti a meno che non si desideri acquistare il tubo già pronto, dato che quelli in commercio sono di ottima fabbricazione.

Se lo faremo noi, ci provvederemo di un pezzo di canna di ottone del diametro esterno di m/m. 22 e lungo non meno di cm. 160 (Può servire anche la trafilatura di ferro; ma a causa del suo peso, costa più della canna di ottone e poi offre il pericolo che arrugginisca). Questo è l'attrezzo occorrente.

Il materiale è il legno compensato sottile di quattro decimi di millimetro di spessore o l'impiallacciatura d'acero di 5 decimi di millimetro.

Vi è anche chi costruisce questi tubi con cartone bakelizzato; ma io lo sconsiglio, perchè perdono presto la loro consistenza e resistenza.



Noi adopereremo il compensato in due strati di legno di Betulla di 4/10 di millimetro, che è il materiale fino ad ora più adatto per ottenere tubi leggeri e robusti.

Ne acquisteremo un pezzo lungo un metro, perchè più lun-

go non lo si trova, e perciò saremo costretti a fare il tubo in due parti che giunteremo; largo 20 cm. circa.

Da questo pezzo ne taglieremo due striscie nel senso della lunghezza e non più strette di 70 m/m. e che metteremo a bagno in acqua fredda lasciandole per 10 minuti.

Così bagnate, una per volta le arrotoleremo a spirale e ambedue nello stesso senso e con passo non superiore a 50 m/m. attorno alla canna di ottone (Figura 33), avvolgendole poi strettamente con spago e quindi metteremo tutto ad asciugare esponendo anche al sole.

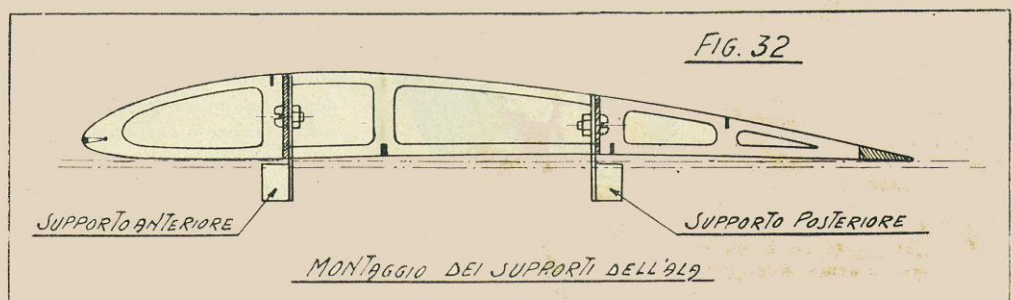
Ad asciugamento avvenuto, toglieremo lo spago ed anche il compensato dalla canna che sarà rimasto arrotolato ed infustito.

Puliremo bene la canna, passandola anche con carta vetrata fina e poi la spalmeremo con sego in modo che ve ne rimanga sopra un sottilissimo strato.

Così fatto, prepareremo il quantitativo di colla necessario e rimonteremo uno per volta gli strati di compensato arrotolato, passando la colla nelle giunture della spirale, e poi legheremo ancora tutto strettamente con spago e metteremo ad asciugare, ma non al sole nè al caldo.

Perchè per fare il tubo abbiamo avvolto il legno a spirale?

Perchè il tubo così costruito acquista una maggior rigidità e quando sarà tolto dalla canna, esso risulterà ben diritto e meno facilmente subirà variazioni al cambio di temperatura, ed in fi-



del modellista

ne lo sforzo di torsione esercitato dalla matassa di elastico carica sarà equamente distribuito su tutto il senso della lunghezza del tubo.

COPERTURA DELL'ALA

Mentre la colla nei due pezzi di tubo si asciugherà, inizieremo il ricoprimento dell'ala, ed anche per far ciò dovremo procurarci i materiali occorrenti.

La ricopertura, come abbiamo detto nella prima lezione, la faremo in carta pergamena che è assai robusta e molto più economica che la seta. Quattro fogli di cm. 35x100 (colore a piacimento) sono più che sufficienti anche per gli impennaggi e per le immancabili riparazioni necessarie in seguito.

Faremo sciogliere in ottanta grammi d'acqua tiepida cinquantagrammi di gomma in polvere, tenendo presente che perchè questa sia pronta per l'uso occorrono almeno 24 ore.

Sui piani di montaggio, ancora disposti come abbiamo fatto per l'unitura centrale dell'ala, stenderemo due fogli di carta pulita, possibilmente bianca e cerata, e ciò per impedire che eventualmente la carta dell'ala si attacchi al legno del piano.

Inizieremo il ricoprimento dell'ala incominciando dalle due metà inferiori.

Taglieremo la carta nella misura e formato necessario, tenendo un po' d'abbondanza nei bordi, e con un piccolo pennello, sempre non troppo bagnato, spalmeremo in modo uniforme sulle coste inferiori delle centi-

ne e dei longaroni della mezz'ala, di cui si inizia il ricoprimento, della gomma sciolta in quantitativo sufficiente per farvi aderire la carta.

Stenderemo il pezzo di carta preparato sul piano di montaggio e con attenzione vi appoggeremo lo scheletro dell'ala dalla parte ingommata, premeremo un poco leggermente e solleveremo; la carta vi sarà rimasta attaccata e noi con le dita l'aiuteremo in modo che si attacchi bene a tutte le parti ingommate, curando che essa non presenti grinze o sforzi tirando e svergolando l'ala.

Cureremo la rifinitura dell'ingommatura al bordo di uscita e a quello di entrata e all'estremità, tagliando con le forbici l'eccedenza della carta.

Ricopriremo analogamente l'altra metà inferiore e appoggeremo il tutto sui piani di montaggio mettendo qualche peso sullo scheletro.

Attenderemo che la gomma si asciughi, ricoprendo con eguale procedimento la parte inferiore del piano orizzontale degli impennaggi e poi con un batuffolo di cotone o bambagia impregnato di acqua pulita passeremo, fregando leggermente e sempre nello stesso senso, sulla parte esterna della carta già attaccato allo scheletro dell'ala, e così inumidita la riposeremo nuovamente sul piano di montaggio fermandola ancora con pesi.

Asciugandosi, la carta, si tenderà e se il suo montaggio sarà stato eseguito con le dovute

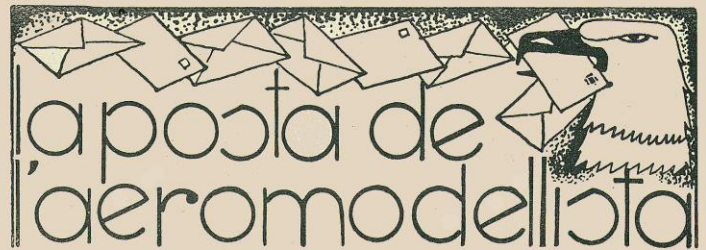
precauzioni, lo scheletro non dovrà subire variazioni o, meglio, nessun svergolamento.

Mentre ciò avviene, bagneremo anche la carta attaccata al piano orizzontale degli impennaggi e nell'attesa, prima di iniziare il resto del ricoprimento sia dell'ala che dei timoni, riprenderemo la canna di ottone su cui sono avvolti i due pezzi

di tubo per la fusoliera in cui nel frattempo la colla avrà fatta salda presa.

Leveremo lo spago e forzeremo i pezzi di tubo fin tanto che non scorrano sulla canna di ottone, cosa che non ci riuscirà difficile perchè, come si disse, avremo spalmato prima la canna con sego.

Giarella



AQUILOTTO SPERDUTO - Palermo — Evviva, dunque. Un po' matti, è vero, questi inventori, ma geniali, entusiasti. Bravo. Ho passato i tuoi disegni in redazione. Certamente verrà pubblicato il tuo progetto. E non importa se i polli rideranno sgangheratamente. Anzi! Sarà il primo ad ottenere un simile prodigio. Ti par poco? E speriamo, anche, che altri aquilotti seguano il tuo esempio. Faremo ridere anche le oche, ma, a forza di discutere e di scervellarci inventeremo certamente qualche cosa di molto importante. I polli hanno sempre riso degli inventori, ma gli inventori si sono vendicati prendendo il volo, cosa che non farà mai nessuna gallina, anche se ha le ali.

Il giornale esce regolarmente a Roma il 1° e il 15 di ogni mese. A Palermo arriverà certamente con un po' di ritardo. Ma troveremo un rimedio anche per questo. Il libro del colonnello Fischetti ti è stato spedito. Ciao.

