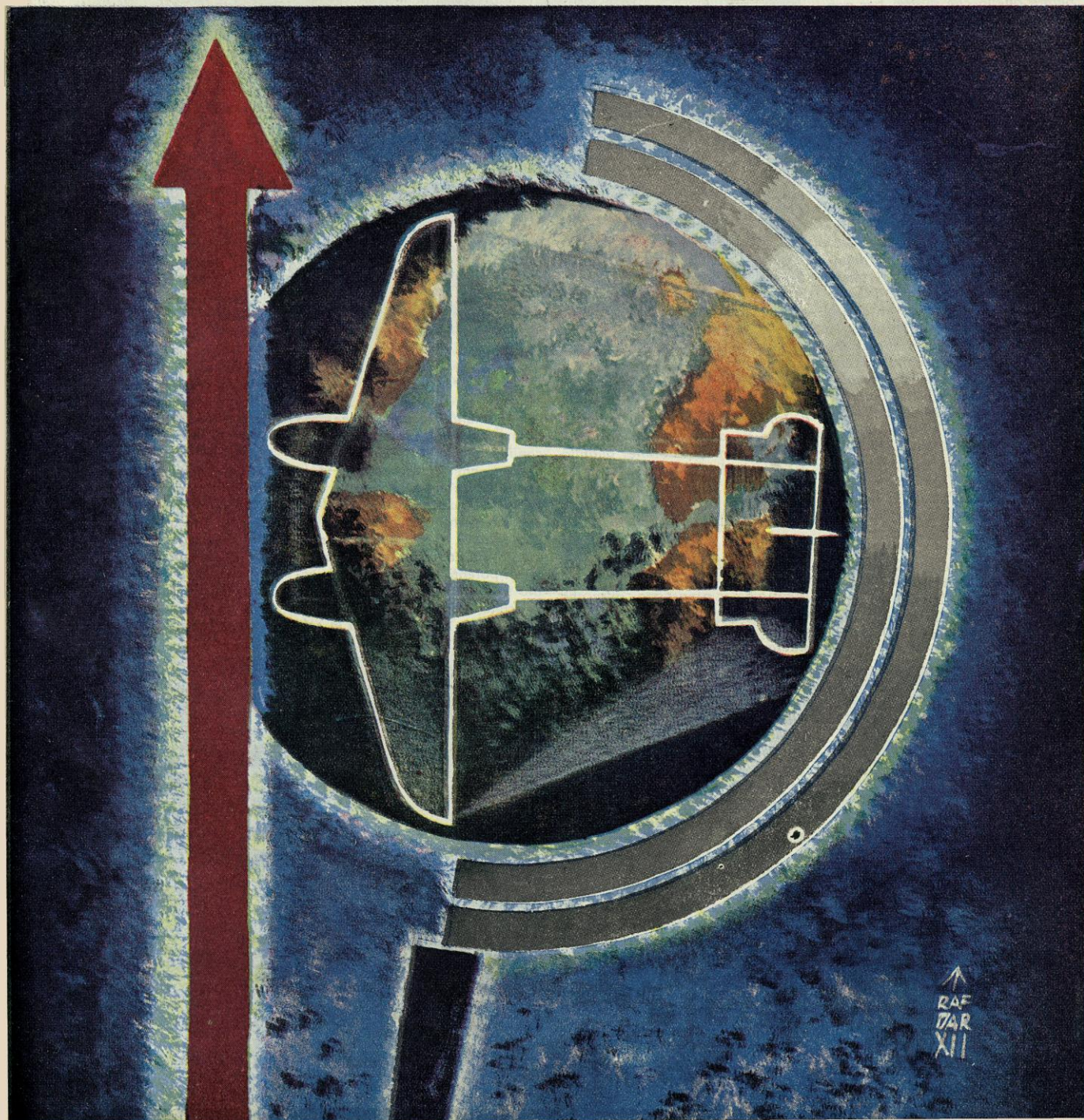


# L'AQUILONE

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



# Visita alla Mostra dell'Aeronautica



**C**ARI lettori, questa volta voglio condurvi a visitare l'Esposizione Italiana a Milano. Radunatevi tutti intorno a me nel grande Parco e entriamo insieme nel Palazzo dell'Arte che ospitò l'anno scorso la Triennale e che oggi accoglie la Mostra dell'Ala italiana. Cercate di starmi vicini, perchè sono vecchio e non posso ripetere quello che vi dirò per non affaticarmi troppo.

Diamo prima di tutto uno sguardo all'edificio del Palazzo dell'Arte. Alla facciata vera e propria è sovrapposta una grande prospettiva azzurra e liscia sulla quale spiccano: il Fascio littorio, un emisfero con in rilievo il profilo dei grandi Continenti e in alto uno stormo di aeroplani.

Ora il sole batte in pieno sulla facciata e noi la ammiriamo soltanto nei suoi colori naturali. Questa sera il grande Fascio si illuminerà alternativamente in bianco, rosso e verde, e si illumineranno anche, nella parte inferiore, gli aeroplani posti su in alto a sinistra di noi che guardiamo.

No, non sollevate in alto le teste; questo rombo di motore che udiamo non proviene da aeroplani che sorvolano il cielo. Guardate in basso a sinistra quelle tre feritoie. E da loro che proviene il rumore; sono altoparlanti che diffondono alternativamente rombi di motore, canzoni, inni e richiami.

Entriamo nel Palazzo della Mostra. Nell'atrio, proprio sulla parete di fronte a noi, è una grande ala azzurra stilizzata che inquadra un meraviglioso ritratto del Duce e sulla quale spiccano le parole che Egli pronunciò a Roma, a Centocelle, subito dopo la rinascita dell'aviazione italiana: «Quest'ala

che ha ripreso il suo volo non sarà più infranta». Proseguiamo avanti; ecco due vecchi gloriosi caccia. Hanno appartenuto a Novelli che ora è scomparso e alla medaglia d'oro Cabrana. Non posso raccontarvi quello che hanno fatto questi due aviatori perchè abbiamo poco tempo, ma forse un giorno vi racconterò le gesta

Passiamo nella sala dedicata a Forlanini. Ecco tutta la serie dei dirigibili, da lui ideati e realizzati, ed ecco un suo elicottero ad aria calda ed un suo aeroplano a razzo.

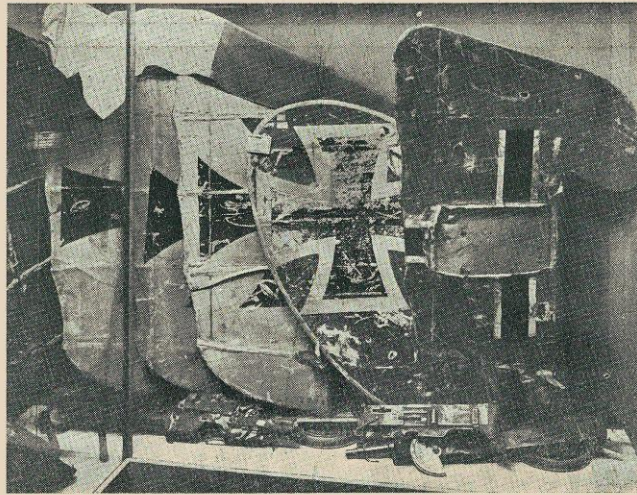
Ai precursori segue la sala dedicata ai primi voli. Da tutti questi cimeli esposti, dagli esemplari dei primordiali apparecchi Caproni e Gabardini, dalle fotografie delle

nella quale ora ci troviamo. Questo è l'apparecchio del capitano Piazza. Osservate la documentazione di tutti i voli degli aviatori che parteciparono alla guerra della Libia e ricordate che l'Italia, per prima al mondo, compì con l'aeroplano azioni di bombardamento e che per prima, ancora, adoperò l'aeroplano per l'osservazione del nemico.

Usciamo nel corridoio, percorriamolo tutto ed entriamo nella grande sala dedicata alla guerra italo-austriaca. Qui troviamo gli apparecchi di Piccio di Ruffo di Calabria, di Granzarolo, il monoplano Caproni, la cellula del trimotore Ca. 3, i resti degli apparecchi avversari abbattuti, le armi catturate al nemico e un grande quadro che illustra i combattimenti e le vittorie dei nostri assi, e finalmente i resti del caccia di Francesco Baracca, l'asso degli assi che cadde tra le fiamme combattendo quasi tra i tanti, mitragliando a bassissima quota il nemico, durante la battaglia del Montello nel 1918.

Anche il più leggero è rappresentato nella sezione della grande guerra. Questo mezzo che oggi, è, dal punto di vista guerriero, completamente sorpassato, durante la grande guerra fu un validissimo mezzo di offesa. Ammiriamo la documentazione della sua gloriosa attività.

Ora che abbiamo visto le sale dedicate alle due ultime guerre combattute dall'Italia, torniamo un pochino indietro, ragazzi miei, ed entriamo nella sala che abbiamo sorpassato poc'anzi, perchè ora è il momento di entrarvi; ora che avete viva l'impressione di quella che è stata la guerra nei cieli, dovete con reverente commozione entrare nella sala degli



Reliquie di Francesco Baracca.

di tutti i nostri assi, vivi e morti.

Ecco un altro glorioso apparecchio: lo Sva biposto che, pilotato da Natile Palli, portò Gabriele d'Annunzio in volo su Vienna. Ricordate la leggendaria impresa dell'agosto 1918?

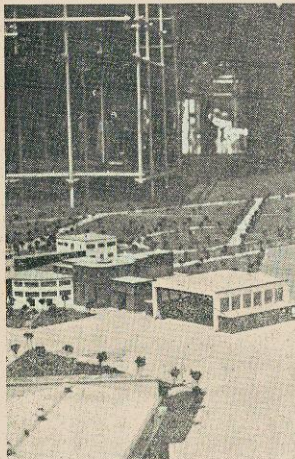
Volgiamo a destra ed entriamo nella sala destinata ai precursori del volo. Ecco raccolti i documenti che si riferiscono, oltre che ai tentativi, anche ai sogni degli uomini che in tempi lontani considerarono il volo come una certa possibilità; ecco i disegni del grande Leonardo che progetta la macchina per volare; ecco la colomba di Archita di Taranto; ecco gli studi di Padre Lana e di Tiberio Cavallo che precedette Mongolfier nella concezione degli sferici volanti e subito dopo colcro che incominciarono a volare realmente: da Paolo Andreani, che visse nella seconda metà del '700, a Zambeccari, ad Andreoli e Muzzi, fino a Celestino Uselli.

Osserviamo la documentazione delle gesta dei pionieri e dei sogni dei precursori attraverso questa abbondante raccolta di cimeli, disegni, stampe e pubblicazioni che lo Stato e anche privati hanno inviati qui.

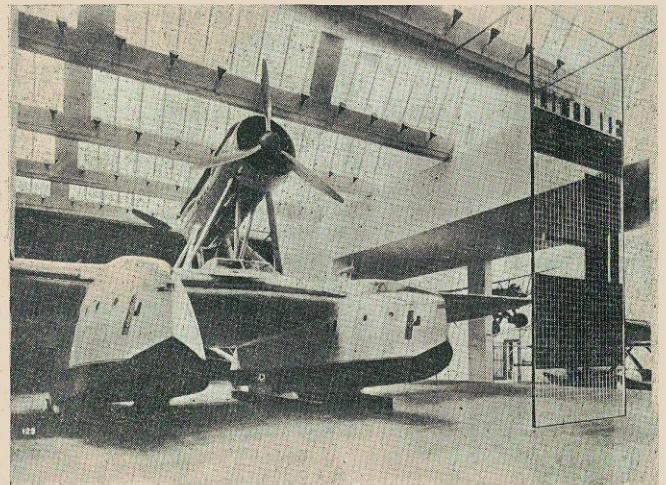
Questo è la navicella di Padre Lana, questo è l'aerostato che usò Paolo Andreani nella sua prima ascensione.

prime manifestazioni aeree, da tutta l'atmosfera eroica che ci circonda infine, noi sentiamo, cari ragazzi, che in questa sala è la documentazione dell'iniziativa conquistata da parte dell'uomo del regno più vasto.

L'uomo è riuscito a volare e ha intuito subito che l'aeroplano sarà un potente mezzo bellico e, come tale, noi italiani abbiamo cominciato ad usarlo nella guerra della Libia, cui è dedicata la sala



Un aeroporto moderno in miniatura. Particolare.



L'«Albal» della Crociera del Decennale.

eroi. Qui non parlerò, non vi dirò nulla, i nomi gloriosi dei vivi e dei morti vi diranno tutto, le motivazioni delle medaglie al valore vi parleranno chiaramente, il vostro cuore palpiterà più forte e dirà la sua parola di riconoscenza profonda verso coloro che portarono trionfanti nel cielo i colori della patria.

Allo spettacolo di gloria, di fer-

macchina finita, alla macchina messa a punto. Questa frase che fin ad ora era per voi un termine vago, si concretizza ora in una serie di esperienze e di prove, alle quali le varie parti dell'apparecchio debbono essere sottoposte prima di poter essere dichiarate, mi si passi l'espressione, idonee al volo. Ora che abbiamo visto come si scelgono i materiali e come si stu-

al maggiore avvenimento aviatorio italiano e mondiale: alla Crociera Aerea del Decennale che portò, sotto la guida di Italo Balbo, il segno del Littorio due volte attraverso l'oceano dall'Italia agli Stati Uniti e dagli Stati Uniti all'Italia.

Il grande volo che si svolse relativamente in pochi giorni, fu preparato minuziosamente, in molto tempo; considerate quale somma di lavoro e di sacrifici sia stata necessaria; osservate come la Crociera del Decennale fu concepita e condotta per essere degna dell'Italia e del Duce che l'aveva voluta.

Appressiamoci all'S. 55 X che porta il distintivo della squadriglia nera e il nominativo I-Balb; è con esso che il Maresciallo dell'Aria compì l'epica transvolata.

Passiamo nella sala della meteorologia. Vedete, sono qui esposti tutti gli strumenti che servono per l'osservazione del cielo, per prevedere quali saranno le condizioni atmosferiche, per dare agli aviatori la sicurezza che il loro volo procederà in un cielo amico.

L'aviazione civile ha anch'essa la sua sala e insieme all'aviazione civile trovate il turismo aereo, che è una delle ultime attività dell'aeronautica italiana. Guardate come è complessa la rete aerea italiana, come è collegata con tutti i maggiori centri europei e come risulta chiaro che l'aviazione ha quasi annullato le distanze. In poche ore si va da Roma a Tripoli, in una stessa giornata si può partire da Roma, sostare a Milano, a Monaco di Baviera e raggiungere, per l'ora del tè, Berlino.

Ora passiamo a vedere un grande alleato dell'aviatore: il paracadute. Questo apparecchio, prettamente italiano giacché è stato ideato dal capitano Freri ed è da noi costruito, ha salvato a tutt'oggi centinaia di vite non soltanto in Italia, ma anche all'estero, perché esso è stato adottato da parecchie aviazioni straniere.

Entriamo nella sala del volo a vela, volo che è quasi riservato ai giovanetti. Molti di voi forse hanno già fatto alcuni lanci; in ogni modo per quelli che vogliono tentare le vie del cielo, sarà probabilmente il volo a vela l'inizio dell'attuazione del loro sogno. C'è in questa sala tutto quello che riflette tale branca dell'attività aviatoria, dalla leggenda alla storia, dalla storia alla realtà, al futuro.

Ma osservate, è qui sintetizzata, si può dire, tutta la vita aviatoria; sono presenti qui i due estremi: dal volo a vela passiamo all'alta velocità, dall'apparecchio senza motore a quello munito di motore potentissimo; dal volo silenzioso al volo fragoroso del saettante bolide.

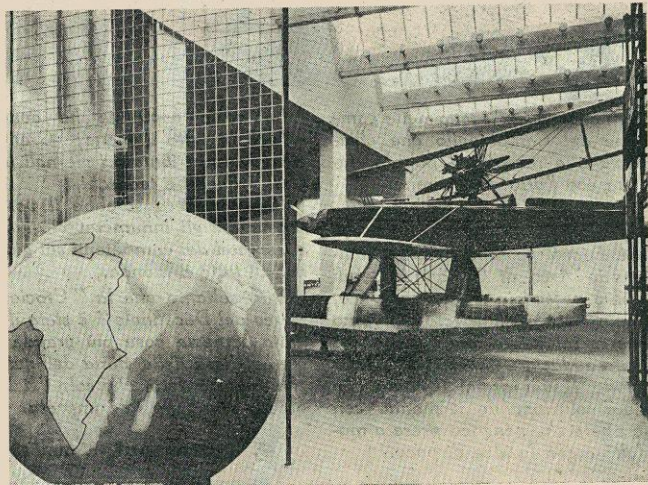
Scendiamo ora nel Parco passando per lo scalone d'onore, ma prima sostiamo sul ripiano davanti a questo apparecchio col muso a terra.

