

# L'ALCANTARA

Abbon. annuo L. 7 - Per l'estero L. 14  
Onorario L. 500 - Un numero cent. 30

quindicinale di aeronautica per i giovani

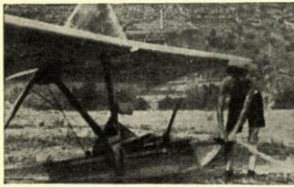
Direz. Amm. e Pubblicità: Roma  
Viale dell'Università - Telef. 45-317



# Sviluppi del "volo silenzioso"

Il volo a vela. E' questo un argomento che interessa vivamente la gioventù italiana d'oggi. Parlarne, anzi riparlare ampiamente gioverà certamente moltissimo.

Sino a poco tempo fa, i sostenitori dell'utilità di questa sana disciplina dovevano, per avvalorare e loro tesi, portare esempi stra-



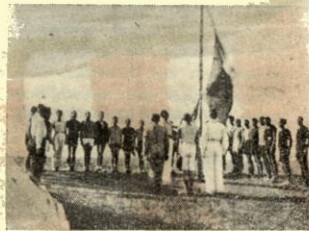
Preparativi per un lancio

nieri. Oggi la diffusione assunta dal nostro volo a vela ci permette di citare esempi e dati nostri, controllati e controllabili, in base ai quali è possibile stabilire un preciso indirizzo ispirato a concetti di valore pratico, e non soltanto astrattamente propagandistici.

Al volo a vela italiano si potrà, d'ora innanzi, affidare l'alta funzione di preparare razionalmente la massa dei giovani piloti destinati a entrare nelle file dell'Aeronautica; poichè insegnare a volare con minor dispendio di mezzi e con metodo più razionale è il miglior fine che gli si possa attribuire.

Infatti, è ormai ampiamente provato, che i giovani che si sono presentati alle scuole di pilotaggio a motore, civili o militari, dopo aver superato un corso di volo librato, si sono dimostrati allievi di eccezione. Per loro, tutte le lezioni di doppio comando sono state

utili, superflui quindi quei voli di ambientamento, durante i quali l'istruttore porta a spasso l'allievo, senza che questi sia in grado di comprendere e di apprendere. Per contro l'allievo già pilota di volo a vela, anche se possiede soltanto il modesto attestato « A », è in grado di cominciare subito utilmente le lezioni e di trarne immediato profitto. Chi poi è in possesso dell'attestato « B », o del brevetto « C » è un autentico pilota, pilota di un diverso tipo di apparecchio, ma sempre pilota, e quindi in grado di apprendere in minor tempo i nuovi insegna-



L'alza bandiera a Vigna di Valle

menti. A questo si deve aggiungere che, essendo la scuola di volo senza motore basata sul monopo, l'allievo riceve parallelamente alla istruzione teorica, una preziosa istruzione spirituale. Egli è sempre solo in volo e non viene sottoposto a nessun trauma psichico che potrebbe essere, e qualche volta è, impossibile a superarsi.

Alludiamo al « decollo » che rappresenta sempre un'incognita da risolvere.

L'istruzione spirituale, particolarità del volo a vela e che nel

volo a doppio comando manca completamente, conferisce all'allievo tranquillità, sicurezza e fiducia nei propri mezzi. Qualità positive che non mancheranno di dare benefici risultati da aggiungersi al non indifferente vantaggio rappresentato dall'economia di lezioni a doppio comando.

L'allievo che decolla in minor numero di lezioni lascia libero l'apparecchio e l'istruttore a vantaggio di altri e, di conseguenza, reca un notevole beneficio, anche per questo motivo, a tutto il rendimento della scuola.

Il pilota di apparecchio a vela conosce tutti gli elementi di pilotaggio, ha una sua propria sensibilità, percepisce e sente le posizioni anormali in cui viene a tro-



La messa al campo durante il campeggio nazionale 1934 a Vigna di Valle

vars il velivolo e sa mantenerlo in linea di volo; compie le più semplici evoluzioni, che sono quelle fondamentali del pilotaggio, e sa quindi servirsi dei comandi. Ha una discreta conoscenza delle leggi aerodinamiche e statiche e, anche quando, in seguito, volerà con apparecchi a motore, saprà, per la prima indimenticabile esperienza, che un apparecchio vola altrettanto bene anche senza motore, e la tanto paventata « panne » non rappresenterà per lui, come succede per gli altri allievi, un caso di gravità eccezionale. Questa la figura tecnica del pilota di volo librato. Quella psicologica, che in aviazione non ha minor valore, è ancora più interessante. La educazione psichica va, nella scuola di volo librato, di pari passo con quella tecnica. Il carattere, l'ardimento, la forza di volontà, l'a-