M. C. - Milano — Non sono in grado di darti le dimensioni dell'elica. Mandami i seguenti dati: Apertura alare - Superficie portante - Tipo di profilo adottato - Quantitativo dell'elastico e lunghezza dell'apparecchio.

F. G. BALILLA - Fiume — L'elastico a sezione quadrata non è adatto per gli aeromodelli, perchè il suo rendimento è assai scarso ed irregolare.

Io ho fatto moltissime esperienze in proposito ed ho trovato che l'elastico è il più adatto.

La sezione maggiormente usata è quella di m/m. 1x3, che va benissimo.

IGNAZIO RIZZINI - Villafraanca — Se ti occorrono dei profili di centine, rivolgiti alla ditta Aeromodelli, via Riva Reno, 118, Bologna.

Quanto prima farò pubblicare tipi di profili per modelli diversi ed insegnerò anche come si dovranno disegnare per riprodurli nelle diverse grandezze.

Gli aquiloni sono interessanti anche dal lato costruttivo ed è mio proposito spiegarne presto la costruzione.

Sei un mio ammiratore, sta bene, e mi fa piacere. Non ho titoli e certo già mi

conosci, perchè chi sa quante volte mi avrai visto anche in fotografia.

Non ti deve importare chi io sia; ma devi solo considerarmi come un tuo amico a cui puoi rivolgerti per le tue costruzioni senza tema di infastidirti. Ed ora ascolta alcuni miei consigli: fa l'abbonamento che può decorrere dal numero che preferisci; non cimentarti in costruzioni difficili, che non ti riuscirebbero; segui le mie lezioni, e quando avrai imparato, potrai tentare costruzioni ed esperienze di dispositivi speciali. Le scale si salgono cominciando dal primo gradino.

GIUSEPPE VITRATTI - Torino — Non sei un aeromodellista esperto. Bravo, per la tua sincerità: io ti aiuterò.

Segui le mie lezioni e non aver timore di rivolgerti a me, che sempre ti risponderò per toglierti dalle difficoltà che puoi incontrare.

Non ho e non posso inviarti disegni di aeroplani veri; però quando sarai in grado e vorrai costruire un modellino assomigliante al vero, potrai rivolgerti a qualche ditta di aeromodelli per avere dei disegni in scala.

I numeri 3 e 5 ti sono stati spediti.

GIUSEPPE LODOLI - Pisa — Mandami un disegno e la relazione costruttiva del tuo aeromodello che esaminerò e ti ritornerò con le mie critiche e consigli.

Plaudo alla tua propaganda che auguro proficua.

I numeri 8 e 9 della seconda annata sono esauriti e perciò mi è impossibile accontentarti.

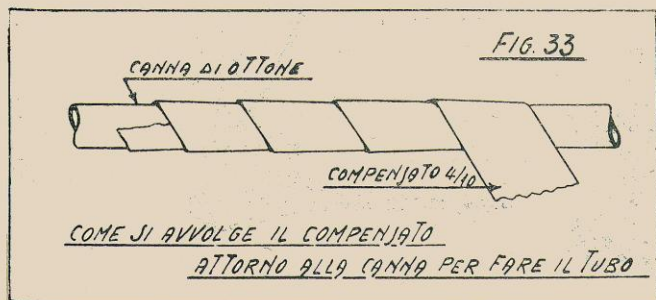
UMBERTO FRATTINI - Varese — Ho ricevuto le tue informazioni e ti ringrazio. Spero raggiungere lo scopo e soddisfare gli amici aeromodellisti.

Vai militare... quasi ti invidio. Abbiti i miei migliori auguri e ricordati che la vita militare è e rimarrà il più bel ricordo della giovinezza.

Ora no; ma a suo tempo mi darai ragione. Tue notizie mi saranno sempre gradite.

Molte risposte sono rimandate al prossimo numero.

giar.





sensozionali • rivelazioni attorno • alle imprese di Icaro • e ai delitti di suo padre.



Questo racconto è dedicato ai lettori intelligenti e a quei lettori, che, conoscendo profondamente la mitologia classica, saranno in grado di apprezzare un'interpretazione assolutamente soggettiva di alcuni fatti veramente oscuri.



CARO era un monello come molti di voi e viveva in quella giovine Ellade che moltissimi secoli più tardi doveva diventare quell'antica e magna Grecia che fa neri i sogni di certi poveri ragazzi di mia conoscenza.

Pensate che allora erano perfino molto lontani dal primo regno (Sicione, fondato da Egiolo nel 2089 a. C. e 1313 innanzi la prima Olimpiade — come affermano gli storici; i mitografi parlano di molti altri regni ed è per ciò che anche noi lasceremo la corona a Re Minosse, personaggio di cui dovremo occuparci): non sapevano, quindi, chi fosse quel severo e giusto e vegetariano Licurgo, che dei fanciulli spartani fece i più fieri, i più generosi, i più virtuosi uomini del mondo. Icaro, quando non se ne stava tutto solo a fantasticare all'ombra di un grande fico, andava in riva ad uno stagno a tirare i sassi con la frombola. La frombola è la prima macchina inventata da questo vivace ragazzo. I sassi egli li tirava contro una tranquilla oca che si dondolava sulle gialle acque dello stagno.

Voi avrete sentito dire che l'inventore di un gran numero di strumenti e di macchine sarebbe stato Dèdalo, padre di Icaro. Nulla di più inverosimile. Dèdalo era un uomo presuntuoso ed ignorante che sfruttava l'ingegno altrui, e particolarmente quello del figliuolo. Ec-

covene una prova. Perché mai Dèdalo fu cacciato dall'Aeropago? Perché aveva ucciso il nipote Talo, il vero inventore della ruota da pentolai e del tornio. Chi non vede il movente di questo orribile delitto? Dèdalo uccide Talo e si proclama inventore di quei cotali arnesi.

Rifugiatosi nell'isola di Creta, egli ottenne credito presso Re Minosse, il quale, privo di un buon servizio di polizia, ignorerà per lunga pezza il vero essere del suo protetto.

Intanto il figlio Icaro, intelligente e audace, inventa l'ascia, la sega, il trapano, l'archipenzolo, il treppiedi, la graticola, il mulino a vento, la roulette, la museruola, la catapultata, la bilancia, le trombe idrauliche, il biberon, i bottoni, il nodo scorsoio, il labirinto e mille altre diavolerie. Abbiamo già detto che Icaro era un giovinetto

di una quindicina d'anni, ignaro delle malefatte del padre. Un giorno questa perla di figliuolo se ne stava disegnando sulla sabbia una serie di segni strani che non si incontravano mai. Il padre si avvicinò e gli chiese:

— Che roba è questa?

E il figlio, senza nemmeno alzare il capo:

— Il disegno di una prigione che non ha porte, nè finestre, padre.

— In nome di alcuni dèi che mi sono antipatici, non dire sciocchezze! — esclamò Dèdalo scoppiando a ridere.

— Studia questo progetto e ti convincerai che dico il vero, in nome degli dèi che ti proteggo-



no, padre. — E, detto questo, se ne andò in riva allo stagno a fare un'altra invenzione.



Fu così che Dedalo... inventò il labirinto.



Imagino che i miei simpatici amici desiderino conoscere l'origine di alcune invenzioni di Icaro. Ne parlerò brevemente.

Soffiando entro una canna Icaro sentì che ne usciva un suono piacevole. Decise allora di avere inventato lo zufolo e seguì a soffiare per una giornata intera diletandosi grandemente. Ma infine, non avendo più fiato in corpo e desiderando sollazzarsi ancora lungamente, incominciò a far passare dell'acqua entro lo zufolo, ottenendo così il medesimo suono piacevole. Ne nacque la seconda invenzione, detta, più tardi, delle trombe idrauliche.

Un giorno Icaro fece un tavolino con due piedi, ma, constatando che codesto tavolino non si reggeva con due piedi soltanto, vi aggiunse un altro piede; e così inventò il treppiede.

Una giornata veramente spessa bene fu quella in cui il nostro simpatico cittadino di Creta inventò ben quattro diavolerie una dopo l'altra. Egli possedeva un cane che si chiamava Osteòn, che in greco significa osso. Questo cane ne combinava di tutti i colori, onde il suo padrone lo picchiava di santa ragione. Accadde, dunque, che Osteòn ne facesse una delle sue proprio nel momento in cui Icaro stava inventando il biberon. Seccato oltre ogni dire, lo inventore appioppò un solenne calcio a Osteòn, il quale, invece di darsela a gambe, o, per meglio dire, a zampe, si rivoltò addentando il polpaccio del padrone. Meraviglioso a dirsi! Invece di adirarsi, Icaro si pose a riflettere intensamente e, in capo a dieci minuti, aveva inventato la museruola. Subito si diede a costruire la nuova macchina, e quando l'ebbe finita chiamò a sè Osteòn e, con carezze e buone parole, lo tenne fermo

fintanto che gli ebbe assicurato attorno al muso il terribile istrumento.