E' l'Aviatik di Redaelli, l'apparecchio sul quale Benito Mussolini imparò a volare. Esso è nella stessa posizione in cui rimase dopo il grave incidente d'Arcore, nel quale il Duce rimase ferito.

Ragazzi, questo apparecchio ha volato nel cielo d'Italia guidato dall'uomo che oggi regge le sorti



L'apparecchio del Duce caduto sul campo di Arcore.



Il mappamondo coi tracciati dei raids compiuti dagli italiani. Il bolide di Agello

vore e di vita segue ora, purtroppo, la documentazione di quel periodo nefasto che forse nessuno di voi ha vissuto, ma del quale tutti avete inteso parlare; il periodo della negazione della patria, il periodo di avvilimento, il periodo nel quale con accanimento feroce si cercò di distruggere quella stessa ala che durante la guerra si era coperta di gloria. La sala "Fascismo e Aviazione" ci dice di quel periodo nefasto e della rinascita.

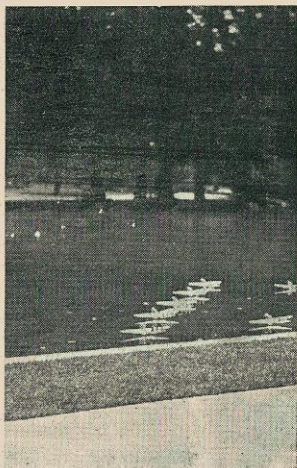
La Rivoluzione Fascista comincia e si afferma e il Duce, vinta la grande battaglia, fa sorgere a nuova vita l'aviazione che ora può e deve marciare verso le più alte conquiste.

Saliamo al piano superiore ed entriamo nella sala che si presenta immediatamente alla nostra destra. E' la sala dedicata al Demanio Aeronautico che ci presenta in una chiara visione quanto è stato fatto in questo campo.

Passiamo nel salone dell'aerodinamica. Voi, che avete sentito parlare molto di questa scienza, il cui nome risveglia nella vostra mente immagini di formule complicate, ora rimanete meravigliati vedendo come tutto sia spiegato in forma piana e chiarissima.

Conseguenza immediata dell'aerodinamica è la costruzione degli apparecchi; ed ora infatti noi entriamo a visitare la sala delle costruzioni aeronautiche; osservate attraverso quante fasi di lavorazione passano le varie parti dell'aeroplano prima di essere pronte: dal disegno, vedete, si giunge all'

diano le costruzioni, ora che sappiamo infine come nasce un velivolo, entriamo nella sala destinata ai raids e ai records. Ecco il venerabile "Gennariello" che con De Pinedo effettuò il raid di 55.000 chilometri, ecco gli apparecchi delle Crociere del Mediterraneo e quelli della Crociera Aerea Transatlantica, ecco il Macchi Fiat 72 di Donati. Tutto ci parla qui della marcia ascensionale dell'aviazione italiana, tutto qui ci ricorda nonni cari di vivi e di morti, che portarono il loro contributo alla vittoria dell'ala fascista. Gradatamente abbiamo visto il suo ascendere e ora entriamo nella sala dedicata



Un aeroporto moderno in miniatura.

della patria; con questo apparecchio Benito Mussolini corse il più grave rischio; esso è quasi la materializzazione della passione aviatoria del Duce, al quale l'aviazione italiana deve la sua vita.

Continuiamo a discendere sull'ultimo ripiano; guardate quell'immensa fotografia di nubi. E' un ingrandimento di 200 metri quadrati che è forse il più grande eseguito al mondo e che è stato approntato dal servizio fotografico della R. Aeronautica.

Siamo ora nel Parco, la mostra non è finita. Sofferamoci per un momento ad ammirare questo perfetto aeroporto per aeroplani ed idrovolanti, riprodotto in miniatura in tutti i suoi particolari; ma sostiamo poco perché il tempo incalza. Contentatevi di guardarlo alla svelta; ciascuno di voi tornerà poi, o solo o con i propri genitori, a visitare tutto più minutamente e con maggiore calma.

Diamo una capatina al Padiglione della Stampa, osserviamo la mole di libri di aviazione che vi è esposta, soffermiamoci ad ammirare la mostra della cartografia aeronautica e della fotografia aerea e della fotogrammetria.

Abbiamo esaurita la mostra vista, siamo di nuovo sul grande viale dove ci siamo incontrati.

Perdonatemi se non mi sono potuto trattenerne con voi di più, e cercate di ritornare in questo Palazzo dell'Arte che ora vorrei chiamare Palazzo dell'Ala, dove è sintetizzata mirabilmente tutta la storia dell'ala, tutta la gloria dell'ala fascista.

**Nonno Meo**

# ROMA NEWYORK CHICAGO ROMA

## La grande impresa nelle impressioni di un ragazzo

Celebrando il primo anniversario della Crociera del Decennale, sce l'amo fra gli innumerevoli lavori, coi quali gli alunni delle Elementari hanno partecipato al nostro ultimo concorso, questo di Fausto Tomassoni di Roma, lavoro che stimiamo privo di retorica, e perciò il migliore e il più sereno commento alla meravigliosa impresa voluta dal Duce e realizzata con tanta passione e tanto senso da Italo Balbo.

Prima di iniziare quella superba manifestazione qual'è stata la Crociera Aerea del Decennale, fu necessaria una intensa preparazione per superare le numerose e non indifferenti difficoltà.

Si scelsero anzitutto gli uomini e gli apparecchi: agli uomini si educò lo spirito, le macchine si perfezionarono.

Data l'abilità degli aviatori italiani, facile n'era la scelta.

La stessa cosa si potrebbe dire degli apparecchi. Ad Orbetello presso la "Scuola di Navigazione Aerea d'alto Mare" si fece una preparazione speciale degli equipaggi, la scelta dei quali fu effettuata non tenendo conto delle abilità singole, ma non con spirito volontaristico.

Per la trasvolata si scelse il tipo di velivolo più rispondente: l'S 55, ben conosciuto per essere stato adoperato nella Crociera del 1929.

Si studiarono altresì le tappe



Il Duce aviatore, che ha voluto la rinascita e i trionfi dell'Ala italiana.



Il Maresciallo dell'Aria - Da un ritratto del pittore francese Alfred Jonniaux.

della Crociera onde preparare tutto il fabbisogno per l'arrivo e la successiva partenza della squadra.

Ma oltre lo studio delle basi fu necessario disporre numerosi servizi per far sì che durante la traversata atlantica le incognite del viaggio fossero ridotte al minimo.

La squadra partì da Orbetello il 1° luglio 1933 dopo aver ricevuta la benedizione dal Pontefice.

E' superfluo (perchè son cose troppo note) ripetere gli eroismi e le vicende del viaggio. Una grande difficoltà presentarono le Alpi; eppure furono facilmente sorvalate.

L'arrivo in Olanda avvenne con perfetto ordine e disciplina. Di ciò il popolo olandese rimase ammirato.

L'Islanda preparò un'accoglienza d'eccezione.

Per la prima traversata dell'Oceano gli atlantici vollero indossare la Camicia Nera, e con la divisa della Rivoluzione Fascista giunsero in America.

In ogni città d'America gli atlantici furono accolti trionfalmente, e per molto tempo saranno ricordate le deliranti manifestazioni fatte dagli italiani ivi residenti.

Il viaggio di ritorno fu compiuto rapidamente e con relativa facilità. La mèta finale era il Lido di Roma.

Una moltitudine di gente da Roma si recò all'idroscalo per tributare ai protagonisti del grande volo il gubilo di Roma.

In quel giorno Roma sembrava

trasmormata al suono delle campane del Campidoglio che chiamavano a raccolta il popolo, faceva eco l'urlo delle sirene.

Ognuno sa che gli atlantici ebbero l'onore d'inaugurare la Via dei Trionfi passando sotto il millenario Arco di Costantino, e di essere passati in rivista dal Duce, l'anima delle ali tricolori, l'uomo che sa infondere tanta passione e tanta audacia agli uomini che eseguono i suoi ordini, l'uomo che sta rivoluzionando il mondo con le opere che vengono prese a modello e con le idee di pace.

La gesta compiuta ha avuto un'eco in tutto il mondo. Grandi elogi hanno tributato i giornali inglesi, francesi e tedeschi.

Vana impresa sarebbe il voler riassumere gli innumerevoli giudizi espressi dai competenti sui giornali di tutto il mondo.

Dirò soltanto che la "Crociera Aerea del Decennale" è stata definita come la cosa più grande e meravigliosa della storia dell'aviazione e si è detto che solo l'Italia poteva compiere tale impresa.

F. Tomassoni, d'anni 10

## L'idea - La preparazione - Il successo

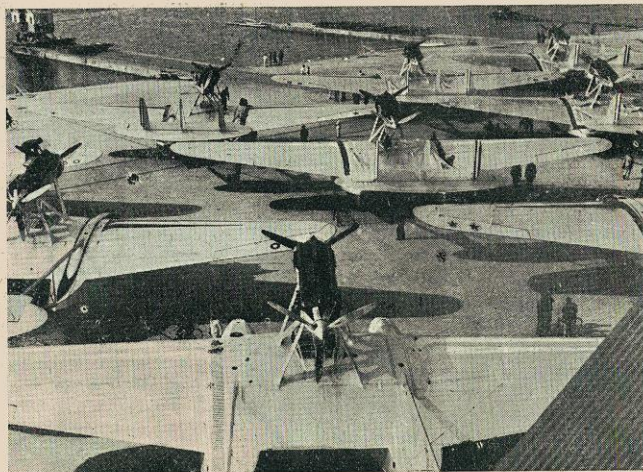
Ad un anno di distanza dalla grandiosa Crociera del Decennale si può rievocare con animo sereno, non turbato dall'emozione del momento, quella che è stata definita dal Duce «la più grande impresa dei tempi moderni».

Come è stato possibile far compiere contemporaneamente a 24 idrovolanti la trasvolata dell'Oceano?

La grandiosità dell'impresa rendeva necessaria una perfetta esperienza di voli in massa e su lunga distanza, che si ottenne con le ripetute crociere in massa fatte

all'Estero dai nostri apparecchi. Ogni anno i nostri aviatori si spingevano fuori dai loro nidi e, mentre affermavano in molti paesi stranieri la potenza d'Italia, rafforzavano le penne per un futuro maggiore cimento.

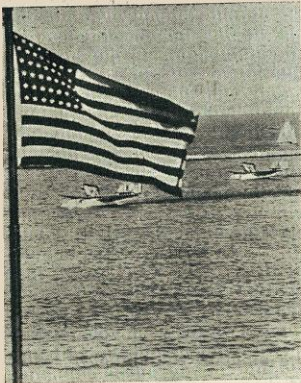
L'idea di questo grande volo nacque nel 1928. In quell'epoca il Ministro Balbo era negli Stati Uniti in veste di inviato dal Governo a rappresentare l'Aviazione italiana ad un Congresso internazionale di navigazione aerea. Gli Stati Uniti si trovavano sotto la grande impressione suscitata dal



Orbetello — Una visione singolare dei prodigiosi apparecchi appena giunti dalle officine Savoia Marchetti.

pazzesco volo di Lindbergh. Questo volo, che aveva collegato in un sol balzo New York a Parigi, aveva stimolato grandemente lo sviluppo aviatorio della Nazione americana, e S. E. Balbo poté valutare i grandi progressi effettuati e l'attrezzatura dell'industria aviatoria americana. Ma, soprattutto, rimase colpito dalle dimostrazioni d'italianità dei milioni di onesti lavoratori italiani che, pur lontani, pensano con grande nostalgia alla loro Patria.

Da allora il grande aviatore italiano accarezzò l'idea d'una grandiosa impresa: portare a quei milioni di figli d'Italia sparsi nella grande America, il rombante e alato saluto della Patria. E ai suoi occhi balzò la visione degli idrovolanti italiani, che, dopo aver



Alla fonda sulle acque del lago Michigan.

trionfalmente trasvolato l'Oceano Atlantico, sorvolavano la grandiosa città di New York. Ma occorrevano mezzi che ancora nessuna aviazione al mondo possedeva. Bisognava inoltre studiare attentamente le rotte da seguire e prepa-

rare gli uomini eccezionali per una così eccezionale impresa.

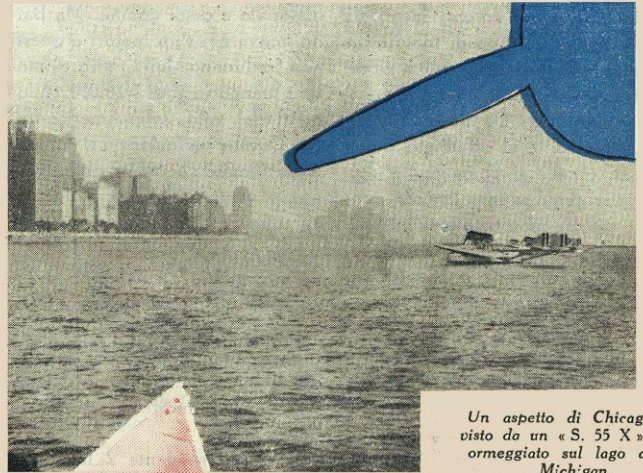
Appena giunto in Italia, il Ministro si pose al lavoro. Progettò una crociera di 35 idrovolanti con un tipo d'apparecchio dal quale si sarebbe potuto in seguito trarre un buon idrovolante capace di attraversare l'Atlantico. Questa Crociera, chiamata del Mediterraneo Orientale e del Mar Nero, toccava i porti orientali del Mediterraneo e si spingeva fino alla città russa di Odessa.

Accentrati gli idrovolanti a Taranto, senza un preventivo affiatamento degli equipaggi e dei reparti, la squadra italiana partì dall'Italia e superò brillantemente le difficoltà del volo in regioni sconosciute.

In questa prima prova S. E. Balbo ebbe la percezione esatta del valore del materiale uomo e del materiale macchina. Da allora passò all'organizzazione della prima impresa oceanica: la Crociera del Brasile.

Ritenuta ancora troppo difficile la trasvolata dell'Atlantico nord, per la mancanza di un idrovolante che avesse l'autonomia di volo necessaria al sorvolo dell'Oceano, Balbo fece perfezionare il tipo di idrovolante che aveva servito nella precedente Crociera di Odessa, l'S. 55, il quale fu dotato di un nuovo motore più potente che permetteva di sollevare un carico maggiore e di raggiungere una notevole velocità. Si poté ottenere una autonomia di volo di 3.400 chilometri, che lasciava un margine di sicurezza nella trasvolata dell'Atlantico dalla costa dell'Africa a quella del Brasile.

Contemporaneamente al problema delle macchine, si presentò



Un aspetto di Chicago visto da un « S. 55 X » ormeggiato sul lago di Michigan.

quello degli uomini. Bisognava che gli aviatori scelti per questa impresa si allenassero gradualmente al pilotaggio dei grossi idrovolanti, al decollo con carichi massimi, difficilissimo nelle regioni calde dove l'aria è rarefatta, allo studio accurato delle carte di rotta, alla conoscenza perfetta degli strumenti di navigazione. Fu creata la Scuola di Orbetello.

Nel dicembre 1930, ultimati i preparativi, quattordici idrovolanti con a bordo 48 aviatori al comando del generale Balbo, partirono dal loro nido d'Orbetello e si posarono sulle coste spagnole. Raggiunta la costa occidentale africana, sorvolando lo stretto di Gibilterra, le macchine italiane proseguirono, senza incidenti, lungo le deserte coste fino alla baia di Bolama, nella Guinea portoghese.

La trasvolata oceanica avvenne il 6 gennaio 1931. Il decollo delle pesanti macchine, stracariche di benzina per il lungo volo da effettuare, fu reso molto difficile dalla torrida temperatura e dalla man-

canza assoluta di visibilità. Purtroppo, nel decollo, due idrovolanti si danneggiarono e cinque valorosi aviatori perdettero la vita.

Il generale Valle, Comandante in Seconda della Squadra, fu costretto a partire con un notevole ritardo; tuttavia, con un bellissimo inseguimento, raggiunse la formazione presso la costa brasiliana, mentre gli altri apparecchi ammaravano ordinatamente. Gli idrovolanti toccavano le acque di Porto Natal dopo 16 ore di volo.

Per la prima volta una squadra composta da tante unità aveva attraversato l'Atlantico!

Ma anche questo non era che un notevole esperimento per giungere al più grande volo dell'Atlantico Nord. Tornati in Italia, i nostri aviatori si prepararono per la trasvolata Roma-Chicago-New York-Roma. Il tracciato del volo avrebbe toccato prima Chicago, ove, per la celebrazione del centenario del progresso umano, l'America aveva organizzato una grandiosa Esposizione. Quale ambasceria più bella poteva mandare l'Italia? Invece dei soliti discorsi diplomatici di cordialità e di simpatia, cento eroi, con 24 perfette macchine, dovevano portare il saluto della nuova Italia di Benito Mussolini.

E gli aviatori di Italo Balbo si prepararono a questo nuovo compito. Si migliorò il glorioso S. 55, munendolo di motori più potenti e più perfetti, si rinvigorirono le sue membra, affilando e profilando con la più perfetta cura tutte le sue parti. Ne risultò il miglior idrovolante del mondo, l'unico capace di sorvolare l'Atlantico Nord, il tipo ancor oggi insorpassato e che tutte le Nazioni ci invidiano.



Il trionfale rombo degli apparecchi italiani nel cielo degli Stati Uniti.

I piloti stessi furono incaricati della scelta del tipo di motore da preferire e furono invitati a giudicare sui perfezionamenti apportati alle macchine. Da questa stretta collaborazione si ottennero buoni frutti, poichè il comandante dell'apparecchio sapeva di poter contare sul suo motorista e sul suo radio-operatore come su se stesso, tanto era l'amore e la fede di cui tutti erano animati.

Il 13 giugno il generale Balbo assunse il comando della Squadra aerea con un semplice e austero rito, durante il quale lesse un fiero ordine del giorno agli equipaggi.

Trascorsi alcuni giorni negli ultimi preparativi, la Squadra, composta di 25 idrovolanti, prese il via, all'alba del 1° luglio. La prima tappa, prevista con un volo di 1400 chilometri da Orbetello ad Amsterdam in Olanda, era una delle più difficili. Per la prima volta il valico alpino veniva affrontato con una massa così imponente di idrovolanti, per i quali era da escludere l'eventualità di un atterraggio, che avrebbe causato la sicura perdita del

materiale e degli uomini. Ma Balbo fidava nei suoi motori e questi non tradirono. Mai un giro di motore mancò in tutti i 20.000 chilometri del volo Italia-America-Italia! Questa perfezione nel motore è un primato che ancora oggi possiamo vantare, unici, tra tutte le aviazioni del mondo.

Raggiunta Amsterdam, gli idrovolanti italiani ammararono sull'idroscalo di Schellingwoude. Disgraziatamente, durante l'ammarraggio, uno degli idro capottò sull'acqua. Nell'incidente trovava gloriosa morte il motorista Quintavalla.

Il giorno seguente 2 luglio, la Squadra di 24 apparecchi partì dall'Olanda e con un volo di 1000 chilometri si portò sull'estrema punta dell'Irlanda, a Londonderry, ove si fermò tre giorni per evitare una formazione ciclonica sviluppatasi su quelle coste; e il 5 luglio partenza per la prima tappa oceanica, verso la nebbiosa città nordica di Reykjavik, capitale dell'Islanda. Questo volo di 1500 chilometri fu compiuto in 5 ore e 3/4, alla media di 220 km. ora.

A Reykjavik, l'attesa per un miglioramento delle condizioni atmosferiche fu impiegata nella revisione accurata degli apparecchi. Poi,

giungeva a Montreal, capitale del Canada.

Il 15 luglio, con la tappa Montreal-Chicago, venne portata a



New York — L'arrivo su Manhattan



Chicago — Le squadriglie atlantiche sorvolano la metropoli

il 12 luglio, partenza all'alba per la più pericolosa tappa di tutto il volo. Si trattava di percorrere 2400 chilometri al di sopra dell'Oceano in vicinanza dell'Artide. Questo mare è continuamente velato da banchi di nebbie, formate dall'incontro della corrente calda del Golfo con le fredde acque nordiche, che si estendono per centinaia e centinaia di chilometri. Solo la perfetta organizzazione e i perfetti strumenti di volo permisero alla Squadra italiana di affrontare quell'inferno bianco, che costrinse gli aviatori a volare alla cieca, senza alcun riferimento esterno, col pericolo di sviamento dalla rotta, regolata unicamente con i rilevamenti radiogoniometrici.

Dopo 12 ore di volo, definite dai piloti 12 ore di incubo, gli idrovolanti italiani ammararono nella baia di Cartwright, piccola cittadina situata sulle coste del Labrador.

Il giorno seguente 13 luglio, altra tappa: Cartwright-Shediac, di 1200 chilometri, compiuta con perfetta regolarità. I nostri aviatori, nonostante il difficile volo atlantico, trovavano nuova forza per il compimento di altre tappe, una al giorno, poichè il 14 luglio la Squadra, con un volo di 800 chilometri,

compimento la prima parte della Crociera.

Dopo 1400 km. di volo, la Squadra ammarò sull'immenso lago di Michigan, salutata entusiasticamente da una folla non di migliaia, ma di milioni di persone.



L'abbraccio affettuoso del Duce.

Grandiosi ricevimenti vennero organizzati in onore dei nostri aviatori. Ma, allo scopo di evitare dannose perdite di tempo e di energie, il generale Balbo volle che i festeggiamenti non durassero oltre i tre giorni.

Ma bastarono questi tre giorni per dare al mondo la prova dell'enorme ammirazione che la nostra impresa aveva suscitata negli Stati Uniti d'America!

Il comandamento del Duce era « massima disciplina in aria, minima dispersione di energia a terra ». Perciò il 19 gli aviatori ripartirono per New York, distante da Chicago, in linea di volo, circa 1600 chilometri.

New York venne raggiunta in 7 ore e la Squadra ammarò sul-



Le aquile di Roma riposano finalmente sulle acque del Tevere.

l'idroscalo di Floyd Bennet, famoso per le partenze e gli arrivi di voli transatlantici. Il giorno seguente, gli aviatori italiani vennero ricevuti a Washington dal Presidente Roosevelt, il quale li trattene cordialmente a pranzo, dichiarandosi entusiasta della meravigliosa ineguagliabile impresa.

Il giorno seguente, 21 luglio, si svolse il trionfale corteo di New York. Una lunga fila di macchine, sulle quali si trovavano gli aviatori italiani, traversò la più centrale e la più famosa strada di New York: Broadway. Milioni di persone acclamavano i nostri aviatori, mentre dagli occhi dei nostri connazionali

accorsi da ogni dove sgorgavano lacrime di intensa commozione e di fierezza. Scene commoventi si svolsero al passaggio dei piloti. Operai italiani, alla vista del grandioso trionfo dei loro aviatori, al colmo dell'entusiasmo sollevavano i loro bimbi sulle braccia esclamando: « Questi sono per Mussolini e per l'Italia ».

Ma da New York bisognava ripartire. Dopo 5 giorni di sosta, il 25 luglio venne ripreso il volo verso la Patria. Meta della prima tappa di ritorno era Shediac, distante 1200 km. Poi, il 26, altra tappa fino a Shoal Harbour, distante 900 km. E a Shoal Harbour la Squadra è costretta ad una snervante attesa, a cagione delle avverse condizioni meteorologiche. Erano stati preveduti due itinerari: uno Shoal Harbour-Valencia (Irlanda) con un solo volo di 3200 km., l'altro Shoal Harbour-Azzorre-Lisbona. Dopo una lunga e sfiibrante attesa, consigliatosi coi meteorologi, S. E. Balbo fu costretto a decidersi per la rotta meridionale, cioè quella che prevedeva la tappa alle Azzorre.

Ed ecco il volo più lungo — 2700 km. — nuovamente attraverso l'infido Oceano. Ma il valore degli uomini e la perfezione delle macchine dovevano vincere ancora una volta. Raggiunte le Azzorre, metà squadra di idrovolanti ammarò senza incidenti nella baia di Ponta Delgada e l'altra metà nella baia di Haorta. E il giorno seguente, 9 agosto, un malaugurato incidente costò la vita al pilota Squaglia, mentre il suo apparecchio decollava per prendere il volo assieme agli altri, diretti alla volta di Lisbona.

A Lisbona la Squadra Atlantica si trattenne due giorni, dopo di cui spiccò il volo verso l'ultima e la più radiosa meta: quella del trionfo in Patria.

Al Lido di Roma erano ad attendere i valorosi messaggeri d'italianità, gli intrepidi compagni di Balbo, gli italiani di tutt'Italia, con a capo il Duce nostro, che volle, con la sua presenza e con la sua paziente attesa sotto il solleone, premiare la bella fatica dei suoi aviatori. Chi potrà descrivere con semplici parole il trionfale arrivo degli idrovolanti sulle acque del Tevere, l'ammarraggio in massa perfetto, la trepidante attesa dei parenti degli aviatori, l'abbraccio del Duce a Balbo, le lacrime dei reduci fra le braccia dei loro cari? E l'urlo della folla in delirio?

Il giorno seguente gli Atlantici sfilarono per via dei Trionfi e per



La centuria eroica passa sotto l'Arco di Costantino

via dell'Impero, passando sotto l'Arco trionfale di Costantino.

E, infine, il premio più ambito, più atteso: le parole di lode di Benito Mussolini.

Nella cornice austera delle rovine dello stadio di Domiziano riecheggiano ancora le parole del Duce:

« Passeranno molti anni prima che le aviazioni degli altri paesi possano, non dico superare, ma eguagliare la nostra magnifica impresa. Durante i ventimila chilometri di un volo, che col passar del tempo diverrà leggendario, centinaia di milioni di uomini, in tutte le lingue del mondo, hanno pronunciato il nome d'Italia ».

**Avanguardisti!**  
**L'AQUILONE**  
è il vostro giornale

## Vito Mussolini aviatore

Il 23 luglio scorso Vito Mussolini, figlio del buono e tanto compianto Arnaldo, ha conseguito brillantemente il brevetto di pilota aviatore.

Il giovane nipote del Duce ha effettuato le prove d'obbligo teoriche e pratiche sul campo della Breda, a Milano, volando su apparecchio Breda 15. Il Duce, appresa la notizia, ha inviato al giovane direttore del *Popolo d'Italia* il seguente telegramma: « Ti mando le mie più vive felicitazioni per il conseguimento del brevetto di pilota e ti abbraccio affettuosamente. »

MUSSOLINI »

## Ai vincitori del Concorso fra gli allievi delle Scuole medie inferiori

Quando nel numero 12 de *L'Aquilone* demmo il resoconto del nostro Concorso, invitammo i vincitori a mandare il proprio preciso indirizzo per far loro pervenire il rispettivo premio. Hanno accolto il nostro invito soltanto Anna Lococo, Franco Musciello, Vincenzo Pecoraro e Alberico Razzano, ai quali è stato spedito l'importo del premio. E' necessario che anche tutti gli altri compresi nell'elenco dei vincitori, pubblicato nel suddetto numero 12 del nostro periodico, si diano cura di inviarci il proprio indirizzo di casa se vogliono ricevere le somme, gli oggetti e gli abbonamenti che a loro spettano.

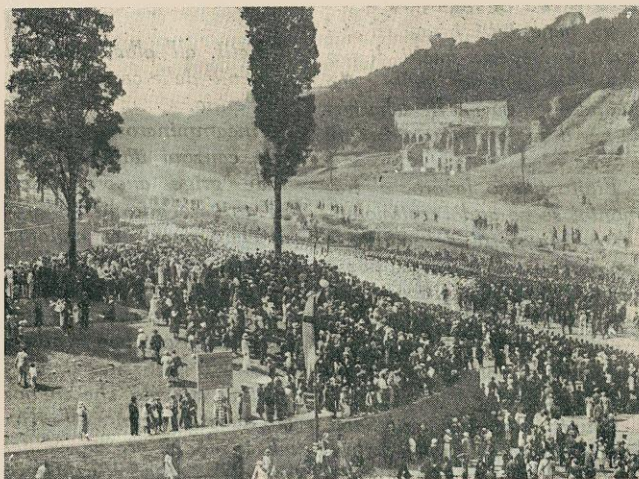
## A TUTTI COLORO

che ci hanno inviato articoli, disegni, giochi, domande per la Posta Aerea e per la Posta dell'Aeronodellista dobbiamo dire che i tavoli della Direzione sono ingombri di questo materiale e che occorre non aver fretta, ma attendere con pazienza il momento in cui tutto ciò sarà pubblicato man mano che avremo lo spazio necessario.



AVIONETTA. — Il « visibilo » del tuo « argento vivo » se non traspare dalla graziosa e graditissima istantanea invernale che mi hai mandato (e di cui ti ringrazio) è visibilissimo nella lettera alla quale non potrei ordinatamente rispondere nemmeno se la leggessi 1324 volte consecutive. A proposito: ho ringraziato il Direttore 1324 volte e poi Avionetto (definito « bella sagoma ») e poi Luigi Pazienti e Ferlini Giovanni. Te la do io la marina, l'aeronautica, le anime unite, l'incrociatore e la catapulta se capito a Varazze! Sei una birba sei, e questo si vede benissimo anche nella fotografia. I numeri richiesti ti sono stati spediti. In quanto a quel pezzo di cui lamenti la scomparsa, il tavolo si rese necessario perchè l'articolo era troppo lungo. Io però sono innocente. Affettuosamente.

AQUILA CRIGIA. - Milano — Lo zietto d'oro ti ha fatto spedire un altro S. 55 e ti raccomanda di tenerlo ben saldo quando lo esporrai alla finestra, all'ammirazione degli amici. I voli dalla finestra sono sempre pericolosi anche agli aeroplani... di carta. Ricambio i cordiali saluti



L'apoteosi sulla via dei Trionfi.



## Italia: grande madre.



UELLA mattina Totò Scalabrino, detto faccia di patata per il suo colorito pallido seminato di lentiggini, entrò dal suo principale, che aveva negozio di utensili per cucina nel quartiere italiano di Brooklyn, tutto stravolto.

— Mister Smith — mormorò nel suo pessimo americano fatto per tre quarti di dialetto siciliano — domani dovrete concedermi vacanza per tutto il giorno....

Mister Smith, un uomo alto, dinoccolato, dall'aria grifagna che accusava la sua voglia di far quattrini anche dai chiodi arrugginiti, rispose flemmaticamente:

— Non posso farvi perdere una giornata, e se voi non verrete al lavoro, sarete licenziato....

— Ma domani arriva la Squadra Atlantica del Generale Palbo. E' roba nostra, Mister Smith, avete capito? Io debbo andare a vederli!... E' da quando sono partiti da Roma che il mio cuore batte da scoppiare...

— Ih... come siete impetuosi, voi italiani! Che fiammiferi!... Domani potrete benissimo sentirli arrivare mentre lavorate: ci sarà un tale baccano per aria e in terra....

« Vecchio dromedario » — disse fra sé in italiano il ragazzo ed a voce alta:

— Come se si potesse star fermi a sentir il rumore dei loro apparecchi! Voi, al posto del cuore, avete uno dei vostri tegamini, padrone....

— E voi, al posto della testa, un bidone di segatura....

— Bene, vi regalo la mia paga per una giornata; siate buono, Mister Smith, sapete pure che col mio lavoro aiuto la famiglia — pregò Totò con umiltà, e intanto tra sé: « Ci andrò lo stesso, vecchia polenta ammuffita! Non mi importa niente di te e della tua bottega, brutta ciabatta guercia; tanto mi fai crepare di lavoro come un asino, per quattro soldi... ».

— Finitela di borbottare, maleducato ragazzo. Vi ho detto quello che farò se non venite domani. E adesso, avanti, fate questi setacci, inchiodate queste padelle e legate le scope: per stasera tutto deve essere finito.

« Ma quando sarò un uomo — pensò Totò — alla prima cantonata in cui ti incontrerò, tra il chiaro e lo scuro, te ne darò tante che la tua carcassa scricchiolerà come una carretta arrugginita! ».

Bollente d'ira, si mise al lavoro formulando i suoi piani. Un turbine di pensieri irrequieti passava nel suo piccolo cervello svagato. Li aveva tanto sognati quegli apparecchi italiani partiti dalla divina Roma per un'impresa prodigiosa, quei volti di connazionali che venivano a salutare i fratelli di oltre Oceano, tutti i fratelli, anche i milioni di umili, sperduti e sconosciuti ai margini dell'immensa New York, inghiottiti dal lavoro faticoso, nascosti dalla miseria; anche i ragazzi come lui, piccoli cuori malcontenti nella infernale città che li schiacciava come formiche, come briciole di un mondo troppo debole.

Sì, li aveva sognati, lui Totò, capitano della squadra dei monelli italiani di Brooklyn, e aveva giurato di vederli da vicino e di stringere la mano di qualcuno degli aviatori. Non aveva paura di nulla, lo sapevano bene tutti i ragazzi del quartiere, specie quelli di nazionalità diversa dalla sua quando tentavano di schernirlo per il suo continuo ricordare l'Italia.

Finito il suo lavoro, al tramonto, se ne andò sgattaiolando per la porta del cortile e fuggendo poi a corsa pazzo per la strada: è che aveva preso a Mister Smith un fascio di lunghe bacchette di bambù che servivano di solito per gli scopini di piuma.