Avvenne allora un nuovo fatto straordinario. Il cane incominciò a saltellare a destra e a manca come se avesse dei carboni accesi sotto alle zampe; e, siccome in un angolo un'asse

poggiava a mo' d'altalena sopra un grosso sasso, Osteòn saltò su, verso una delle estremità, facendo così balzare nell'aria un ciottolo che stava sopra l'estremità opposta. "Al la faccia di Minosse! — esclamò allora Icaro. — Ho l'impressione d'aver inventato la

catapulta, la bilancia e l'altalena in un colpo solo...".

Ora voi potete immaginare l'acre piacere che invase l'animo del torvo Dèdalo, il quale macchinava già nella mente un progetto qualsiasi per disfarsi del figliuolo.

Voi direte che avendo Icaro



inventato allora allora la bilancia, la giustizia avrebbe dovuto già funzionare. Ma la giustizia non si misurava sulla bilancia.



D'aver costruito un labirinto, cioè una prigione senza finestre e senza porte, andava menando vanto Minosse, e Dèdalo ugualmente si compiaceva di avere inventato codesto labirinto, nel quale viveva lietamente il Minotauro, mostro dal corpo umano e dalla testa di toro. A pescare il Minotauro — narra la leggenda — Minosse gettava nel labirinto persone condannate a morte, e specialmente giovinette e giovinetti dati in tributo dai popoli vinti in guerra. Gli ateniesi stessi, vinti in guerra da Minosse, dovevano pagare ogni nove anni al re cretese questo grave tributo (sette fanciulle e sette fanciulli); onde lo sdegno e la partenza di Teseo per Creta. Quivi giunto, il più celebre eroe dell'Attica trovò subito un complice in Dèdalo. Bisogna sapere che Dèdalo, ambizioso com'era, sognava da qualche tempo un'impresa che lo rendesse celebre. Or dunque, allorché Icaro inventò la museruola, Dèdalo comprese che, riuscendo a porre quest'arnese attorno al muso del Minotauro, non solo sarebbe diventato uno dei più famosi eroi di Creta e della Grecia tutta, ma gli ateniesi lo avrebbero richiamato in patria.

Teseo era sbarcato nell'isola di Creta da qualche giorno e già si era nascostamente sposato con Arianna (colei che poi gli diede segretamente il filo, e non da torcere), quando Dèdalo fece sapere al celebre eroe giunto da Atene che era disposto ad aiutarlo e a mettere a disposizione della vecchia patria le sue portentose macchine, nonché una luminosa idea fioritagli nel cervello da pochissimi giorni. In realtà l'idea (che era quella del volo) era fiorita, come il solito, nel capo del genialissimo Icaro; ma Dèdalo non svelò questo segreto.

Finalmente, avuto il filo dalle mani di Arianna e la benedizione di quegli innocenti che attendevano d'essere gettati in

pasto al Minotauro, Teseo, Dèdalo e Icaro si avventurarono di notte tempo nei meandri del labirinto.

Era una notte senza stelle e senza luna. Soffiava un gembo vento di sud-est e, di quando in quando, il Minotauro affamato mugolava in sonno. Ma non si sapeva in quale punto del labirinto riposasse il terribile mostro. La lanterna cieca non era ancora stata inventata da nessuno, e per ciò i tre ateniesi dovevano cammi-

Icaro e Dèdalo procedevano cauti e ansanti a cagione di un grosso e misterioso involto che ciascuno portava seco

Camminarono per tre ore di seguito faticosamente, penosamente. Ogni tanto Teseo si volgeva e spronava i due compagni. Fu ben presto l'alba. Non s'udiva più il mugolio del Minotauro, e il vento di sud-est si era spento.

« Io ho paura — pensava Dèdalo — ma non lo dirò mai ».

« Io sono stanco — pensava

mente mangiandosi un fanciullo vivo) era l'oggetto della sua invidia. Ecco com'erano certi greci antichi!



A mezzogiorno in punto Teseo incominciò il primo assalto al Minotauro, mentre Dèdalo, guidato e aiutato da Icaro, lavorava febbrilmente a costruire ali di piume e penne. Codeste piume e penne egli le univa fra di loro con della tenacissima colla fatta di cera fusa. Se lo scontro col Minotauro fosse finito con la morte di Teseo, Dèdalo avrebbe preso il volo. In quanto ad Icaro, egli ignorava l'infame progetto del padre.

Le prime due ali erano finite e fu messo nel crogiuolo un nuovo blocco di cera; ma, mentre Icaro si distraeva dal lavoro interessandosi alla lotta fra Teseo e il mostro, Dèdalo versò in tutta fretta una piccola anfora di olio entro il crogiuolo. Voi sapete bene che mescolando l'olio alla cera questa perde quasi tutto il suo potere adesivo e rimane quasi liquida anche quando s'è raffreddata.



I mitografi raccontano che Dèdalo, rinchiuso nel labirinto per ordine di Minosse, riuscì ad uscirne costruendo per sé e per il figlio Icaro ali artificiali. " Senonchè — dicono testualmente taluni — essendosi Icaro voluto alzar troppo in alto, il sole liquefece la cera con cui erano state saldate le ali, per la qual cosa il temerario giovinetto cadde in quella parte di mare a cui diede il nome ". Voi comprenderete facilmente come questa leggenda sia troppo ingenua per avere una sia pur piccola base di serietà e di verità. Chi non sa che più ci si avvicina al sole e più l'aere è freddo? al punto che, salendo oltre gli 8000 metri l'acqua gela? E' evidente, dunque, che nella cera fu versato dell'olio, od altra qualsiasi sostanza grassa. E chi avrebbe potuto volere la morte di Icaro se non l'unica persona veramente ambiziosa e invidiosa vivente allora in Creta?

Ahime! non altri che Dèdalo.



...e in Sicilia Dèdalo si diede moltissime arie...

nare a tentoni, e lentamente. Teseo reggeva il gomito, un capo del quale era stato legato al tronco di un salice piangente che sorgeva nei pressi dell'ingresso, quasi sulla strada maestra. Arianna e alcune sue ancelle s'erano assunte il compito di vigilare a turno questo salice, affinché non accadesse che qualche sbadato cittadino di Creta inciampasse nel filo, o vi buttasse vicino qualche mozzicone acceso (mozzicone di torcia, intendiamoci).

dal canto suo Icaro — ma nessuno lo saprà ».

« Io sono scocciatissimo — pensava a sua volta Teseo — ma nessuno deve nemmeno supporre che un eroe par mio si possa seccare in un'impresa che passerà alla storia ».

E perciò tutt'e tre seguitarono ad andare avanti.

Passarono ancora alcune ore. Essi avevano una fame tremenda, ma nessuno osò confessare, nemmeno a se stesso, che il Minotauro (il quale stava certa-

Or dunque, mentre la lotta fra Minotauro e Teseo volgeva alla fine e l'eroe d'Attica stava per soccombere, ecco Dèdalo e Icaro prendere il volo.

— Vigliacchi! — ruggì Teseo. E stava indizzando ai trapiatori altre invettive quando un urlo, seguito da un grido di dolore, lo paralizzarono. Il corpo di Icaro era caduto fra Teseo e il mostro, il quale, credendo di avere dinanzi un nuovo ne-

mico, immediatamente e con ferocia si avventò su quel corpo esanime. E in breve lo ridusse in brani.

Potenza degli dèi! Riavutosi dalla sorpresa e dallo spavento, Teseo comprese che avrebbe potuto trar partito da questo impreveduto e imprevedibile evento. Si scagliò fulmineamente sul mostro cogliendolo alle spalle. Gli fu in groppa e, con tutta la forza della sua dispera-

zione, gli immerse nel turgido taurino collo la sfavillante clava.

Intanto Dèdalo volava impunito verso l'Italia meridionale, dove giunse dopo le peripezie d'una fortunosa caduta in mare. A Cuma, prima, e in Sicilia quindi, Dèdalo si diede moltissime arie e non confessò mai a nessuno il suo delitto. Snaturato padre!

Gastone Martini

può effettuare il viaggio da Roma a Tripoli (1.200 km.) in sole sei ore, calcolando anche il tempo di fermata nello scalo a Siracusa.

Anche con un motore fermo l'apparecchio può proseguire, senza alcuna preoccupazione, il volo e questo dà garanzia che il viaggio è portato a termine anche nel caso d'avaria ad uno qualsiasi dei motori.

L'apparecchio ha una apertura d'ala di 33 metri, è lungo 16 metri e 70, è alto 5 metri. Ha una superficie portante di 126 metri quadrati. Pesa a vuoto 7000 chili e porta un carico utile di 3000 chili. La velocità

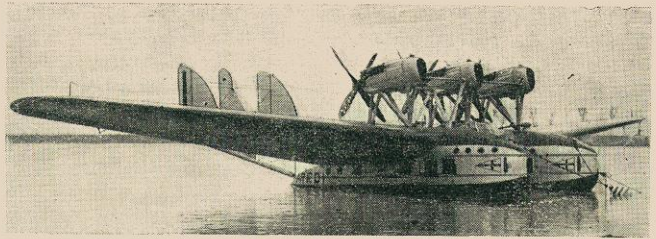
I NOSTRI APPARECCHI Il Savoia Marchetti S 66

È entrato recentemente in servizio sulle linee aero-marittime italiane il nuovo trimotore Savoia Marchetti S. 66, idrovolante di grossa portata, di alta velocità e di grande sicurezza.

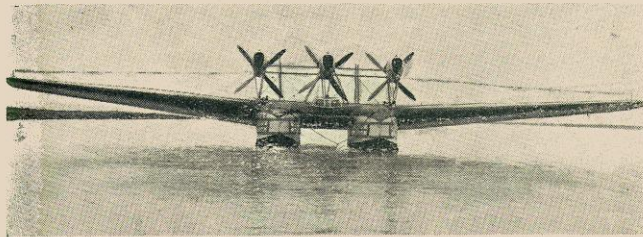
Progettato dall'ing. Marchetti, che è stato l'ideatore della classica forma di idrovolanti a doppio scafo con ala sovrapposta e travi di coda, il nuovo ap-

parecchio di quota, il che permette una grande agilità di manovra al grosso idrovolante.

L'S. 66 è costruito con un sistema detto a elementi separati, che permette la sostituzione, rapida ed integrale, di interi pezzi di apparecchio con grande risparmio di tempo. In caso di danneggiamento di una estremità dell'a-



L'« S. 66 » visto di fianco



L'« S. 66 » visto di fronte

parecchio somiglia esteticamente al fratello minore S. 55, veterano di gloriose crociere dell'Aeronautica italiana.

La costruzione è in legno con rivestimento in compensato e tela. Nei due grandi scafi sono sistemate le cabine per i passeggeri, che contengono 14 posti a sedere in comode poltrone e quattro cuccette letto. A poppa di ogni scafo vi è inoltre un gabinetto da toilette ed uno scompartimento per i bagagli.

Il posto di pilotaggio è al centro, tra gli scafi, ricavato nello spessore dell'ala. Le cabine e il posto di pilotaggio comunicano comodamente fra loro.

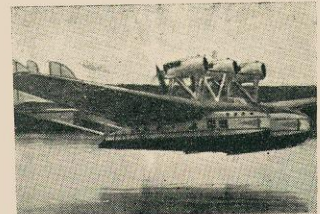
Munito di tre motori Fiat A. 24 R, da 750 cavalli ciascuno, la potenza totale è 2.250 cavalli. I tre motori, che azionano eliche propulsive, sono posti sull'ala e la loro scia investe direttamente i timoni di direzione e

la, per esempio, senza effettuare lo smontaggio dell'ala intera e metterla in cantiere per la necessaria riparazione, si smonta solo l'estremità dell'ala, co-

struita appositamente separata e smontabile, e si sostituisce con un nuovo elemento pronto per essere messo in opera. Con questo procedimento gli apparecchi in poco tempo ritornano efficienti e commercialmente il tempo guadagnato torna a tutto vantaggio economico nell'esercizio di una linea civile.

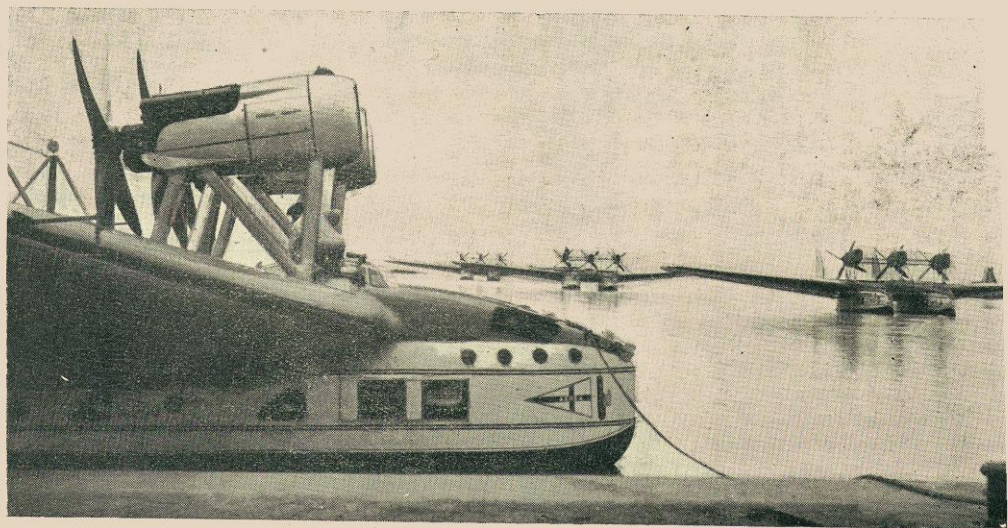
La velocità di crociera dell'S. 66 è superiore ai 220 chilometri all'ora, caratteristica questa che non è posseduta da alcun idrovolante in servizio su linee civili. Con tale apparecchio si

massima è di 260 chilometri ora e la velocità di ammaraggio è di 110 chilometri ora. A carico



completo, l'apparecchio ha una autonomia di 1000 chilometri.

A. M.



Una flotta di « S. 66 » sulle acque del Tevere al Lido di Roma



IN verità non si tratta di assi di guerra, nè di acrobati, nè d i velocisti, nè tanto meno di navigatori. Tranquillizzati, lettore, si tratta di giovani piloti di volo a vela. Non sono pertanto dei campioni del volo temporalesco o del volo termico, ma solo dei piloti di aliante libratore, che più che con l'aeroplano, volano con la fantasia. Forse domani alcuni di loro saranno celebri, ed allora sorrideranno al pensiero di essersi già data, dai primi



passi in aviazione, la qualifica di *assi*. Veramente anche libratore erano bravini, e nella scuola di volo a vela non si era mai vista una squadriglia come la loro, perchè quasi tutti conseguirono in un solo mese l'attestato A e B insieme. Ho detto « quasi », perchè alcuni assi avevano già l'attestato A, e nella squadriglia erano considerati come *anziani*, anche se d'età erano i più giovani. Il Balilla, per esempio, ancora un giovincello di 16 anni; eppure già da un anno faceva il volo a vela, ed aveva qualche incruenta *scassatura* al suo attivo e molti aneddoti velovolisti da raccontare. Un altro *anziano* era Piccinino, che in realtà aveva molti anni, e un passato studentesco ed aviatorio movimentato, il che aveva

fatto di lui uno strano tipo di filosofo paciocco. Piccinino prendeva tutto per ischerzo, e, purtroppo, anche gli atterraggi, tanto che gli venivano tragicomici, con grande divertimento dei compagni e sofferenza dell'apparecchio. Anche tra le *cappelle* c'erano dei bei tipi.

Burrasca e Gianni, rappresentanti della Università di Padova, portarono nella vita del campo la nota allegra del loro goliardismo spensierato. Erano i tipi più in vista della compagnia, i più chiacchieroni, specialisti nell'accattivarsi la simpatia tra gli istruttori e la popolazione del paese, maestri nell'inventare scherzi esilaranti per i compagni.

Burrasca, come dice il nome, era il più diabolico, ma a vederlo non si sarebbe creduto, perchè girava sempre per la camerata con un'aria mite, dolce, quasi stanca, sovente in pantofole, tanto che lo chiamavamo anche *il pirata dalle gambe molli*. In campo aveva poca voglia di tirare i cavi di lancio e si accaparrava i lavori intellettuali, come sarebbe condurre il mulo adibito al ricupero degli apparecchi, o tenere gli alianti agganciati a terra con lo speciale ordigno detto *pistola*; o magari si assentava lungamente con la scusa di andare a prendere un bi-

done d'acqua per dissetare i compagni. In volo andava benino e ciò lo inorgoglia. Una volta, in aria, gli si spezzarono i comandi, e venne a terra senza farsi nulla, senza essersene nemmeno accorto, e quando constatò il fatto, pagò da bere a tutti e fu festeggiato come un prediletto della fortuna.