Giunto nel suo quartiere, andò a cercare l'amico Salvatore che era appena rientrato col suo carrettino di pentole da

stagnare: — Oh, bada, Tonio, domani non si lavora... Fatti trovare qui alle cinque di mattina, va bene?

L'altro ragazzo tentennò incerto: — Come faccio? E i clienti?

— Mandali al diavolo. Domani abbiamo ben altro servizio da compiere! Saresti capace di ritirarti, forse? O il sangue ti si è cambiato in acqua?

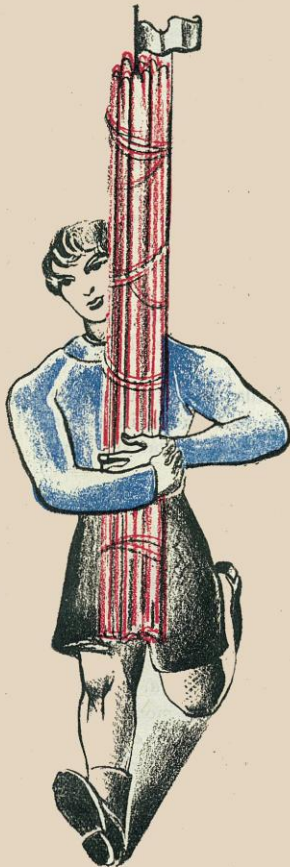
— Ma no, è che Tonio mi ha detto che non vedremo niente per la confusione...

— Tu devi credere a me, e non a Tonio, pecorone che non sei altro. Ora penso io a tirarlo fuori Tonio e con lui vado a cercare tutti gli altri. L'unione fa la forza, dobbiamo essere almeno in venti. Ma guarda un po': quelli attraversano l'Atlantico per venirci a conoscere e noi dobbiamo star qui come gatti di marmo. Tu vai a chiamare la squadra di Masuccio e tutti qui all'alba. Intesi?

Infatti, all'alba, erano tutti lì, muniti delle canne ornate di bandierine.

S'incamminarono, cantando delle canzoni italiane, per le strade grige ancora deserte. Per arrivare alla Jamaica bay dovettero fare dei chilometri nel tortuoso labirinto della città e appena giunti, dato che non vi era ancora molto traffico, si disposero ben avanti sul molo. Un bellissimo posto di vedetta: peccato che mancassero quasi dodici ore all'arrivo!

E in dodici ore ne capitano tante delle cose! Verso le otto si avanzò un policeman scuro



in faccia come un temporale:

— Ma che fate qui?

— Aspettiamo i nostri apparecchi! — gridò fieramente Totò.

— Indietro! Siete pazzi? Non sapete che questo è il posto delle autorità?

— Ma noi siamo italiani...

— Indietro, se non volete assaggiare il mio bastone!....

I ragazzi, a malincuore, si staccarono dal molo e si disposero sulla riva, non senza che Totò borbottasse fra i denti nel suo dialetto qualche parolina variopinta all'indirizzo di tutti i poliziotti americani.

Ma non passò un'ora che furono cacciati anche da lì. Si iniziava il lavoro per le accoglienze degli atlantici e per di più la folla dei curiosi, che teneva ai primi posti, cominciava ad arrivare.

Subito dopo mezzogiorno, si avvicinò un'altra volta il polizeman di prima accompagnato da altri due. Aveva una grinta feroce.

— Eccolo qua, il muso di sughero — gridò Totò — ora ci rimanda a Brooklyn.

— Staggiate! — gridò quello — Ora arrivano le associazioni e i soldati....

— E dove volete che ci mettiamo, sul vostro kepi?

Una piccola bastonata sulle spalle fermò la lingua di Totò. Molta gente si mise a ridere, fra cui una squadra di ragazzi esploratori, uno dei quali esclamò forte: — Guarda un po' che gli atlantici dovrebbero accorgersi di quegli straccioni... — non finì, perchè Salvatore gli era corso

incontro e poi balzato addosso come un furia.

Fu il segnale di una battaglia cruenta tra i monelli di Brooklyn e i boy-scouts, una battaglia che finì male per tutti, perchè i primi furono mandati indietro ancora e i secondi, per punizione, furono rispediti a casa.

Totò e la sua squadra si ritrovarono malconci, pesti, con molti lividi e con poche alabarde dietro una marea di folla che nascondeva completamente alla loro vista la riva e il mare. Nel pomeriggio non si era più nessuna speranza, centinaia di persone avevano invaso ogni spazio, tutto ciò che era disponibile dai fanali alle inferriate era stato occupato e in questa marea compatta e opprimente i poveri ragazzi italiani erano schiacciati come moscerini.

Torino il luistrascarpe si rivoltò contro Totò che li aveva fatti venir lì per nulla e gli altri fecero eco chiamandolo faccia di patata. Il ragazzo era avvilito, ma la sua anima vagava al di sopra di quell'a siepe di teste, cercava nel cielo il richiamo dei suoi aviatori.

E quando, dopo qualche ora di attesa snervante, si udì il rombo dei motori dapprima breve come un ronzio, poi potente come un canto, e gli ap-

parecchi apparvero nell'azzurro, eroici e impavidi come messaggeri della sua terra lontana, Totò si sentì diventare freddo dalla testa ai piedi, poi caldo, poi, non seppe neanche lui come; uno slancio di forza sovrumana lo impennò e, voltatosi verso i compagni, gridò fuor di sè: *Avanti, ragazzi!* — E subito si cacciò a testa bassa contro la folla, cercando di aprirsi un varco a folla di spintoni.

Come poté arrivare alla riva non si sa. Certo ci impiegò del tempo, e quando sbucò in prima fila, solo — chè gli altri non ce l'avevano fatta — le costole le aveva tanto ammaccate, che gli pareva d'essere un sacco di ossa rotte. Ma nell'attimo in cui i suoi occhi stanchi intravidero il volto del Generale Balbo, ballarono come fossero invasi dalla luce. Gridò con quanto fiato avesse in gola, poi continuò la sua avanzata verso il molo, saltando come un capretto, pestando i piedi a degli uomini in cilindro, cozzando contro i cordoni dei soldati da cui riusciva a sgattaiolare come per incanto.

Fu premiato: arrivò al mare mentre l'equipaggio dell'ultimo idrovolante, fissati gli ormeggi, si apprestava a venire a terra. Fu così che un capitano fu travolto, abbracciato, stretto da

un povero ragazzo di dodici anni, ragazzo di gioia. — Sono Totò Scalabrino, italiano, ti aspettavo.... — Ma non pote dir tutto chè l'emozione lo strozzava.

L'ufficiale, commosso a sua volta, lo baciò sulle guancie, ma già numerose mani erano protese verso di lui per trascinarlo via in trionfo come i suoi compagni.

— Mi dia qualche cosa di loro — supplicò Totò — Una cosa per ricordo, una cosa che abbia volato, che sia venuta dall'Italia...

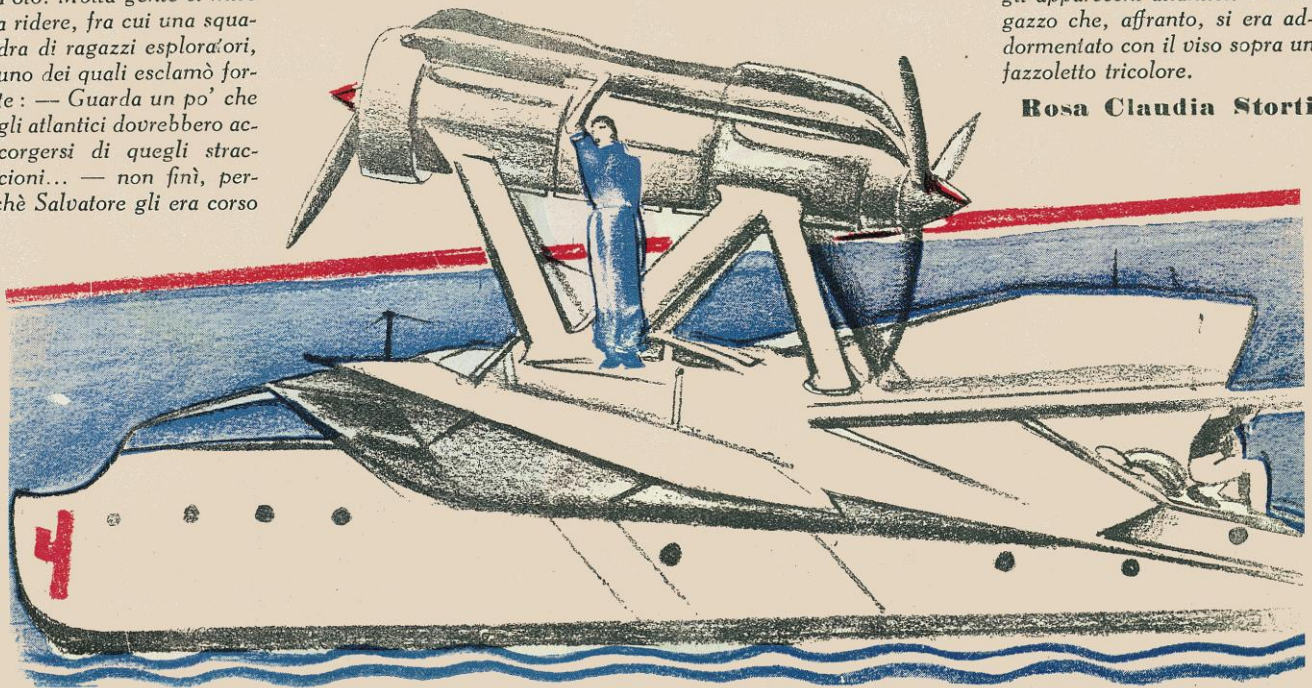
L'ufficiale rimase perplesso, poi cercò qualche cosa in una tasca e ne trasse un grande fazzoletto di stoffa tricolore con ricamato il motto della sua squadriglia.

— Tieni questo; mi ha portato fortuna, che ne porti anche a te... — e scomparve in mezzo al corteo trionfante, che andava allontanandosi tra il frastuono degli applausi e delle musiche.

La folla allora si avviò dietro lo sfilamento e a poco a poco si diradò. Tutti andavano verso il clamore, ubriachi di entusiasmo.

Sul crepuscolo la banchina rimase deserta: le ombre della sera avvolgevano un ragazzo seduto in una barca che dondolava poco distante da uno degli apparecchi atlantici. Un ragazzo che, affranto, si era addormentato con il viso sopra un fazzoletto tricolore.

**Rosa Claudia Storti**



# 3 TEMPI

# 3 MANIERE

## PRIMO TEMPO

*(La scena rappresenta d'Ellade — Grecia antica — sulla riva del mare una gran spiaggia aprica. A destra una boscaglia; in fondo il mare; in mezzo Icaro che lavora. Certo è già lì da un pezzo perchè delle due ali una ha già terminata ed anche la seconda fra poco avrà ultimata. Dedalo lo consiglia circa la confezione delle pennute braccia, e, pieno d'attenzione pel figlio ardimentoso, lo esorta alla prudenza, ad aver molta calma e ancor molta pazienza. Siamo di buon mattino. Nel colmo dell'estate. E' caldo. Il sole scotta. Nel ciel nuvole aurate).*

ICARO

Dedalo, padre mio, occorre nuova cera per rinsaldar le penne.

DEDALO

Eccone: ma leggera dev'esser la grand'ala, ricordati figliuolo, se no certo ti stanchi nel faticoso volo.

ICARO

O padre! La stanchezza non prende chi da tanto sospira e sogna questo meraviglioso incanto: rivaleggiar con l'aquila nel cielo terso e azzurro, sentir dell'ali il fremito, il magico sussurro, e dominar dall'alto, siccome un dio possente la terra, il mare, gli uomini...

DEDALO

Sta ben, ma attentamente termina il tuo lavoro, e non dimenticare che pur tra penna e penna l'aria non dee passare. Ma per unirle bene, so ben che sciupo il fiato, qui ci volea la pece di Marco, il calafato. La cera non è buona.

ICARO

Ottima è la mia cera e può rivaleggiare con la tua pece nera, padre.

DEDALO

No, non lo credo; e, solo, la tua cera



è della tetra pece alquanto più leggera.  
Ma meno resistente.

ICARO

Te lo dirò fra poco  
quando pel terso aere mi lancerò per gioco  
sfidando col mio volo, su, nelle altezze ignote,  
aquile, falchi, nibbi...

DEDALO

Ti arrossiran le gote  
i raggi ultracocenti di Febo.

ICARO

Non li temo

DEDALO

E i venti?

ICARO

Padre mio, per tal pensiero non tremo;  
paventano gli augelli d'Eolo l'alitare?  
Dovrebbe Icaro forse da lor farsi beffare?

DEDALO

Dunque tu sei ben certo che l'animoso prova  
sarà la tua vittoria? Che la « gran cosa nova »:  
volar come gli augelli, facile ti sarà?

ICARO

Il figliuol tuo, o Dedalo, tra poco volerà!  
Ecco... l'ali son pronte... La cera stringe bene...  
Fa' il viso allegro, o Padre! Discaccia le tue penel!  
Aiutami soltanto ad allacciarmi l'ale.  
Grazie!

DEDALO

Così?

ICARO

Più forte. A rischio di far male.

DEDALO

Le senti ferme e forti?

ICARO

Le tengo al mio comando!

DEDALO

Puoi manovrarle bene?

ICARO

Le impugno come un brandolo!  
Padre, il momento è giunto!... Ecco...  
M'innalzo... Addio!

DEDALO

Sei forte?

ICARO

Forte, Padre? Forte siccome un Dio!

DEDALO

Non innalzarti troppo!

ICARO

Voglio toccare il sole!

DEDALO

Sei pazzo! Figlio, torna!

ICARO

Voglio toccare il sole!

*(E si alza verso il cielo, quasi sfidante il Dio,  
nelle pupille avendo un magico brillio.  
Ma Febo che ha sentito le stolte sue parole  
piene di folle orgoglio: « Voglio toccare il sole! »  
pensa che tanto ardire, che tanta presunzione  
debban venir puniti, e, senza esitazione,  
scaglia verso il volante i raggi più cocenti  
che sciolgono la cera, abbandonando ai venti  
le penne che con cura il folle avea riunite.  
Icaro sente a un tratto che l'ali non fan presa,  
sente che non si regge, che scende, e la discesa  
è rapida... più ancora... è una caduta... invano  
tenta di sostenersi! Ogni suo sforzo è inano!  
Precipita violento... Non può neppur gridare!...  
Un tonfo cupo... un urlo... sparisce dentro il mare!  
Dedalo piange e prega lontano sulla spiaggia.  
E Febo, di lontano, di nuovo il mondo irraggia.)*



## SECONDO TEMPO

*(La scena immaginatela così:  
Il gran giardino delle Tuileries  
strabocchevol di folla rumorosa,  
festevole, contenta e molto ansiosa  
di vedere salir nell'atmosfera  
una meravigliosa mongolfiera  
recante in una grande navicella  
degli argonauti, prima volta nella  
storia del mondo. Sopra una torretta  
c'è Re Luigi con Maria Antonietta  
e sorridente assiste, a lor vicino,  
l'erede al trono, il piccolo Delfino.  
In mezzo al parco c'è la mongolfiera,  
che sembra pesa mentre è sì leggera.  
Ora un araldo al popolo in fermento  
chiarisce il singolare avvenimento.  
E' il primo di Dicembre ad ore tre  
del millesettecentoottantatrè).*

## L'ARALDO

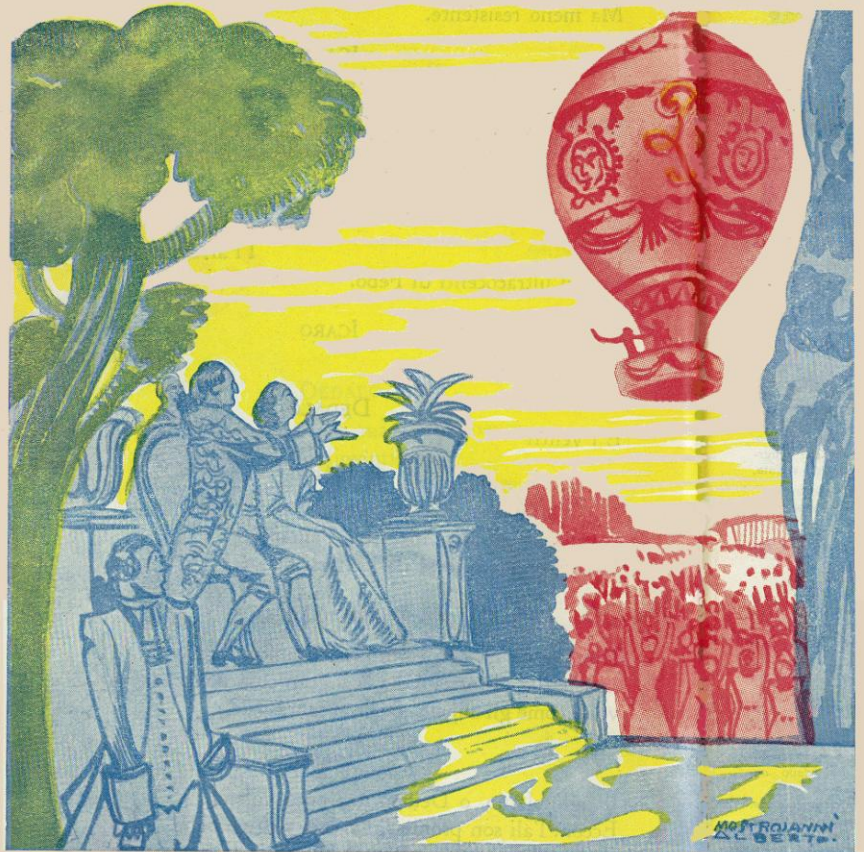
Alla real presenza di Luigi,  
della Consorte augusta e del Delfino  
saliranno nel cielo di Parigi  
— in Christi sancto nomine divino —  
per la primiera volta da che il mondo  
rigira nell'eterno girotondo,  
degli esseri viventi. Cittadini,  
salutate dell'aria i paladini!

*(Un urlo sale verso i « cieli bigi »  
mentre si avanzan verso Re Luigi  
e Charles e Robert i due piloti  
che salperan verso i misteri ignoti  
dell'azzurro del cielo. Per sentire  
le parole si fa silenzio).*

## CHARLES

Sire!

Per l'onor Vostro e della graziosa  
Maria Antonietta, Vostra amabil sposa,  
Robert ed io con quella mongolfiera  
oseremo salir nell'atmosfera.  
Noi non usiam, com'Icaro un dì fece,  
ali di cera oppur ali di pece,  
ma sfidiamo del cielo il gran mistero  
adoperando invece il « più leggero ».



Quella gran palla dondolante al vento  
ci porterà lontano.

## LUIGI

Son contento  
di voi, signori. E certo la vittoria  
vi arriderà. Di voi un dì la storia  
canterà lodi. La Regina ed io  
vi auguriamo l'aiuto del buon Dio.

## CHARLES

A nome anche di Robert, Maestà,  
io Vi ringrazio per la gran bontà  
che dimostraste verso noi. Del volo  
su Voi cadrà la gloria. Su Voi solo.  
Diran che Francia è delli cieli il regno!  
Date della partenza, o Sire, il segno!

*(S'alza Luigi. L'urlo della folla  
è più potente d'un boato).*

CHARLES

Mollal

Lasciate andar le corde! Abbandonate  
le catene e le funi, e rallentate  
gli argani che trattengono il pallone!

*(E fra la ognor crescente confusione,  
fra gli urli, fra le grida, fra gli evviva,  
la mongolfiera di legami priva  
ha un balzo, poi s'alza lentamente  
fra lo stupito osanna della gente.  
L'uomo ha vinto! Si libra nell'azzurro!  
L'urlo per lui non è più che un sussurro,  
la folla un mare nero un po' agitato)*

CHARLES

Ora che il cielo abbiamo conquistato,  
ora che siam con gli astri a tu per tu,  
che vuoi che possasi inventare più?

*(Quattro miglia han potuto superare!  
Due ore e un quarto in ciel seppero stare!  
O potenza dell'uom tu se' infinita!  
La folla commentò lieta e stupita,  
ben certa anch'essa che tal ardimento  
nessun supererebbe e tal cimento!).*

TERZO TEMPO

*(La scena: un lago azzurro  
disotto a un cielo  
più azzurro  
ancora.*

*Sull'acqua un grande augello  
rosso*

*col tricolore:*

*l'aquilacciar motore  
del veloceuomo Agello.*

*E l'uomo-casco*

*dall'anima*

*aeritalfascista*

*scruta con la sua vista*

*potentindagratrice*

*il cielo,*

*e quei gli dice*

*d'osare sempre più.*

*E' il giorno dieci aprile*

*dell'anno trentatrè,*

*undecimo*

*dai Fasci rinnovati.*

*Attorno al rosso bolide*

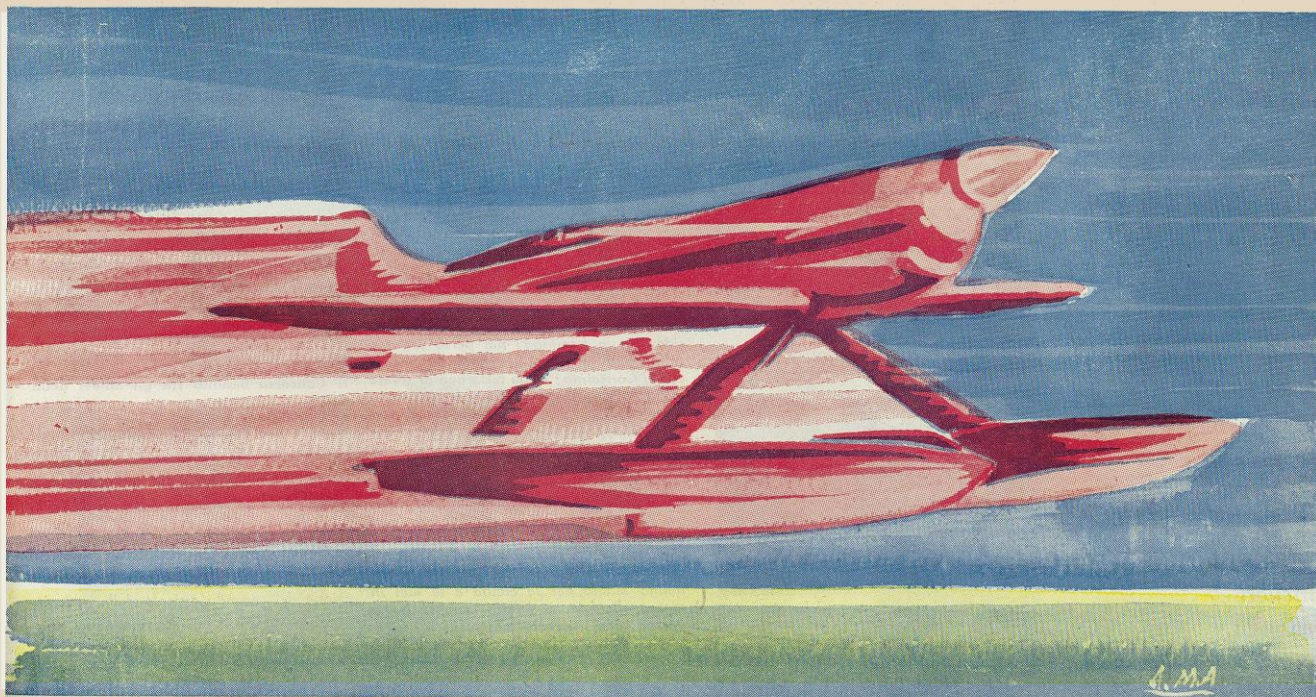
*tacciono tutti.*

*Sale nella carlinga*

*l'uomo.*

*Un romburlotagliente*

*sciabola*



l'atmosfera.  
 Battono eguale ritmo  
 un cuore  
 ed un motore.  
 S'alza dalla carlinga  
 in segno di saluto  
 la mano  
 del pilotaquilaromana,  
 senza parola vana.  
 Non giunge l'alala  
 dei "rosso V" rimasti  
 al resovrano  
 della velocità.  
 Baffo bianco di spuma,  
 miagololancinante urlo  
 dei venticinque  
 cuoricilindri.  
 L'azzurro del cielo  
 è macchiato  
 dal rossargenturlante  
 dell'anima di Agello.  
 A quello  
 meravigliato guarda  
 Eolo coi seguaci  
 — ghibli, tornado,  
 vortice, monsoni,  
 africo, tifone. —  
 Tachimetro  
 anemometro  
 sembrano pazzi.  
 Salgon le sfere  
 del ritmorapidità:  
 quattrocento,  
 cinquecento  
 — gas! gas ancora! —  
 manette a fondo,  
 seicento,  
 miagololancinante  
 urlo che squarcia il mondo.  
 l'aquila rossa  
 solca tutto l'azzurro  
 — il cielo s'è fasciato  
 della Legion d'Onore —  
 gas! gaas! gaaa!  
 seicentotrenta!  
 gaaaa!  
 seicentoottantadue!  
 Urlo-gioia  
 di venticinque  
 cilindricuori  
 di centomila

cuori-bocche  
 di anime azzurre.  
 Baffo bianco di spuma:  
 scivola sul Benaco  
 l'aquilacciarmotore.  
 S'alza  
 l'aquilagello  
 col braccio verso il cielo)

AGELLO

Per l'Italia!  
 Pel Duce  
 e Per il Re!

GLI AZZURRI

Eja!

Roberto Conigliani

## Baruffe di Avionetto

L'intrepido Avionetto ci manda questo breve saggio, non della sua capacità letteraria, ma della sua passione per il volo e del suo amore per l'Aquilone.

— Oè, dove vai? —  
 — Vado a ginnastica, vieni? —  
 — Sì, ma passiamo di qua, si fa più presto.  
 — E passiamo di lì.  
 — Che tieni in quel fagotto? —  
 — Ho l'Aquilone, un bellissimo giornale per i ragazzi.  
 — Tiralo un po' fuori, fammi vedere.  
 — To', reggi qui..., non quello..., sì, sì, non lo vedi il titolo?  
 — Ah! Questo qui...  
 — Già, precisamente, non ti piace il disegno in prima pagina? Guarda un po' che bella carta, che belle fotografie, chiare, nette. Che ne dici?

— Ti assicuro che non ce n'è. Infatti alcuni aeromodellisti americani mandano le fotografie a Roma, così da Londra, dalle Colonie ecc.

— Ma anche in Italia ce ne sono, per esempio "Le Vie dell'Aria" poi quel volumetto in francese "La science et la vie" e tanti altri, che te ne porterei a migliaia.

— Non è possibile, "Le Vie dell'Aria" è per i grandi, "La science et la vie" è precisamente un volumetto, e tutti gli altri son volumi, capisci, dalle cento alle mille pagine, e allora entriamo in un'altro campo, un campo più vasto, ma più aspro di quello fiorito, azzurro che è rappresentato dall'Aquilone.

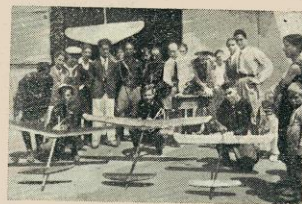
— Be' insomma, con questo cosa vorresti?

— Vorrei che ti convinca che è tempo che lasci i Corrierini, i Topolini, ormai



Veleggiatori e modelli volanti. Ossia: come in Germania si fa la propaganda fra i giovani.

— Sì, si è carino... —  
 — Come carino? Ma devi dir carone, è il più bel giornale, che sia stampato nel mondo; è l'unico che porti l'aeronautica all'altezza di tutte le menti, cioè dei ragazzi, capisci, ragazzi...  
 — Sì, chi sa quanti ne stamperanno in America, e forse più belli.



Aeromodellisti romani sul campo di Monte Sacro.

jai la illi magistrale, è una vergogna leggere quelle stupidaggini; è tempo che ti affezioni, che ti scelga una strada verso la vita, traccia il tuo avvenire...

— Sentitelo, va, il maestro di morale...  
 — Be' sarò maestro di morale quanto vuoi, ma nessuno mi proibisce di considerarti un bambino; hai perso tutta la mia stima; così grosso come sei ancora con il Corrierino; sei la tartaruga di fronte alla rondine. Non vedi che bel cielo, non senti una forza che ti trasporta lassù, non senti un'oppressione tra queste mura. Pensa quanto è grande lo spazio, pensa che gli uomini l'hanno conquistato e adesso è dei forti, di quelli che hanno coraggio, no dei vili come te, di cosa sei fatto, non hai sete di gloria, di azzurro, di aria, non vuoi sentirti vicino a Dio, nel comune elemento, nella luce radiosa del sole?

Tu rinneghi i sogni dei tuoi padri: essi hanno lottato per la civiltà e te vivi in mezzo alle fate, ai folletti, sempre trasognato, bene attaccato alla terra.

— M'hai fatto la testa come un pallone



Rondini e aquilotti di Pisa. — Da sinistra a destra: Mauro Barghelli, Giancarlo Tonelli, Bruno Guerrini, Liliana del Guerra, Augusto Tonelli. Al centro, seduta, Mila Isaia.

con le tue chiacchiere.

— Sì, classifiche chiacchiere, e ti troverai bene in vita tua.

Dopo un'ora

— Ciao Folconi.

— Attento al tram —

— Vie' qua —

— Pasetto, Piero, Barbarisi, venite qua leggiamo l'Aquilone.

— Che è, Adè, mettemose là, che me copio il latino.

— Dunque questo lo presto a te, e lo passerai a lui, questo a te e lo passerai a tuo cugino e quindi alle sue compagne — mi hai riportato l'altro, va be', a scuola.

— Dunque leggi, che poi devo andar via.  
 — Vi leggo "il più veloce caccia del mondo"; a proposito, l'altro giorno ho letto che un nostro aquilotto ha venduto una copia del giornale a due lire, vediamo un po', che cosa offrite per questo numero?

— Costa trenta, ne offro dieci.

— Io cinque sputacchi.

— E io ci faccio la riduzione.

— E io vi do il resto, pezzi di cretini, pun, cial' aiuto, scappa "pum" saltagli addosso "no coi piedi, vigliacco" tun "aiuto — alle spalle" cial' cial' tun pam — "bravo scappa".

— Scappate, vigliacchi, gli sputacchi volete offrire, e avete leticato per averli vigliacchi, arriverete, ricordatevi arriverete.

Roma, 16 luglio 1934-XII.

Avionetto

### Ai lettori impazienti

Chiediamo ai nostri lettori di armarsi di un po' di pazienza. In questo numero doppio, dedicato agli avanguardisti del Sesto Campo Dux, non abbiamo potuto pubblicare, per mancanza assoluta di spazio, la solita rubrica «I nostri apparecchi», e neppure il terzo lavoro del vincitore del II Concorso bandito fra gli allievi delle Scuole medie inferiori. Per la medesima ragione si è dovuto dare meno spazio alla Palestra del modellista e alla Posta aerea, rubriche che tanto interessano gli Aquilotti e le Rondini fedeli a L'Aquilone.

Rimandiamo pure al prossimo numero, che uscirà il 1° settembre, la pubblicazione del secondo articolo della serie intitolata: «Come si costruisce un aeroplano».

## Il magnifico risultato del primo concorso fra gli alunni delle Elementari

Dopo un lunghissimo lavoro, la Commissione giudicatrice, incaricata di esaminare gli elaborati pervenuti dalle scuole elementari, ha deciso di assegnare i premi nel seguente ordine:

il primo premio a: MASSIMO FRANCIOSA della V Elementare - Scuola « Cristoforo Colombo » di Roma - Insegnante maestro Antonio Galeani;

il secondo premio a: TULLIO PIERO RIZZI della V Elementare - Collegio Comunale « Cordellina » di Vicenza - Insegnante maestra Pia Garelli;

il terzo premio a: ROBERTO LERTORA della V classe - Scuola Generale Cantore - Genova. Insegnante Don Giacomo Massa.

Il componimento di Massimo Franciosa è stato giudicato il più originale fra i 4631 pervenuti. Il secondo classificato è pure un lavoro originale e scritto con brio. Anche il terzo ha il merito d'essere scritto bene e di interessare assai il lettore.

La Giuria ha inoltre deciso di premiare con un abbonamento gratuito a *L'Aquilone* i seguenti alunni per ordine di merito:

4° FRANCO LATINI - classe V - Acquasanta (Ascoli Piceno) - Insegnante maestra Bice Loreti.

5° GIUSEPPE CARATOLI - V classe - Scuola Elementare di Via Mazzini - Grosseto - Insegnante maestro Fausto Silvi.

6° FAUSTO TOMASSONI - V classe - Scuola di « S. Ippolito » - Roma (*L'elaborato di questo alunno viene pubblicato in questo numero in occasione della celebrazione della Crociera del Decennale*).

7° ATTILIO PELOSI - IV classe - Scuola « Cristoforo Colombo » - Roma - Insegnante Vincenzo Ferrante.

8° ROMEO CASARO - IV classe - Scuola « SS. Apostoli » - Vicenza - Insegnante Guido Filippi.

9° LUIGI PERITORE - V classe - Scuola « XXXI Ottobre 1922 » - Roma - (firma dell'insegnante illeggibile).