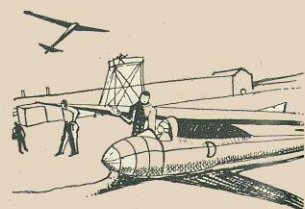
Il suo amico Gianni era un ragazzo simpaticissimo, grande ed atletico, tanto che per andare in volo, doveva rannicchiarsi tutto al posto di manovra, con le ginocchia al petto. Gianni era il capo squadra degli *assi*, ma non era superbo di tale incarico ed anzi in campo lavorava di più di tutti, e la mattina era il primo a levarsi, e usava svegliare i compagni portando loro la merenda a letto.

L'Avvocato alla scuola di volo era l'unico rappresentante della Facoltà di Giurisprudenza e, abituato alle gravi questioni di diritto, all'inizio del corso non prese il volo a vela molto sul serio. Ciò gli procurò l'onore di scassare il primo apparecchio della stagione, senza danni personali però, innanzi a una schiera di signorine che erano venute a vedere il campo, accompagnate da un giovane *gagà*, dilettante di volo a vela, che come vide quel piccolo incidente pensò bene di filarsela

il giorno dopo. Intanto da quella volta l'Avvocato prese il volo a vela sul serio.

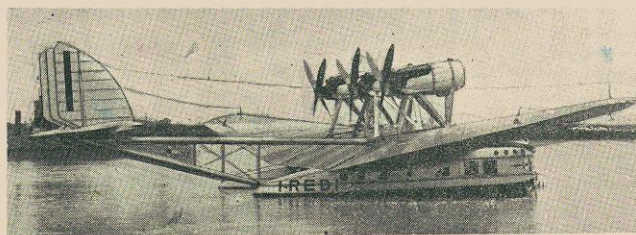
Uno che invece in aria stava con la massima calma era il Napoletano, che mentre magari l'aliante andava tutto di sghimbescio, fischiettava intorrito e se l'istruttore glielo avesse permesso, avrebbe portato fra i denti la sua inseparabile pipa.

Ma il tipo più caratteristico della squadra degli *assi* era Pipino, alcune gesta del quale



sono state altre volte narrate sull'*Aquilone*.

Pipino era l'amico di tutti, il più appassionato all'aviazione, il più simpatico. In campo scherzava sempre, e in camerata non si offendeva mai dei tiri birboni che gli facevano; nelle ore libere era sempre occupato nella costruzione dei modelli volanti. Gli stivali appesi al capo del letto erano il suo magazzino, e lì dentro si potevano trovare trucioli, fili di ferro, pinze, chiodi e viti, in un groviglio di elastici e carta velina. Sotto al cuscino spesso c'era della carta vetrata e dei pezzi di legno più importanti, mentre tutto il letto era pieno di segatura, perchè Pipino lavorava intorno ai modelli volanti nelle ore di riposo. In volo andava bene, ma era un poco distratto, tanto che un giorno meritò dai compagni la seguente motivazione per una medaglia di carta pesta: « an-



Il trimotore « S. 66 »

dò in perdita di velocità da schiappa, ma si rimise da esso ». Un'altra volta Pipino parlò da una collina a bordo di un apparecchio a carlinga ed aveva in mente di gettare nel vuoto ai compagni un messaggio che aveva dentro nascosto. Ma in volo non poteva più trovare il messaggio e si dedicò tanto alla sua ricerca, che l'aliante faceva il suo comodo, e ad un certo punto, chissà per quale segreto atmosferico, pur senza perdere la velocità, invece di scendere proseguendo nel plané, salì, veleggiò insomma per un istante, all'insaputa del pilota che andò sempre orgoglioso di quell'avventura.

Ma il vero asso della squadriglia degli assi era Bruno, che viceversa era biondo. Era l'anziano per antonomasia, perché da due anni aveva l'attestato B e volava per allenamento. I suoi plané servivano per modello agli altri, ed erano veri capolavori; gli atterraggi li faceva naturalmente e con semplicità ed eleganza e se qualcuno gli veniva male, ci si affliggeva come se si fosse trattato di una questione capitale. Era quello che aveva più stoffa, ed infatti finora è quello che si è fatto più onore volando a motore. Il che dimostra come il volo libratò sia la vera scuola elementare dell'aviazione, dove si formano i caratteri e si rivelano i piloti.

Giulio Marini

Ai nostri amici

Non è la prima volta che ci rivolgiamo a voi, cari amici nostri. Anche oggi vogliamo scrivere due righe per ringraziarvi della preziosa collaborazione e per la buona propaganda che moltissimi di voi fanno a favore de L'Aquilone.

Anche durante questi ultimi giorni abbiamo avuto prove di un interessamento e d'un amore al giornale straordinari. Ormai quasi tutti i nuovi aquilotti che domandano di far parte della nostra bella famiglia giungono a noi presentati da nostri vecchi amici. Quasi tutti. Noi, dunque, oltre ai ringraziamenti più vivi, dobbiamo qualche dono ai nostri amici, e specialmente a coloro che hanno procurato a L'Aquilone numerosi abbonamenti. A qualcuno abbiamo già spedito delle fotografie, ad altri spediremo via via delle fotografie e degli oggetti utili, fra cui dei bellissimi temperini.

parla
la
farfalla

Ero fiore tra i fiori, e ogni fratello

d'intorno mi dicea: " come sei bello,

coi tuoi petali adorni, al cielo aperti,

da un pulviscolo d'oro ricoperti!

Tu non ci sembri fatto per restare

fermo alla terra: puoi nel ciel volare ... »

"Signore, - io dissi - i miei fratelli han detto

quel ch'io non dico ... La tua grazia aspetto,

Mi sorrise il Signore come non mai,

mi distaccò da terra ... ed io volai!

La sapienza di Dio, che mai non falla

da picciol fiore mi mutò in farfalla.

Il più gran dono che m'ha fatto Iddio?

Ecco: posso volare dove vogl'io.

OSTILIO LUCARINI



POSTA AEREA



AVVOLTOIO AZZURRO - Milano. — Non era necessario conservare l'anonimo « per vedere come sareste stato accolto ». Perché dovrei accoglierti in maniera diversa degli altri? Sii dunque il benvenuto. Con la tua licenza potrai prendere parte ad alcuni dei concorsi specializzati *quando però saranno aperti*. Per i corsi di pilotaggio, invece, occorre come titolo di studio minimo la licenza di scuola media inferiore. Il Club o nido degli Aquilotti di Milano non è ancora costituito ufficialmente... Circa il convegno, quando ci sarà, troverai in questa pagina tutte le indicazioni, necessarie a chi desidera parteciparvi. Ricambio saluti fascisti.

MARIO SALMARAGGI - Spello. — Il numero che non hai trovato è andato evidentemente smarrito, perché la spedizione del giornale viene effettuata puntualmente e regolarmente... Tuttavia ciò che reclami in termini perentori come un diritto, ti è stato inviato per cortesia, Chiaro? Salutissimi.

GIOVANNI GRATTAROLA - Alessandria. — Circa lo svolgimento del tema del concorso di aprile c'è la più ampia libertà d'azione. E' stato inviato il saggio a *Carlo Ferrari - Via Covour 1 - Alessandria*, augurandoci davvero che sia il primo di una lunga serie di abbonati procurati dalla tua buona propaganda. Bravo. Ricambio saluti affettuosi a te ed a tua sorella.

VERA DI MARCANTONIO - Roma. — Mi scrivi: « Ogni soldino tu consideralo come un piccolo capriccio represso ». Brava, questo ti farà onore ed il solo proposito è degno di una rondinella. So chi è la rondinella che ti ha parlato con tanto affetto di *nonno Radio* a Nettuno: veramente è una fedelissima e le sono grato di averti indotta a venire al nostro rido. Tu affermi di essere prepotente, ma questa è una buona qualità in una rondine che dovrà aprire le ali per voli di propaganda e dovrà quindi recare al nostro nido altre rondini e altri aquilotti! Brava per la trovata del concorso, semplice ma originale. Ricambio i saluti azzurri.

RENATO TAGIURI - Verona. — Ti sono stati spediti i numeri per la propaganda e mi auguro che tu possa costituire, nella tua città, un numeroso nido di fieri aquilotti e gentili rondini. Per la risposta alla tua domanda di natura tecnica è stato inviato il quesito a *Giarella*. Segui la sua posta. Elogio la tua passione aviatoria che si traduce in volenterose esercitazioni pratiche e ti ringrazio per la bella propaganda. Alalà.

AQUILOTTO FREMENTE - Palermo. — Allo pseudonimo è sempre opportuno far seguire nome e cognome perché, di regola, non si risponde ad anonimi. La risposta a tutte le tue domande sono contenute in un opuscolo che ti sarà spedito ad un qualsiasi indirizzo che vorrai comunicarci, mentre l'ottimo mio collega *Giarella* risponderà, nella sua rubrica, alla tua domanda sui motorini ad aria compressa per modelli volanti. Vedrai che i genitori finiranno con l'essere contenti ed io te l'auguro di cuore.

DARIO TOMASSI - Bari. — Comprendo, poiché mi trovo anch'io nelle tue condizioni, lo stato d'animo che ha ispirato i versi:

*Or più non sento il soffio della scia,
or più non odo dei cilindri il coro,
or più non ho di te che nostalgia*

Questa nostalgia, per un passato cui siamo tenacemente attaccati, è però vinta dallo spettacolo superbo dell'irrompente giovinezza nuova che tende a bearsi di azzurro. Grazie dell'omaggio e cordiali saluti fascisti.

EDILIO MOLINARI - Genova. — « Meglio tardi che mai », dice il proverbio, tanto più che non è mai tardi per compiere azioni utili e buone. In cambio degli arretrati del 1934 che già possiedi, vorresti dei numeri del 1933? Quali? Specifica. Ricambio i cordiali saluti.

FUTURO AVIATORE - Parma. — Non metto in dubbio che tu sia un vecchissimo amico dell'*Aquilone*, quantunque tu nasconda il tuo nome sotto l'anonimo. In ogni modo ti risponderò che per quanto riguarda il nostro C. R. 30, debbo confermarti che è

il più veloce caccia del mondo. Gli inglesi affermano pure che un loro apparecchio è il più veloce; ma noi possiamo avvalorare la conferma da prove ufficialmente. Ho passato a *Giarella* le altre tue domande. Per l'avvenire fatti conoscere. Saluti fascisti.

MILA ISAIA - Pisa. — E' stata rinviata la lettera del 1. marzo con accluso l'abbonamento dell'aquilotto *Guerini*. Siamo d'accordo: quando avrete obbedito alla consegna di moltiplicarvi per dieci, manderete il programma di un vostro primo convegno. Ricambio a tutti i cordialissimi, alati saluti.

AQUILOTTO PENSIEROSO - Roma. — Anche tu vuoi restare anonimo? Non si può entrare volontario in Aeronautica; bisogna prender parte ad uno dei concorsi

che ogni tanto vengono aperti, e per i quali occorre il titolo di licenza di scuola media inferiore. Dopo puoi arrivare fino al grado di ufficiale, se la tua capacità sarà tale da meritare le spalline. Abbonandoti, avrai i numeri arretrati dal mese di gennaio e l'S 55 X in regalo. Saluti cordiali.

OSVALDO COSTANZI - Firenze. — Mandati tanti trenta centesimi quanti sono i numeri che ti occorrono e li riceverai. Puoi spedire anche in francobolli. Saluti.

LAMBERTO BAVIERA - Tripoli. — Se hai la ferma intenzione di diventare aviatore, devi studiare. Perciò termina il Liceo e dopo prendi parte ad un Concorso per l'Accademia. Ti ho fatto spedire il relativo opuscolo. Se i tuoi modelli sono ben riusciti, potrai farne le fotografie e mandarle a noi che le pubblicheremo. Non possiamo appesantire il carattere del nostro periodico, che è di vulgarizzazione elementare, e pertanto i dati che riporta la *Rivista Aeronautica*, organo esclusivamente tecnico, non sono adatti all'indole de *L'Aquilone*. Appena avremo fatta una rapida rassegna dei più notevoli tipi di apparecchi italiani, passeremo a quelli stranieri. Va bene? Sono pochini gli abbonati di Tripoli, ai quali si aggiunge l'abbonamento di *Daniele de Stobel* da te procurato. Attendo molto dalla tua opera di propagandista. I disegni degli apparecchi militari da te richiesti non si possono dare perché hanno carattere riservato. Ricambio il saluto romano con affetto.

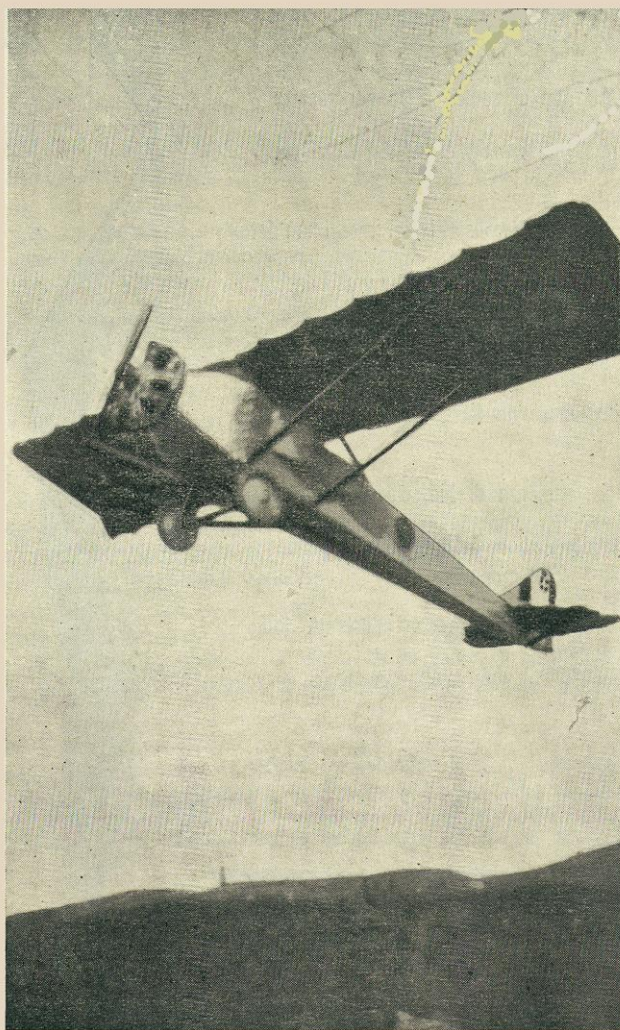
SERGIO FAVERO - Torino. — Sei invitato a mandare il tuo indirizzo, dovendo fatti spedire il premio da te vinto per il ritratto fattomi e pubblicato.

ANTONIO GRAZIANO - Casalmaggiore. — Ricevuto il vaglia e provveduto. Grazie dell'efficace propaganda a favore del giornale. Ti ho fatto spedire alcune fotografie della *Crociera* come omaggio nostro. Saluti cordialissimi.

ZARINI FERRUCCIO - Brescia. — Grazie dell'abbonamento e grazie anche al tuo amico che ti ha... propagandato! Ti sono stati spediti gli arretrati assieme all'S. 55 X. Mi auguro veramente che tu possa meritare le belle fotografie della *Crociera* riserbate per i propagandisti che ci donano dieci nuovi abbonati. Al lavoro!

ALDA JANDOLO - Salerno. — Le vie più belle e luminose, cara Alda, sono le più ardue a percorrersi e quindi le meno battute. Per questo le strade dei cieli sono privilegio dei più sani di corpo e di spirito! Comprendo le difficoltà che incontri, ma vedo che hai scelto per motto: « Perseverando arrivi! » e me ne compiaccio. Ti abbiamo spedito un secondo S.55 in omaggio: meritato dalla tua bella fede. Chi è miope non può conseguire il brevetto di pilota. Il pilota civile può eseguire voli di allenamento associandosi all'Aero Club. Ricambio affettuosità.

CARLO MAGISTRETTI - Cagliari. — Abbiamo mandato i saggi ai quattro tuoi amici milanesi: *Orioni Giuseppe, Negri Nello, Antonio Mantovani, Marco Magistretti*. Vedo che la tua propaganda ha le braccia lunghe e ne sono contento. Non è giunto l'abbonamento di *Perucelli*. Se a Cagliari siete in pochi, non è una buona ragione per desistere dalla costitu-



Ecco un modello volante in volo. E' l'apparecchio da turismo A. 2. 1., motore a 7 cilindri, dimensioni d'ala m. 1 per 0,70. Progetto e costruzione del giovanissimo Luigi Zocco di Bra.

zione di un nido di Aquilotti. Intanto per formare un nido basta essere in due, naturalmente armati di buona volontà e decisi ad ingrandirlo... Coraggio dunque, tanto più che in te noto la stoffa del propagandista organizzatore. Ricambio auguri e saluti.