10° Un alunno che non ha firmato il suo elaborato - V Elementare - Scuola degli Artigianelli di Chiavari - Insegnante Giovanni Ancelesi. (Il lavoro è stato premiato per l'acuto spirito di osservazione dimostrato dal ragazzo. Il compito è un po' scorrettuccio...).

La Giuria segnala, infine, per ordine i lavori dei seguenti alunni: *Erasmus Giovanni Mancinelli* - Urbino - Insegnante maestro Baccaro; *Luti gi Lollobrigida* - Roma;



- Insegnante prof. Antonino Galeani; *Lidia Novara* - S. Ippolito - insegnante Paul M. Augusta; *Enrico Savignani* - Genova - insegnante Don Giacomo Massa; *Sergio Sesso* - Vicenza - insegnante Piero Erfanilli; *Angelo Costalunga* - Vicenza; *Antonia Tiozzo* - Vicenza; *Francesco Amaglio* - Vicenza - insegnante G. Tarcisio; *Franco Folco* - Vicenza - insegnante Maria Dalle Mole; *Mercedes De Pretto* - Vicenza - insegnante Maria Dalle Mole; *Gina De Meda* - Vicenza - insegnante Maria Dalle Mole; *Benedetto Ferrara* - Vicenza - insegnante maestro Strazzari; *Giovanni Sabatini* - Vicenza - insegnante maestro Strazzari; *Anna Elena Spagnolo* - Vicenza - insegnante Maria Dalle Mole; *Sergio Rendina* - Sanguinetto - insegnante Itala Spazzella; *Oreste Badii* - Roma - insegnante Filiberto Orlandi; *Alberto Briganti* - Roma; *Aldo Torselli* - Vicenza - insegnante maestro Giovanni Meneguzzi; *Gualtiero Zattera* - Campedel - insegnante Maestra Giuseppina Ferrari; *Ronato Duina* - Genova - insegnante Don Giacomo Massa; *Brno Mogagnolo* - Vicenza - insegnante Piero Erfanilli; *Mimo Montagna* - Vicenza - insegnante G. Tarcisio; *Antonio Groppo* - Vicenza - insegnante Gino Filippozzi; *Bruna Bedeschi* -

Vicenza - insegnante Beatrice Dalla Barba; *Luciana Romanzini* - Vicenza - insegnante Beatrice Dalla Barba; *Vittoria Foladone* - Vicenza - insegnante Maria Pasquale; *Ottorina De Poli* - Vicenza - insegnante Maria Pasquale; *Giustina Scalchi* - Vicenza - insegnante Alice Maria Ferrarese; *Rolando Pagani* - Vicenza - insegnante Salvatore Dentilli; *Gianni Vidali* - Vicenza; *Gianni Panarotto* - Vicenza; *Bianca Marzarotto* - Vicenza - insegnante Beatrice Dalla Barba; *Maria Pilastrò* - Vicenza - insegnante Paolina Ortolani; *Franca Cavalloni* - Vicenza - insegnante Paolina Ortolani; *Liliana Valente* - Vicenza - insegnante Paolina Ortolani; *Antonio Casali* - Roma - insegnante Corrado Calvo; *Antonio Arcolin* - Vicenza; *Carlo Crescenzi* - S. Ippolito - insegnante Giuseppina Di Bucci; *Nando Bruni* - Acquasanta - insegnante Bice Loreti; *Ada Fugagnollo* - Vicenza - insegnante Beatrice Dalla Barba.

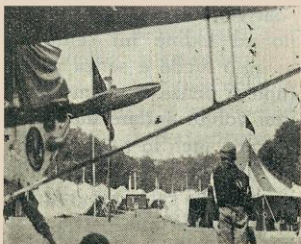
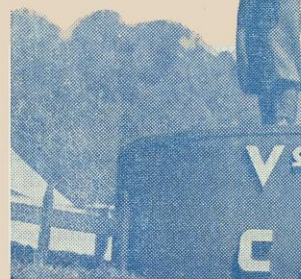
Chiudendo, con un esito tanto brillante, questa nostra e soprattutto vostra fatica, cari amici delle scuole elementari, ci sentiamo in dovere di ringraziarvi per le vostre belle prove e di ringraziare, in modo particolare, segnalando pubblicamente alle superiori autorità, l'*Aero Club « Ugo Capitanio »* di Vicenza, che ha avuto per primo la felice idea di pregare tutte le direzioni didattiche del vicentino di dare disposizioni per la partecipazione al concorso a tutte le scuole del Capoluogo e della provincia; le diverse direzioni didattiche della città di Vicenza; il direttore della scuola « Cristoforo Colombo » di Roma e il direttore della scuola di « San Ippolito » pure di Roma; il direttore della scuola « Carlo Faiani » di Ancona. Anche agli altri insegnanti, i quali, isolatamente, hanno contribuito con le loro lezioni preziose e con il loro incitamento al felice esito di questa nostra iniziativa, mandiamo pubblicamente i nostri ringraziamenti più vivi.

Nei prossimi numeri inizieremo la pubblicazione degli elaborati classificati i migliori. Molti compiti, tra i maggiormente degni, verranno anche pubblicati in occasione delle varie commemorazioni di avvenimenti e di eroi caduti per la gloria dell'Aviazione italiana.

**La Direzione**



Gli avanguardisti del Corso Capicenturia leggono l'Aquilone al Foro Mussolini.



# il mio volo su Vienna

« 9 agosto 1918... Schiariva l'alba del 9 agosto quando gli agili apparecchi della "Serenissima" comandati dal maggiore D'Annunzio, levarono il volo dall'aerocalo per volare su Vienna... »



Dieci anni dopo, nel 1928, nella stessa epoca (ed avevo appena 6 anni!) sono stato io che ho volato su Vienna. Ma che volo movimentato! Un atterraggio fuori programma a Udine. Tempo proibitivo, come dicono quelli del mestiere (meteorologi e aviatori). Lavoro di officina; e in seguito un temporale da diluvio universale sopra le Alpi, con lampi e tuoni e grandine da bucherellare le ali; un'ora e venti minuti di ritardo sull'orario.

Il mio, però, non fu un volo di guerra come quello di D'Annunzio, ma una gita per andare a passare le vacanze presso i miei nonni materni in Ungheria. Ed esso come si svolse.

Abitavo a Venezia: si doveva partire in una giornata nebbiosa che faceva prevedere la pioggia. Alle sette in punto il motoscafo della Società Aerea avrebbe lasciato la Riva degli Schiavoni per portare i viaggiatori all'Aeroporto di San Nicolò di Lido. Io ero già sveglio alle 4, poi alle 5, non vedevo l'ora di partire: ma il mio babbo mi fece di nuovo dormire per essere ben riposato durante il mio primo gran volo.

Finalmente ci alzammo una ora e mezza prima della partenza, per prendere il vaporetto fino a San Marco, dove arrivammo con un quarto d'ora di anticipo sulla partenza del motoscafo. Nell'attesa mangiai una pasta, come ultimo dolce ricordo di Venezia. Alle sette circa prendemmo posto sul motoscafo: la mamma ed io, il babbo, la cameriera, tre valigie e due altri signori e signore, fra

cui uno che faceva con la sua pipa più fumo e puzza che il motoscafo stesso.

Dopo una breve traversata della Laguna, arrivammo a San Nicolò di Lido. Mentre il babbo va agli Uffici per il passaporto ed i biglietti e l'assicurazione e le valigie passano all'ufficio di Dogana, io intanto non facevo altro che guardare gli aeroplani che stavano sul campo, pronti per prendere il volo, mentre alcuni motoristi davano ancora un po' d'olio ai motori ed una

pulitina di qua e di là, provando e riprovando i diversi congegni degli apparecchi.

C'era un gran trimotore che andava a Roma ed un piccolo apparecchio ad un motore, con ala bassa, che andava a Vienna... il mio. Il babbo me lo indicò, ma io avrei preferito partire con quello grande a 3 motori che mi sembrava tanto più sicuro e potente, mentre l'altro tanto era piccolino che sembrava non avere posto per tutti.

Ad un tratto mi scosse da

questi pensieri la sirena che dava l'avviso di lasciare il campo e di salire a bordo. I motoristi ed operai che avevano caricato benzina ed olio e disposto i bagagli, si allontanarono in fretta con bidoni e scalette, ed i passeggeri, io compreso, dopo aver baciato il mio babbo e salutato la cameriera che rimanevano a terra, salirono in fretta. La cameriera piangeva e diceva che non ritornerò più, che mi succederà una disgrazia ed io ridevo! Quando tutto fu a posto il pilota ed il motorista salirono anch'essi ed il motore fu avviato.

Tutto l'apparecchio vibrava ed un forte vento spazzava la polvere del campo verso la gente che assisteva alla partenza.

Presi posto vicino alla finestra aperta e salutai con la mano e mentre cercavo il mio babbo fra la gente, sentii che l'aeroplano si muoveva; dapprima non mi accorsi di volare, credevo di scorrere ancora a terra, invece eravamo già a qualche decina di metri e la terra cominciava a sprofondarsi ed il mare ad allargarsi. I finestrini furono chiusi ed il Lido, con la sua spiaggia piena di capanne contornate dal mare, mi sembrava come una carta geografica a rilievo, come l'abbiamo a scuola.

Vedevo la laguna e tutti i canali di Venezia, fra le case, tutte così piccole da sembrare giocattoli. Ma ben presto Venezia sparì nella nebbia e sotto di noi non si vide altro che campagne tagliate da strade o fiumi, ed ogni tanto qualche piccolo villaggio o città, che apparivano e sparivano nella lontananza. Fino ad Udine mi sembrò un viaggio facile e senza pericoli, (non ci pensavo neanche), e avrei voluto andare dal pilota e toccare anch'io tutte quelle leve. Passai il tempo a studiare quella bella carta geografica sotto di noi, la mia patria.



Ad un tratto però sento che l'aeroplano fa uno sbalzo in giù ed i viaggiatori parlano di un difetto al motore; perciò si dovrà scendere al più vicino campo d'aviazione. Veramente non era una cosa da rallegrarsene molto e guardavo un po' in giro come per cercare un punto d'appoggio, ma poi non ci pensai più e m'interessai della manovra di atterraggio. In due e due quattro scivoliamo giù nel campo di Udine e dagli hangars accorrono soldati ed ufficiali per vedere la causa di questo atterraggio imprevisto. Il pilota ed il motorista balzano a terra e dal finestrino aperto sento che parlano di un difetto al motore e che l'elica, non so perchè, doveva essere cambiata. Dopo una buona mezz'ora dovevamo riprendere posto sull'apparecchio. Il tempo era diventato scuro e qualche gocciolina cominciava a cadere mentre il nostro aeroplano si preparava a balzare sopra le Alpi.

Appena saliti a 800-1000 metri e mentre cominciavano ad apparire le superbe cime delle nostre Alpi, la pioggia ingrossò e diventò sempre più fitta nascondendo come d'un velo le nostre belle montagne che desideravo tanto vedere dall'alto. Il pilota però saliva ancora per uscire dalle nuvole e per evitare il temporale: ma tutto fu inutile e più si saliva più il temporale si faceva pauroso e dovemmo, anziché attraversare le Alpi in linea retta sopra Graz, ridiscendere a circa 1000-1500 metri e fare il volo lungo le valli che tagliano la catena delle Alpi dal Nord al Sud.

Nel frattempo la pioggia s'era cambiata in grandine e vedevo certi confetti bianchi sbalzare e saltellare sull'ala sotto il mio finestrino ed ogni tanto qualche fulmine che faceva venire la pelle d'oca!!

Non so se fosse il mal di mare (a 1600 m. d'altezza) oppure una certa fufa, quando vedevo avvicinarsi le montagne alle ali così che sembrava di sbattervi contro, mi sentivo proprio male: qualche cosa nel mio stomaco saliva e saliva che mi sembrava di avere dentro un altro apparecchio che voleva sorvolare le Alpi e che voleva perciò uscire dalla mia bocca come dal suo hangar. Ma vi as-

sicuro che non era mica la paura che se n'andò. bensì la mia ultima colazione di Venezia!!!

La mamma mi porse uno di quei sacchetti che c'erano sul sedile davanti e che dovevano servire per certe necessità... ma era già troppo tardi.

Che cosa devo dirvi ancora? Come in sogno sentivo la pioggia e la grandine battere sui vetri della nostra cabina volante, vedevo il chiarore dei lampi, sentivo i balzi dell'aeroplano ed

il rullio come quando andavo nella mia barchetta a Venezia... Vedevo la mia povera colazione scappare di qua e di là sotto la poltrona, ma non capivo niente l'altro e mi addormentai profondamente.

Ad un tratto sento delle voci che esclamano: « Ecco Vienna! Siamo arrivati finalmente! ». Mi sembrava di avere sognato di trovarmi sulle caravelle di Cristoforo Colombo al momento in cui la vedetta gridò:

« Terra! Terra! ».

Atterrammo sani e salvi, io più leggero di quando ero partito.

Però, come D'Annunzio, posso dire di avere sorvolato le Alpi e di essere arrivato a Vienna; e come ogni bravo Balilla del Duce, che deve andare sempre più alto, sempre più avanti.

**Tullio Piero Rizzi**

(V. *Elementare*, Vicenza. Secondo premio del nostro concorso).

## AGOSTO 1918: Ali italiane su Vienna



INTERVM RVDIT LEO



A guerra che l'Italia combatté contro la nemica secolare fu piena di eroismi, la cui epica grandezza trovava un paragone adeguato solo nella bellezza omerica dei gesti e delle azioni.

Il volo degli SVA su Vienna "per la gioia dell'aratezza" e per provare "quello che avremmo potuto osare e fare quando avessero voluto e nell'ora che avrebbero scelto" è uno degli episodi nei quali il valore italico brillò di luce adamantina nella foschia di una bruma di violenze e di delitti. Era recente il ricordo della distruzione brutalmente compiuta da apparecchi austriaci sugli affreschi dalle tinte vivide e delicate che il Tiepolo aveva profuso nella Chiesa di Santa Maria degli Scalzi a Venezia. Nonostante l'amarezza del ricordo, gli aeroplani italiani non andarono per danneggiare le opere d'arte della capitale austriaca. Volarono per mille chilometri per portare al popolo sottoposto ad una brutta disciplina la prova della libertà.

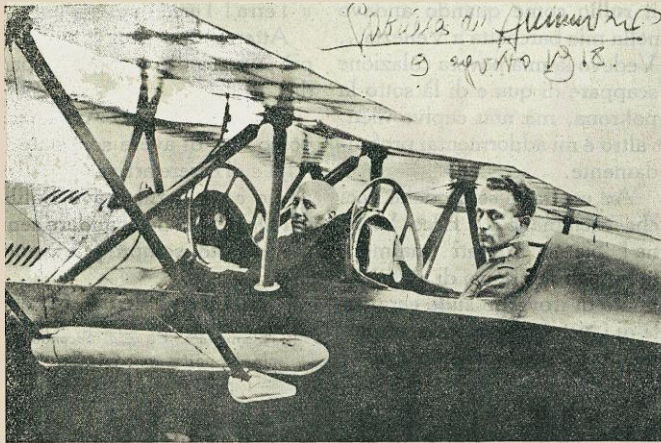
L'impresa fu concepita, propugnata, voluta da Gabriele D'Annunzio. Erano tre anni che il poeta la pensava. L'idea gli era venuta in un limpido mattino di ottobre del 1915 allorché volò sul triste Castello di Trento; e sopra una fotografia presa in volo, egli

scrisse allora: Donec ad metam: Vienna. E da quel giorno l'idea non lo abbandonò più. Ne parlò nel 1916 nel suo romanzo *Leda* senza cigno e mise in bocca ad uno dei suoi personaggi le parole che vivificavano il sogno e l'ardente passione che suscitava. Donec ad metam scrisse allora e pensò sempre; fino alla indisciplina audace, ma santa e bella.

Negli ultimi giorni di agosto del 1917 alcuni "Caproni" erano pronti; ma un divieto del Comando Supremo ne impedì la partenza. Fu allora che il corrup-

ciato poeta scrisse: "Ho conosciuto alcune piccole virtù e piccole miserie che sembrano prevalere sul nostro ardore e sul nostro candore". Non erano né piccole virtù né piccole miserie: erano misure prudenziali di chi, sapendo come nei combattenti si fosse formato quello stato d'animo che ci fruttò il dolore di Caporetto, valutava l'enorme conseguenza morale e materiale di un fallimento dell'impresa. L'ardore distruggeva il candore, e i coraggiosi perdevano quella che è la caratteristica precipua del valore: la serenità.





Gabriele d'Annunzio e il suo pilota Natale Palli.

E passa un anno. Finalmente si ottiene il permesso per l'impresa. Ma c'era un ultimo ostacolo: si vuole la prova di un volo di undici ore. L'impazienza degli argonauti audacemente italiani male accoglie questo richiesto esperimento, che viene da essi giudicato come un mezzo escogitato con "perfezione tecnica" dilazionatrice. Il 4 agosto del 1918 il volo di prova riesce bene.