GIOVANNI FERLINI - Foligno. — Il bando di concorso per l'ammissione ai corsi



Così Giovanni Torta di Torino immagina zio Falcone. Zio Falcone è indignato per via dei baffi a uncino

preliminari di pilotaggio aereo è stato reso pubblico attraverso la stampa e non è detto che al corso istituito a Foligno vi debbano partecipare esclusivamente quelli residenti costì. In quanto al corso a vela rivolgitvi per pareri ed eventuali istruzioni al Reale Aero Club. Preso nota del nuovo indirizzo e degli auguri e saluti che ricambio.

ANONIMO da Tortona. — Come possiamo stabilire se il tuo economato (quale) ha fatto un abbonamento semestrale o annuale se... non ci comunichi il tuo riverito nome e cognome? La tua cartolina infatti non è firmata e reca il timbro postale di Tortona dove, purtroppo, non abbiamo nemmeno un abbonato! Come futuro aviatore cominci male la tua carriera! Infatti la distrazione (e che distrazione!) non è certo una qualità per un pilota. Salutissimi.

O.L.A.P. - Ascoli Piceno. — Hai fatto benissimo a darmi del tu. Trattandomi diversamente, avrei dovuto richiamarti all'ordine! Con la licenza liceale e con la vista corretta nessuna strada è aperta in ingegneria, si potrebbe concorrere ai posti di ufficiale del corpo ingegneri. Gli aquilotti di Ascoli sono assai pochini; ma non è detto che non possiate, volendolo, moltiplicarvi. Ti sono stati spediti gli arretrati e l'S. 55. Ricambio i cordialissimi saluti fascisti.

ANGELO SIBELLI - Milano. — Dunque di giorno lavori con tuo padre e la sera frequenti un R. Istituto per conseguire il diploma in ragioneria. Di più ti dedichi al pianoforte. Sono veramente contento di avere fra i miei aquilotti un



Luigi Cardine di Vigevano ha almeno un po' di rispetto per lo zio Falcone.

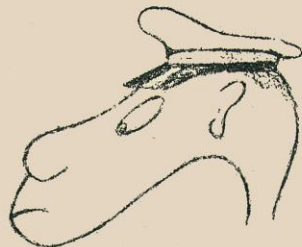
così bravo giovane. Complimenti. Con il diploma di ragioneria potrai benissimo frequentare la R. Accademia Aeronautica. Auguri e saluti, caro Angelo.

PEZ NERINO - Pordenone. — Lo credo che gli omaggi ti giungeranno sempre graditi, caro Nerino, ma non sei di facile accontentatura! Un apparecchio di volo a vela non è un cartoncino per costruzioni... Attendiamo l'elenco di quei tuoi conoscenti che «impazziscono» per l'Aquilone: non vogliamo essere causa di tanta calamità. E grazie delle gentili ed entusiastiche espressioni di consenso e della bella propaganda che ci prometti.

ANTONIO LORENZI - Varazze. — Inviando la soluzione dei giochi di un numero, si concorre al premio stabilito per quei giochi di quel numero. Volendo concorrere ai premi semestrali e annuali (di campionato), bisogna aver risolto il maggior numero possibile di giochi pubblicati nel semestre o nell'anno. Attendendo la lettera con la richiesta di informazioni alla quale risponderò su questa pagina. Salutissimi.

VITTORIO MIRABELLA - Bengasi. — Credo che quando leggerai queste righe, avrai già ricevuto il libro-premio cui hai diritto. In caso contrario, rinnova il reclamo. Ricambio saluti e auguri.

PIA GREGNOLI - Milano. — L'abbonamento può decorrere da qualsiasi numero e giungerà sempre gradito, particolarmente se frutto di personali economie. Ben volentieri domando se ci sono Rondini che accolgono il tuo invito di corrispondenza e comunio, come tu desideri, il tuo indirizzo: Viale da Cerme-



C'è un lettore, poi, che ha oltraggiato il nostro zio Falcone. Non diciamo chi è per evitargli dei grossi dispiaceri.

nate 43 - Milano. Ti ringrazio della buona propaganda presso le tue amiche che saluto e che vorrei indurre a trasformarsi da lettrici in abbonate. Alalà.

GIAN CARLO ZANCA - Mantova. — Ti sono stati spediti dei numeri arretrati per la propaganda. Grazie di quanto hai fatto e ottenuto e di quello che farai. Saluti.

LUIGI CARDINE - Vigevano. — Della tua periodica, affettuosa cartolina che segue regolarmente l'uscita di ogni numero, ti ringrazio. Come vedi, è un segno di gradimento e non di seccatura. Anzi vorrei che tu non fossi il solo rappresentante di Vigevano nel mio vasto nido e ti affido l'incarico di presentarmi qualche altro tuo camerata. Ricambio saluti fascisti.

MARIO GIROLA - Arma di Taggia. — Procurando quattro nuovi abbonati nella tua piccola frazione di appena quattrocento anime, hai dato veramente un convincente saggio della tua buona volontà e del tuo affetto per il giornale. Gli aquilotti e le rondini dei grossi centri sono pregati di prenderti ad esempio! Bravo e grazie. In quanto al premio che chiedi: di far diventare sempre più bello il giornale, non dubitare che ci siamo messi tutti d'impegno per farci onore! Affettuosamente.

PIETRO CHILESOTTI - Thiene. — Ti abbiamo spedite le due copie dell'S. 55 ed attendiamo di conoscere i frutti della tua propaganda. Bisogna che l'entusiasmo dei tuoi amici si traduca in abbonamenti. Comunico, come tu vuoi, al collega Giarella che seguite con appassionata attenzione la sua rubrica. Bravi. Grazie degli auguri che ricambio.

MOLTE ALTRE RISPOSTE al prossimo numero. A tutti gli Aquilotti e a tutte le Rondini che mi hanno inviato cartoline augurali in occasione della Pasqua il mio grazie e ogni augurio e ogni affettuosità ricambiati.

E' confermato il concorsino per il mese di aprile con scadenza al 30 aprile p. v.: «Divagazioni in prosa o in versi (con o senza illustrazioni) sul tema: APRILE DOLCE DORMIRE».

Sono di tutti l'affezionatissimo

Zio Falcone



29. SCIARADA

Il primo, lector mio, E' un uomo molto pio, S'inchina a tutte l'ore, Per pregar il Signore.

E' l'altro vizio brutto Che può portare lutto, I bambini che l'hanno Certo s'ammaleranno.

L'intero mio sta ascoso Buonissimo ha sapore Ed ha rosso il colore.

30. I CONTRARI

Sostituire alle seguenti, parole di significato contrario le cui prime lettere formino il nome di un celebre poeta.

Notte, Pacifico, Furfante, Falso, Venire, Giorno, Esterno, Molto, Porto, Basso, Nulla, Intelligente.

31. PAROLE INCROCIATE

Sostituire ai punti delle lettere in modo che si incrocino:

Una cosa molto usata in estate, e un abito modesto.

V
.
.
C . . . A . . . A
.
.
O

32. ANAGRAMMA

Ah, non m'attendo dalla xxxxx vana d'alloro un xxxxx, ma dal tenue verso che xxxxx sgorga, quando l'xxxxx mi va ispirando, ond'io scrivo ed immerso xxxxx in un mare di dolcezza arcana.

A norma del regolamento per il campionato enimministico 1934-XII (vedi n. 1 e n. 2) le soluzioni debbono essere in-

viate esclusivamente a mezzo di cartolina postale. Tra i solutori di almeno tre dei quattro giochi sopra pubblicati sarà estratto a sorte un premio indipendentemente dai premi semestrali e annuali del campionato.

Scadenza: 10 maggio 1934-XII.
Premio: Un libro di lettura amena.

Immacabilmente al prossimo numero le soluzioni dei giochi i cui termini sono scaduti con i nomi dei solutori e dei premiati. Nel frattempo saranno spediti i premi ai vincitori.

E' pubblicato a cura del R. Aero Club d'Italia

MANUALE per il pilotaggio di velivoli

ELEGANTE VOLUME RICCAMENTE ILLUSTRATO

Lire 5

franco di porto nel Regno e Colonie

In vendita presso tutti gli Aero Clubs provinciali e presso l'Amministrazione de L'AQUILONE Roma - Viale dell'Università.

L'ITALIA CHE SCRIVE

RASSEGNA PER COLORO CHE LEGGONO SUPPLEMENTO MENSILE A TUTTI I PERIODICI

FONDATORE E DIRETTORE

A. F. Fermiggini Editore in Roma

IL PIU' VECCHIO IL PIU' GIOVANE - IL PIU' DIFFUSO PERIODICO BIBLIOGRAFICO NAZIONALE

Commenta, preannuncia, incia il moto culturale della Nazione. La intera collezione costituisce un vero dizionario di consultazione bibliografica.