Si parte. Gli apparecchi della squadriglia di D'Annunzio, chiamata Serenissima, portano il segno sempre fausto del leone dipinto sui fianchi delle fusoliere da battaglia. Ma questa volta San Marco vola senza unghie, perchè è severamente proibito usare armi offensive. Le carlinghe si caricano solo di manifestini in foglietti di carta, già pronti da oltre un anno. Intanto si mormora contro la possibilità del volo, data la stagione troppo inoltrata. D'Annunzio è impaziente. Raduna i volatori. Egli è il comandante. Gli altri sono:

Capitano Natale Palli, tenente Antonio Locatelli, tenente Aldo Finzi, tenente Giordano Bruno Granzarolo, tenente Ludovico Censi, tenente Piero Massoni, tenente Giuseppe Sarti e sergente Gino Allegri.

Li aduna per parlare loro brevemente, fortemente, — come parlò ai milanesi Alberto da Giusano — e da lui esortati, giurano che se non arriveranno su Vienna, non torneranno indietro.

Egli disse:

«Ascoltatevi. Sarò brevissimo. Ieri mattina, sopra le linee nemiche, fui costretto a virare, a dare il segnale del ritorno e a ridiscendere nel campo, per la vostra scarsa disciplina di volo. Avevo raccomandato allo stormo la massima compattezza, come condizione di salute e di vittoria; e voi vi siete dispersi, quasi che andaste a diporto. Se non v'ebbi in pugno col comando, vi avrò in pugno col giuramento.

«Voi cinque vi giurerete a me sull'anima e sull'onore.

«Mi è stato ordinato di partire con una squadriglia di undici. Mi è stato ordinato di non proseguire, se nella rotta e la squadriglia si riduca a meno di cinque.

«Voi dunque siete i miei cinque giurati a mantenere tra la mia ala e la vostra, sino alla mèta, la distanza prefissa, l'ordinanza prefissa. Nessuno di voi si arresterà se non con l'ultimo battito del motore. Non vento, non nuvolo, non tempesta, non malessere, non ostilità alcuna, non avversità alcuna potrà essere causa di arresto o di ritorno. Parlo



I protagonisti dello storico volo subito dopo l'atterraggio sul campo di San Pelagio.

«chiaro? Mi intendete? Ciascuno di voi atterrerà, o precipiterà, quando il motore abbia cessato di battere senza speranza di ripresa.

«Se fallisce anche questa partenza, non ci sarà più permesso di partire. Tanti giorni, tante notti di spasimo saranno stati vani.

«L'ordine del Capo è irrevocabile.

«Se non arriverò su Vienna, io non tornerò indietro. Se non arriverete su Vienna, voi non tornerete indietro.

«Questo è il mio comando. Questo è il vostro giuramento.

«Natale Palli, Antonio Locatelli, Gino Allegri, Aldo Finzi, Piero Massoni: ciascuno di voi mi guardi negli occhi e mi dia la mano.

«Bene. E' detto. E' fatto.

«I motori sono in moto. Bisogna andare.

«Ma io vi assicuro che arriveremo. Anche attraverso l'inferno. Alalà».

Bisogna riferirsi al giuramento degli affiliati alla Giovine Italia per trovare qualche cosa di simile! E partirono.

Arrivarono sulla vasta metropoli quando Vienna aveva già le strade piene di gente che guardava stupefatta questi volatori audaci,

che da tutti erano minacciati e che non minacciavano nessuno. Non ordigni di morte, ma sui turotti viennesi cadevano milioni e milioni di manifestini riproducendo questo messaggio:

«DONEC AD METAM»

«In questo mattino di agosio, mentre si compie il quarto anno della vostra convulsione disperata e luminosa, incomincia l'anno della nostra piena potenza, l'aria tricolore vi apparisce ad un provviso come innaizio del destino che si volge.

«Il destino si volge. Si volge verso noi con una certezza di ferro.

«E' passata per sempre l'ora di quella Germania che vi trascina, vi umilia e vi inietta. La vostra ora è passata.

«Come la nostra fede fu la più forte, ecco che la nostra volontà predomina. Predomina fino alla fine. I combattenti vittoriosi del Piave, i combattenti vittoriosi della Marna lo sentono, lo sanno, con una ebbrezza che moltiplica l'impeto. Ma se l'impeto non bastasse, basterebbe il numero; e questo è detto per coloro che usano combattere dieci contro uno. L'Atlantico è una via che non si chiude ed è una via eroica, come dimostrano i nuovissimi inseguitori che hanno colorato l'Oureq di sangue tedesco. Sul vento di vittoria che si leva dai fiumi della libertà, non siamo

«bre, nel cielo mattutino. Tuttavia la lieta audacia sospende fra Santo Stefano e il Graben una sentenza non revocabile, o viennesi!

«VIVA L'ITALIA».

GABRIELE D'ANNUNZIO

nel cielo di Vienna: 9 agosto 1918

Dopo aver volato nel cielo della capitale austriaca, gli apparecchi tornarono indietro, lasciando quella popolazione, che aveva avuto momenti di trepidazione angosciata, a domandarsi quasi incredula: "ma dunque l'Italia non ha osato lanciare?". No. L'Italia non ne aveva. Si limitava ad aver solo il coraggio di mostrare quello che avrebbe potuto fare quando avesse voluto e nell'ora che avesse scelto.

L'esercito italiano sul Piave viveva le sue giornate. Giornate grandi, giornate di gloria che dovevano dal Montello alle foci del sacro fiume segnare una linea nella quale la Patria, col sangue ai suoi figli, aveva scritto in rosso: Qui non si passa! Ma i nostri avevano passato la linea degli altri. Quel volo su Vienna rincorò l'Italia. Da Roma, dal Campidoglio si chiamò il poeta; lo si voleva all'onore del trionfo. Gabriele D'Annunzio rispose: "Ho molto lavoro nella mia squadriglia. Ogni giorno. Non debbo tralasciarlo. Tre tonnellate di esplosivo rovesciato sul nemico valgono assai più di tre ore di eloquenza pesate in Centocelle".

E rimase. Rimase ad esortare i compagni di guerra a perdurare nell'aspra lotta fino alla vittoria, fino alla distruzione del nemico secolare, fino alla grandezza d'Italia.

Donec ad metam.

Vittorio Nugoli

Agli aeromodellisti

Il Segretario Generale del R. Aero Club d'Italia ci comunica che la superficie portante di cui si parla nel regolamento del Concorso Nazionale Modelli Volanti si riferisce esclusivamente alla superficie alare in tutti i tipi di modelli, «Canards» compresi.



Vienna fotografata dall'alto, mentre cadono i manifestini.

# La Palestra del modellista

## Il costruttore di aeromodelli

(TERZA LEZIONE)

Partendo dal principio che il giovane aeromodellista debba imparare la teoria con l'esecuzione pratica, ora che ho spiegato come si progettano e si costruiscono le ali, prima di insegnare la costruzione di un vero aeromodello completo di fusoliera, credo interessante fermarmi sulla costruzione di

conto mio, non esiste il tipo « monomotore ».

Quelli finora visti e presentati in gare non li ritengo modelli volanti; ma semplici veleggiatori in cui l'elica ha funzioni sussidiarie e non serve a far volare l'apparecchio con forza propria.

Nel caso dei « Canard monomotori », l'elica gira e deve girare con moto lentissimo e deve di-

aerodinamiche, quando la forza motrice si sarà esaurita.

Il modello che sto per spiegare servirà di guida per progettare e costruire quello che potrà usarsi per la gara nazionale di settembre, poichè stando al suo regolamento ed alle sue ultime modifiche, dovrebbe essere il tipo di aeromodello, a parer mio, più adatto per tale competizione.

Partiamo con la seguente impostazione:

Aeromodello per durata tipo « Canard bimotore » — Apertura alare mm. 1300 circa — Lunghezza dei tubi mm. 1600.

Prendiamo un foglio di carta e quanto occorre per disegnare e tracciamo in pianta, anche in scala minore, l'ingombro e la sagoma dell'aeromodello che vogliamo costruire.

Stabiliamo prima l'ala, poi l'ingombro dei tubi ed il piano di deriva.

Il disegno qui riportato (Fig. 1) corrisponde a quello di un aeromodello da me costruito e che mi ha dato bellissimi risultati, vincendo anche brillantemente diverse gare; perciò la costruzione che tratterò sarà basata sulle dimensioni; mentre chi mi segue può a voler suo anche variare le forme e le dimensioni, non mutando per questo lo scopo ed il risultato.

Nel disegno in pianta si notano queste dimensioni:

Ala: Apertura mm. 1350 - Corda massima mm. 220 - Corda minima mm. 110 - Superficie dm.q. 23.65.

Piano di stabilità: Apertura mm. 450 - Corda mm. 125 - Superficie dm.q. 4.56.

Siccome in questi tipi di apparecchi anche il piano di stabilità è portante, avremo così una superficie totale di dm.q. 28 circa.

**Giarella**



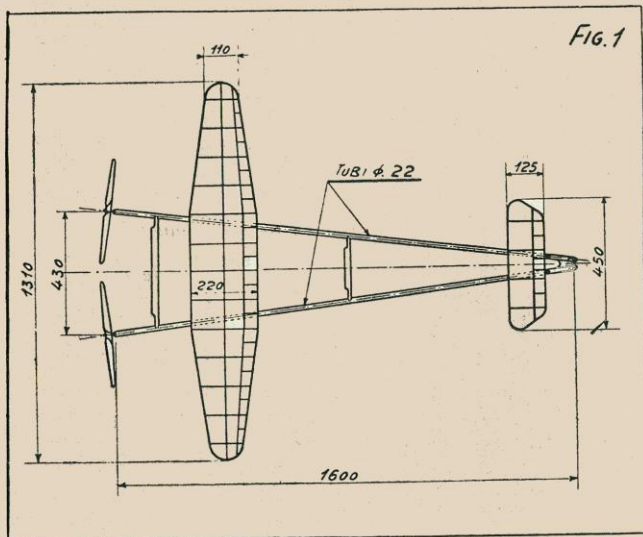
FOLGORE - Firenze. — Occorre sapere quale aeromodello vuoi fare e per il prezzo puoi consultare il catalogo di qualche ditta costruttrice. I numeri arretrati richiesti ti sono stati spediti e così pure il numero di saggio al tuo amico.

PIETRO CHILESOTTI - Thiene e ALDO BASCIA - Cagliari. — Bravissimi anche voi per il nuovo abbonato che ci avete trasmesso. Salutissimi.

TIBERIO AMICA - Roma. — La modifica, per quanto riguarda l'elastico, apportata al regolamento del Concorso Nazionale è veramente importante ed è giunta a tempo opportuno. La superficie portante che verrà calcolata sarà di 10 decimetri quadri, più le frazioni le quali, come dice il regolamento, non verranno calcolate e, come nel tuo caso, non dovrebbero venire calcolate. Nei modelli « Canard » poi non vi sarà limite di superficie portante, poichè potrai fare un'ala di quasi 11 dmq. e un piano di stabilità pure portante delle dimensioni che vorrai. L'anno venturo spero si faranno le cose assai meglio con soddisfazione per tutti.

Per mancanza di spazio rimandiamo la pubblicazione di molte altre risposte al prossimo numero.

**giar.**



un tipo del tutto speciale e cioè dell'aeromodello « Canard bimotore ».

Aeromodelli « Canard » sono chiamati quei tipi che si dice volano all'indietro.

La disposizione aerodinamica nei modelli così concepiti dà ottimi e direi quasi straordinari risultati.

L'apparecchio che costruiremo sarà, come ho detto, un bimotore; perciò avrà due eliche, due matasse di gomma e due tubi formanti un'intelaiatura portante l'ala ed il piano di stabilità.

Nel modello « Canard » non vi è piano o timone di profondità ed anche il timone di direzione può essere abolito, perchè raramente serve per ottenere una rotta stabilita, dato che tale tipo di aeromodello molto più facilmente si lascia trasportare dalle diverse correnti che trova nello spazio.

Anche gli organi di contatto con il suolo possono essere eliminati non essendovi alcun pericolo negli atterraggi, sia per le eliche che per le altre strutture.

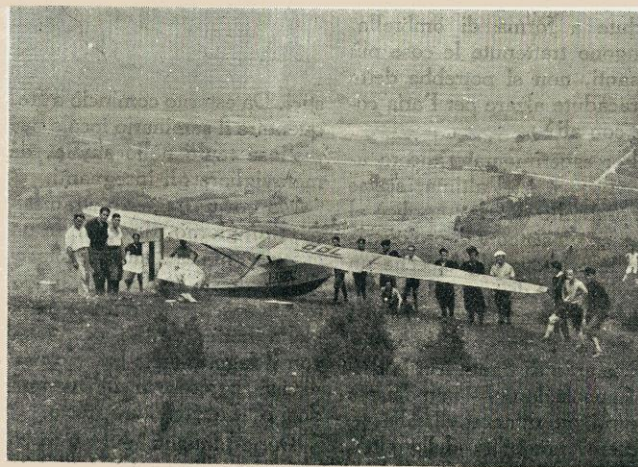
Ho scelto il tipo « bimotore » perchè nei modelli « Canard », per

sporre di una forza motrice minima sufficiente a sostenere l'apparecchio per quel breve tempo necessario a permettergli di trovare una buona corrente ascensionale che se lo trasporti in alto e lo faccia veleggiare.

Se invece uno di tali apparecchi avesse un'elica azionata da tanta potenza da poter volare di forza propria, ne nascerebbe, data la disposizione delle forze in campo, una coppia di rotazione che avrebbe per risultato finale quello di far avvitare il modello.

La risultante di tale coppia non esiste nei « Canard bimotori », perchè ne avviene l'annullamento dal fatto che le eliche verranno fatte girare in senso fra loro contrario.

Il carico alare in questi aeromodelli ben difficilmente può riuscire inferiore ai 12 grammi e perciò le doti di veleggiamento naturale dovute a cause indipendenti dalle possibilità dell'apparecchio sono molto attenuate, tanto che un modello così concepito lo si dovrà vedere partire e volare con i propri mezzi e atterrare con un volo planato più o meno lungo, a seconda delle sue qualità



Il "Biancone" al punto di lancio di Monte Calvo - Torino.

# Stranezze di strani inventori

(Sogni di Don Abdon Menicali)

Un corridore ciclista francese, Breaux, ha costruito un apparecchio che risulta dalla combinazione della bicicletta con l'aliante. E pare che egli abbia volato in un campo, nelle vicinanze di Parigi.

Un costruttore, ben noto negli ambienti aeronautici tedeschi, l'ing. Zuchha, sta studiando un mezzo di volo la cui elica dovrebbe essere messa in moto dal movimento delle gambe.

Appare evidente in questi due inventori lo scopo di sostituire la forza meccanica con quella muscolare,

Prima di questi due stranieri, un prete saggio e coltissimo, patriota ardente e coraggioso — era nato a Todi nel maggio del 1827 —, Don Abdon Menicali, aveva tentato per più vie di volare con ali. E se nei molteplici esperimenti compiuti dai diciotto ai sessanti anni completamente non vi riuscì, tuttavia, quasi al termine di sua vita, poté giungere alla costruzione di un sistema, che oltre ad avere le caratteristiche degli apparecchi stranieri, che abbiamo sopra descritti sommariamente, racchiudeva, in embrione, il principio funzionale del famoso autogiro di La Cierva.

Nel 1880 egli s'esprimeva con un prete suo amico: « Se errato è il sistema di volare con ali, per altra via si può sciogliere il problema. Se da un paracadute a forma di ombrello, vengono trattenute le cose più pesanti, non si potrebbe detto paracadute alzare per l'aria come con ali? ».

Per sperimentare ancora una volta, e fu l'ultima, scelse un ombrello di tela: applicò al manico un sistema di orologeria che imprimeva alle stecche un movimento di propulsione e successivamente di propulsione. Ottenuto di eseguire la prova nel tempio di Santa Maria della Consolazione — uno dei più insigni monumenti d'Italia — presenti notabilità della città, gettò l'ombrello da un cornicione, dall'altezza di vari metri.

L'ombrello dapprima si abbassò, quindi si rialzò nel vuoto, poi adagio adagio calò a terra.

Don Menicali studiava in seguito d'applicare all'asta di un ombrello, di più vaste dimensioni, due pedali in cui, poggiando i piedi, un uomo avesse potuto, col movimento delle gambe, manovrare delle leve che avrebbero dovuto dare un moto di spinta e di contropinta all'intelaiatura dell'ombrello stesso. Morì prima di perfezionare il suo ombrello volante.