ABBONAMENTO: Italia L. 17.50; Estero L. 22.50.

Agli abbonati a questo periodico: Italia: L. 15; Estero L. 20.

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

“LANE MARZOTTO”
OTTIME - MORBIDE - RESISTENTI - IL FILATO PERFETTO
PER TUTTI I LAVORI DI MAGLIERIA A MANO
ED A MACCHINA



(Continuazione dal numero precedente)

— Mamma! — mormorò a un tratto — e aperse le braccia.

Uscii all'aperto e richiusi. Ora sì che ricordavo il mio sogno. Mi era sembrato di stare sulla spiaggia a pensare come avrei potuto far conservare all'aquilone la posizione giusta nel vento. Tutt'intorno stormi chiososi di gabbiani mi distraevano e per allontanarli, gettavo loro dei sassi.

— Guarda piuttosto come fanno, invece di cacciarli via, benedetto figliolo, guarda come muovono le ali!..

Vicino a me, seduta su uno scoglio c'era la mamma, che sorrideva e scuoteva la testa. Il ricordo era così vivo, che tremavo tutto e mi guardavo intorno con paura e desiderio. Ma era stato un sogno, purtroppo, e nulla più; c'erano i gabbiani e gli scogli, ma la mamma non c'era.

Mi sedetti tutto triste sulla rena e poco a poco il pensiero mi tornò all'aquilone e al modo di manovrarlo.

Come nel sogno, i gabbiani mi impedivano di fissare le idee, con le loro strida lamentose.

Come nel sogno! Con un fremito mi risovvenni del consiglio della mamma: «Guarda come muovono le ali, benedetto figliuolo!».

E allora guardai, con tutta l'attenzione di cui ero capace ed ero così concentrato, che non mi accorsi del sole che era sorto da un pezzo nè di Bibi che mi era vicino, se non quando mi urlò nell'orecchio:

— Che hai, Marino, che non mi rispondi? E' tanto tempo che ti chiamo! Ho fame; facciamo colazione.

— Sì, Bibi, — gridai, saltando in piedi tutto trasognato — facciamo colazione, e mangiamo bene perchè dovremo lavorare assai, ma ti assicuro che stasera voleremo!

Sapevo finalmente cosa dovevo fare. I gabbiani me lo avevano insegnato e avevo dentro una fiducia enorme, mai provata prima.

Avevo visto che quando volevano girare a destra, piegavano la punta dell'ala destra e si inchinavano tutti a destra. Quando giravano a sinistra, facevano il contrario.

La punta dell'ala la piegavano in modo che si presentasse al vento che la spingeva indietro (così me lo spiegai) e tutto il gabbiano girava.

Quando poi volevano fermarsi per scendere, inchinavano in basso tutte e due le ali.

Per capire meglio, feci una prova.

Presi la copertina di cartone di un registro rotto e la tagliai presso a poco come le ali d'un gabbiano, poi la esposi di taglio al vento, dopo averla infilzata su uno stecco. Non si mosse. L'inclinai un poco in modo

che il vento battesse sulla faccia bassa del cartone. Questo si sfilò dallo stecco e volò via.

Lo ripresi e lo fissai ancora sullo stecco e dopo averlo rimesso di taglio, piegai un po' la punta di un'ala. Subito girò da quella parte. Raddrizzai quella punta e piegai l'altra. Girò dall'altra parte.

Ora non rimaneva altro che mettere le ali dell'aquilone in modo che si potessero piegare sulla punta.

Studiai a lungo come fare, ma la cosa mi parve troppo difficile. Avrei dovuto tagliarne le estremità e poi riattaccarle in maniera che si potessero muovere.

Preferii applicare sotto le punte delle ali due tavolette abbastanza larghe e leggere che ricavai da una vecchia cassa di liquori. Una volta fissate in modo che potessero girare, le unii per mezzo di cordicelle allo scafo, per poterle manovrare con facilità, legandone i capi alle sponde.

Il sole intanto declinava ed il vento soffiava sempre più forte, spingendo innanzi grosse nuvole bianche.

CAP. XIII.

Una voce nel cielo

— Vogliamo salire, Bibi?

— Ecco! — e accorse saltellando — Finito?

— Mi pare. Vediamo! Le tavolette per girare sono a posto. La corda è tutta dentro, avvolta bene. Speriamo che non si aggrovigli. Il picchetto a terra mi pare solido, non cederà; il nodo è ben stretto e anche quello a bordo. Cosa manca adesso? Ah, i cuscini.

Bibi corse a prenderli; aveva con sè anche la bandiera e la carne e le frutta della cena.

— Sai, se avremo fame in viaggio...

— Ma no, non partiamo mica adesso; facciamo soltanto una prova.

— Ah sì? — ed appariva deluso, mentre posava su un sasso i viveri — Però questa la mettiamo?

— Mettiamola pure! — Feci per consolarlo — Qui — E la legai sulla punta dell'aquilone, dove un gabbiano avrebbe avuta la testa. Aiutai Bibi a salire, poi a mia volta entrai.

— E adesso? — chiese.

— Adesso? Aspettiamo che il vento ci porti su. Non è ancora abbastanza forte.

— Vedi, che è tutto piegato da una parte l'aquilone?

— Non importa; però sarà meglio raddrizzarlo. Aspetta un momento e tieni forte la corda, tu.

Saltai a terra e con qualche pietra puntellai lo scafo in modo che nessuna delle ali toccasse terra. Risalii.

— Dammi la corda, la tengo io, ora Tu, appena l'aquilone si muove, afferrati forte alla sponda. Anzi, aspetta.

Svolsi una lunga cordicella, che portavo attorno alla cintola e che mi serviva per tenere gli utensili mentre lavoravo, dopo averne sfilato il coltello.

La tagliai in due pezzi e legai prima Bibi e poi me ai bambù della sponda.

— Tienti lo stesso, però — ripetei incastrando il coltello, tra due bambù dello scafo. Ero rimasto un istante in forse se gettarlo a terra, ma poi mi parve che sarebbe stato troppo difficile ritrovarlo più tardi tra l'erba alta del prato.

— Tienti, Bibi, tieni forte, che ci siamo! Attento eh?

Vedevo, da lontano, avanzare sul mare delle grandi chiazze scure, tutte increspate sapevo già da tempo che erano raffiche. Infatti, dopo un momento le poche palme della riva si curvarono fischando e scricchiolando, e dopo due o tre salti violentissimi e disordinati, ebbi la sensazione di trovarmi quasi immobile, mentre la corda, spellandomi le dita, filava rapida attraverso un buco che avevo fatto nella coperta sul fondo dello scafo.

Prima che riuscissi a raccapezzarmi un poco, la corda era finita, passata tutta attraverso il buco, e solo si vedeva il capo, solidamente annodato intorno al bambù che faceva da chiglia.

Rimasì un attimo, spossato, stordito a guardarmi le mani doloranti, finchè la voce tranquilla, estatica di Bibi, mi giunse attutita dal gran vento.

— Oh, bello, Marino! Guarda, guarda!

Mi volsi; Bibi, inginocchiato sul suo cuscino sporgeva la testa guardando in basso. Lo imitai, con grande cautela per non squilibrare l'aquilone, affacciandomi a prua.

Eravamo più alti molte volte delle palme più alte; si vedeva tutta l'isola, il laghetto, gli scogli, la nostra baracca. Una cosa bellissima e tanto curiosa.

Sarei rimasto chissà quanto, ma ecco che le palme, la baracca e tutto il resto, cominciarono ad avvicinarsi, mentre la corda, prima tesa e dritta, si allentava rapidamente.

Scendevamo a precipizio, e per l'orrore mi tirai indietro. Strano; ebbi subito la sensazione di risalire, e risalivamo infatti, come potei vedere dal buco della coperta che allargai apposta. La corda tornò a tendersi.

Compresi che ero stato io a provocare la discesa, spostandomi avanti. Con la massima prudenza riprovai e la discesa ricominciò, più adagio, però, di prima.

Mi venne in mente di mettere in opera una delle tavolette che avevo fissato sotto le ali e l'aquilone girò a sinistra.

La rimisi di taglio e manovrai l'altra.

L'aquilone ritornò nella posizione di prima, con la prua contro vento e, siccome m'ero spostato indietro, risali.

Bibi si divertiva un mondo. Rideva, cantava, batteva le mani. D'un tratto ammutolì poi gridò spaventato:

— Marino, guarda, guarda laggiù!

— Che cosa? — chiesi affacciandomi all'apertura della coperta.

Il Nostromo

(Il seguito al prossimo numero).