## La frenesia di don Falcone

Dalla morte del nostro prete volatore risaliamo alla vita: alla vera adolescenza. A quattordici anni, in Todi, dimostrò inclinazione agli studi ecclesia-

se, a giorno nascente, a chiedere l'elemosina. Un agente di campagna, avendo riconosciuto in lui il figlio di un suo amico, lo distolse da elemosinare e lo riportò a Todi, alla famiglia.

In questo episodio si potrebbe scorgere nel Menicali il desiderio di imitare un santo umbro: San Francesco.

Ma se per pietà e



stici. Da esterno cominciò a frequentare il seminario locale e si distinse tanto nello studio, da meravigliare gli insegnanti.

Ma era un ragazzo stranissimo: un giorno, rinvenuti in un casone, in casa, alcuni abitacci da borghese, ne fece un fagotto e lo nascose sotto il suo letto. Nella notte, vestito da prete, con il fagotto sotto braccio uscì di casa, percorse la città avviandosi in direzione di Spoleto.

Dopo alquanti chilometri di cammino, si spogliò dell'abito talare, indossò i cenci, e si po-

ingegno il nostro chierico si distigeva al disopra dei coctanei, ben altra fiamma gli ardeva in cuore.

Chi lo avesse veduto, nelle giornate di primavera, seguire estatico il volo delle rondini non avrebbe immaginato che cercasse strappare agli uccelli il segreto del volo. Certo è che un pomeriggio del maggio del 1842 fu riportato a casa tutto pesto, con una gamba fratturata, e con un paio di alacce che gli penzolavano ai fianchi da sembrare un falcaccio spennato.



Che era accaduto?

Nel silenzio della casa, per molti giorni, aveva studiato sul modo di volare, finché con moltissime penne di tacchino s'ebbe fabbricate due immense ali, che aveva applicate con robusti anelli, a molla, agli avambracci, e con leve a catena assicurate al torace. Provata la funzionalità, fece dell'apparecchio un grosso involto e si portò in campagna.

Quivi, riarmatosi dell'ali, tentò da un'alta quercia il volo. Fece due o tre metri in volata, poi cadde a terra.

Ricondotto a casa, ne buscò quanto un somaro recalcitrante e si guadagnò dai compagni di scuola il nome di « Don Falcone ».

## In giro per il mondo - Da prete a soldato

Nel medesimo anno nel quale dal Vescovo di Todi fu ordinato suddiacono, (primo dei tre scalini che conducono alla consecrazione a sacerdote) scappò dalla città e dopo vari giorni giunse in Toscana; di qui a tappe forzate raggiunse Genova.

Aveva in animo di imbarcarsi colà, per l'America; perchè arguiva che solamente nel nuovo mondo avrebbe potuto sperimentare, con riuscita certa, il modo di volare.

A Genova, nella locanda dove aveva preso alloggio, fu borseggiato di tutto il suo danaro. Ricorse alla polizia; questa lo consigliò di abbracciare la vita militare.

Era il tempo in cui si incoraggiava il volontarismo per le guerre dell'indipendenza: egli accettò l'invito anche per sottrarsi al carcere come vagabondo.

Restò in questo nuovo stato di vita fino al settembre del 1849, data del concordato fra Re Carlo Alberto e Pio IX. Poi ritornò a Todi: il Vescovo si rifiutò di ordinarlo diacono e poi prete. Egli allora abbandonò la sua città: andò a rinchiudersi in un convento di frati francescani vicino a Terni. Qui si distinse tanto per studio e per pietà, da ricevere poco dopo l'ordinazione a sacerdote dal Vescovo di Terni.

### Curato a Torrita - L'ippogrifo

Dalla Curia di Terni gli venne assegnata la parrocchia di Torrita. Qui, nell'ottobre del 1857, tentò, per la seconda volta, di volare. Alle primitive ali di penne di tacchino, ne aveva sostituite due di mussolo.

Dopo esperimenti dagli alberi, si decise di spiccare il volo dalla groppa di un cavallo in corsa.

In quella maniera combinati, cavallo e cavaliere alato, sembravano l'ippogrifo di Ruggero. Il nostro prete, spronato il cavallo, cominciò a manovrare le ali: ma la bestia, spaventata, si gettò di fianco acciacciando l'Icaro novello. Don Abdon si consolò dell'insuccesso col dedicarsi alla cura delle anime dei suoi parrocchiani.

Era il settembre del 1860. Da italiano ardente, raccolse gli uomini della sua Curia: parlò

Il Menicali, ritornato borghese, si pose in mente che un'alta missione gli fosse stata decretata da Dio: quella d'impadronirsi delle vie dell'aria.

Scelse Foligno come sede adatta agli esperimenti.

Costruì un nuovo apparecchio: due immense ali di seta, con armatura di acciaio agili e forti; dal centro delle ali fissate agli avambracci partivano due leve di acciaio flessibile, le quali erano assicurate con due borchie ai polsi per essere manovrate con mano sicura.

Per lanciarsi in alto aveva fatto costruire sulla sponda del fiume Topino — memore della caduta a terra preferiva cadere in acqua — una macchina semplice: una catapulta. Da questo macchinario manovrato da sei uomini, egli venne proiettato in aria, volò per un breve tratto poi si tuffò in acqua.

Era sua intenzione, purché l'aerostato avesse raggiunta una quota rispettabile, di gettarsi di lassù.

Tutta quella gente che commentava e cantava allegramente, venne delusa nell'attesa, poiché il vento maligno cominciò a soffiare velocemente, e nel più bello rovesciò il pallone.



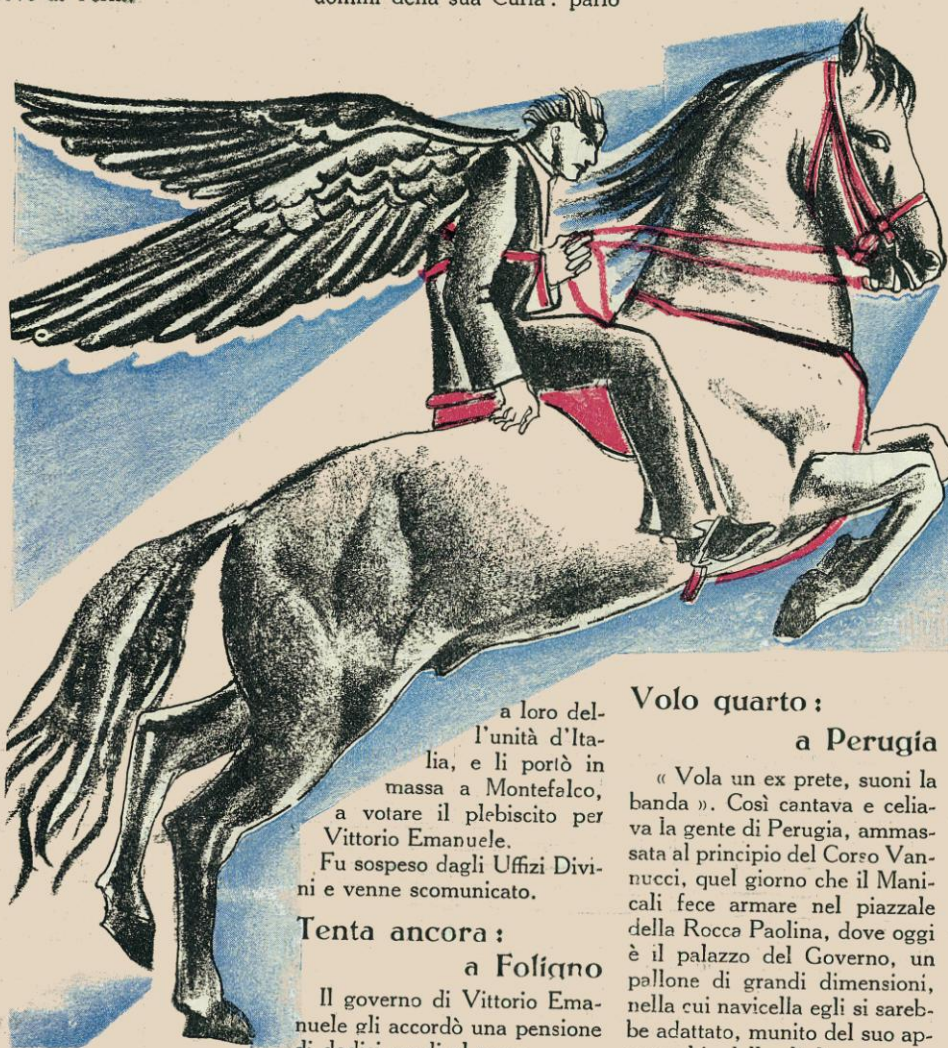
Todi, ricca di monumenti preziosi del Rinascimento, è una delle più caratteristiche città del silenzio.

Per le sue strade, ora a tratti piani, ariosi e ridenti, ora a scese ripide e austere, ci piace vedere incedere, lento e rassegnato, un prete vecchio, dalla faccia di austero penitente. La cronaca, un po' leggendaria per quanto di tempi a noi vicini, dice che questo prete portasse un tricorno di latta verniciato in nero, un collare di lamiera smaltata in bianco; che di sotto alla zimarra di un nero frusto, dai riflessi verdastri, gli sbucassero fuori due stinacci tirati a colore di nero seppia, per economia di calze. Forse la verità appare favola a noi modernissimi; ma strano o no in quella figura, noi cogliamo lo sguardo intelligente di Don Abdon Menicali. Egli è ritornato alle sue funzioni di sacerdote; l'Italia è unita, questa sua aspirazione è soddisfatta. Ma il volo, come colmare il suo immenso desiderio dello spazio?

In questo anelito si spense il suo grande cuore d'italiano.

**B. D'Alviano**

(L. Adanti)



a loro dell'unità d'Italia, e li portò in massa a Montefalco, a votare il plebiscito per Vittorio Emanuele. Fu sospeso dagli Uffizi Divini e venne scomunicato.

**Tenta ancora:  
a Foligno**

Il governo di Vittorio Emanuele gli accordò una pensione di dodici scudi al mese.

**Volo quarto:  
a Perugia**

«Vola un ex prete, suoni la banda». Così cantava e celiava la gente di Perugia, ammassata al principio del Corso Vannucci, quel giorno che il Menicali fece armare nel piazzale della Rocca Paolina, dove oggi è il palazzo del Governo, un pallone di grandi dimensioni, nella cui navicella egli si sarebbe adattato, munito del suo apparecchio dalle ali di seta.

NOTA. — Oltre ad opere di filosofia e letteratura, il Menicali ha lasciato molti manoscritti sulla scienza e sulla tecnica del volo.

Ecco un breve elenco di una parte di esse:

*Della Macchina aerea* — Foligno 1867.

*Del volo artificiale dell'uomo* — Todi 1872.

*Il Navino, macchina per il volo* — Todi 1879.

*Nozioni sul Telaquillo* — Todi 1880.

*Generale quadro aeronautico* — Todi (?).

*Incitamento al volo* — Todi (?).

**L'AQUILONE**  
è il giornale  
degli aviatori di domani



## Grande romanzo aviatorio-coloniale di Ulisse Perso

(Continuazione dal numero precedente)

Ha ragione Hassan — Badrone mabul — ma intanto lo segue fedelmente, al trotterello minuto del suo minuscolo Assab.

Il capitano, tergiversando, è riuscito a mantenere la moglie in quell'incertezza che consente la speranza.

Rampi ha telefonato a Tripoli informando e chiedendo istruzioni, e i quattro zaptiè sono rimasti lì fuori, ai due lati dell'ingresso, in coppie simmetriche.

Giunge l'autocarro con i due americani arrestati. Li accompagna il brigadiere Arrivabene con due carabinieri.

— Ora saprò tutto — indovina la signora e con uno sforzo si leva e va nell'ufficio seguita dal capitano.

I due prigionieri sono introdotti. — Interrogli lei, tenente, la prego.

— Parlate italiano?

— Sì, signor. — Risponde il meno lungo.

Sono due giovani biondissimi, magri, quadrati: occhi vivacissimi, gesto parco. Vestono tuta e casco.

— I vostri nomi?

— Io Bob Cramer e mio amico Edgard Bildwans.

— Aviatori di professione? Militari o civili?

— Noo! Professione milionari... aviatori sport... nuovo tipo aeroplano: VOLO New York-London — Capetwn.

— Avete documenti?

— Documenti denaro vestiario tutto volato via.

— Mi dispiace ma dovremo trattenervi in arresto, finchè avrete provato la vostra identità e la vostra condizione.

— Bene! — Bob traduce a Edgard le parole del tenente.

Anche Edgard è contento. Bob spiega:

— Così essere sicuri mangiare e dormire.

La signora Ersilia non può più frenare la sua ansia.

— Tenente, si faccia dunque raccontare.

— Subito, signora — Viceversa egli esita. Ma il capitano pensa che ormai è meglio che ella sappia

tutto e fa un cenno al tenente.

— Volete raccontare quello che sapete del vostro apparecchio e dei due ragazzi?

— Ao! semplicissimo. Mentre noi lontani dall'aeroplano, due boys, montati su e subito volati via.

Un grido della signora, che sviene ed è portata via dal marito con l'aiuto del sergente.

L'interrogatorio continua:

— E' possibile a due ragazzi inesperti mettere in volo un aeroplano?

— Nostro apparecchio tipo nuo-

no. La signora è rinvenuta, ma la sua disperazione non trova conforto. La sua anima vola pazza per una rotta paurosa sul cielo del deserto.

— Mio figlio è perduto!

Rientrano nell'ufficio dove Bob assicura che l'apparecchio non può cadere anche se i ragazzi ne ignorano la manovra. E' rifornito in modo da avere un autonomia di dieci ore di volo. E freddamente aggiunge:

— In dieci ore faranno duemila cinquecento chilometri: con la direzione che avevano, se non ci sa-

re decisa, ha riacquisito la calma:

— Si deve partire fra un'ora. Due autocarri: uno attrezzato per viaggiatori: l'altro con rifornimenti, munizioni e tende. Ci accompagneranno questi zaptiè, lei, brigadiere Arrivabene, con due carabinieri. Sei cavalli sellati. Per via requisiemo dei mehari. Una radio da campo. Lei, tenente, avvertirà la stazione di Homs di tenersi continuamente a contatto con noi.

La notizia si è propagata per tutta Homs: i curiosi si affollano davanti al comando: vogliono chiarire, riscontrare. Il fatto pare incredibile. Ai preparativi ordinati dal capitano, si prestano, con premura commovente, nazionali ed indigeni. Chi non conosce i due ragazzi Or e Tor?

Quando tutto è pronto, un momento prima che Menzio ordini il via! i due americani, liberatisi con mossa di pugilatori dai due zaptiè di guardia, si precipitarono fuori: — Venire anche noi! — grida Bob.

— Venite, sì.

— Grazie!

Rampi interviene:

— Signor capitano, questi signori sono in arresto. Ci saranno utili.

— Va bene. Staranno agli arresti qui con noi.

Si parte.

L'autocarro con i passeggeri è in testa: segue il bagaglio con dietro legati i sei cavalli smontati.

La signora Ersilia è sdraiata in fondo: di fianco al capitano che sta al volante, siede Bob e alla sua sinistra Edgard. Improvvisamente il capitano si ricorda di Zio Massimo:

— Dove sarà quel pazzo?

— Ci precede da un'ora, signor capitano.

— L'ha visto lei, Melchi?

— Signorsì.

— Ma lei, signor Bob, mi spieghi una cosa: perchè sono scesi dall'apparecchio e si sono messi a correre lontano?

— Oh! Ah! Ao! Solo per sgranchirci; dopo tante ore di volo. bisognava pure....

(Il seguito al prossimo numero)



...I vostri nomi?

vissimo: toccare leva e girare manovella e basta.

— Cadranno? Possono essere caduti?

— Impossibile: tipo nuovissimo: mai cadere: sempre, sempre, sempre calare sicuro.

Trilla il telefono.

Da Tripoli comunicano che in quel momento dal campo della Melalha è partito un Caproni alla ricerca dei ragazzi. Si è telegrafato a Misurata e a Murzuk l'ordine di disporre per la ricerca con altri apparecchi. L'ufficio di Homs, dovrà comunicare ogni due ore le notizie che via via potrà raccogliere. Rampi corre a riferire al capita-

ranno venti molti forti, potranno arrivare nel Congo. Avete una carta dell'Africa?

Sì, oh sì; duemilacinquecento....

Attenta consultazione della carta insieme con Edgard e discorso animatissimo in americano.

Il capitano, per telefono, ottiene da Tripoli di dirigere una spedizione con qualsiasi mezzo, verso il punto, dove presumibilmente l'aeroplano atterrerà.

Al suo posto di Homs resterà il tenente Rampi.

La signora Ersilia, terrea, mura, esprime con gli occhi il suo proposito di seguire la spedizione. Adesso il capitano, di fronte a un'azio-

Ulisse Perso





**“voio antola....,”**

**PURGANTE AQUILA  
AL CIOCCOLATO**