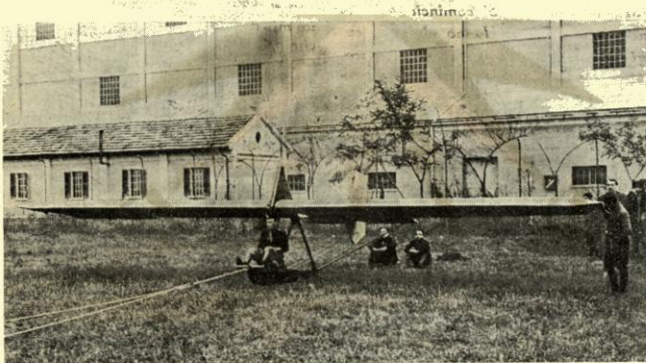
L'hangar del campo di volo a vela di Monte Sacro

mor proprio e la fiducia nei propri mezzi, vengono appresi contemporaneamente agli elementi tecnici del pilotaggio. La progressione delle difficoltà è garanzia della efficacia e sicurezza del sistema, poichè, pur volando sempre solo, l'allievo è messo in condizioni di dover fare soltanto quello che è nelle sue possibilità. Volerà ad una quota che lo esporrà a qualche rischio, soltanto quando sarà in grado di portare l'apparecchio in modo da escludere, quasi a priori, la possibilità di caduta.

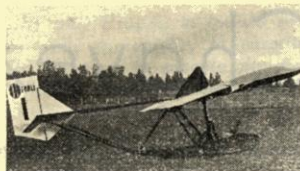
In virtù dell'impulso che è stato dato nell'anno XII alle scuole provinciali fasciste di volo senza motore, queste validissime considerazioni sono confermate da risultati tangibili e hanno ormai il valore di constatazioni.



Il ricupero di un idroveleggiatore dopo l'ammarraggio sul lago di Varese



Il lancio di brevetto del Segretario Federale di Parma, durante il primo corso alla Scuola di Volo a Vela "G. Bolla" di Parma



La gioventù in camicia nera ha fortemente e ambientamente sentito il fascino che emana da questa bella e utile scuola d'ardimento, e partecipa con entusiasmo e con passione ai corsi che si svolgono nelle varie provincie. 75.200 voli librati, 279 attestati B, 1512 atte-

stati A, 18 brevetti C di volo veleggiato, compiuti nell'anno XII, sono la dimostrazione più convincente che si è in cammino, e ci danno la certezza che la marcia non subirà soste.

**Umberto Nannini**

sideravo una scoperta inutile: un mastodontico soprappiù, uno sbaglio di rotta di un navigatore sventato...

Perchè ridi? Che dici? Che cominci ad



apprezzare le mie balordaggini? Che devo seguire a considerare i continenti con questo sovrano disprezzo geografico per diventare un grande aviatore?

## I lai di un povero scolaro

La parola geografia è di origine greca e significa: descrizione della terra nelle sue relazioni con l'uomo... - *Descrizione della terra...* Sì... C'è della gente che non crede alla storia, lo invece non credo alla geografia. Quando il professore asserisce che la terra ha una superficie di 510 milioni di chilometri quadrati mi vien voglia di ridergli in faccia. Perché devo crederci, professore? Sei un uomo ingiusto. Hai i tuoi favoriti come uno scommettitore di corse. Io sono sempre l'outsider. Da mesi mi viene riprendendo che sono un asino. Asino tu, che mi spiatteffi per buone le tue carte geografiche. Perché devo credere alle asserzioni di un uomo che soffre di antipatie? Tu vedrai sempre le cose a tuo modo. Io sono certo, per esempio, che tu fai correre i fiumi come ti pare e piace. Quando passeggi l'indice sulle carte geografiche prendi un'aria patetica. Hai paura del mare, lo vedo: le isole ti fanno un po' di pena, così, tutte sole e sperdute, sul fondo celeste della carta, e le penisole, abbracciate ai continenti, ti mettono un po' d'ansia, ti sembra che tremino di doversi staccare da un momento all'altro dalla terra. Se pensi che l'Islanda tutta sola, lassù, nel mare Artico, un giorno era forse attaccata all'Europa, ti vengono le lagrime agli occhi. Ah, ah, ah!... E fai il professore di geografia. So che vuoi bocciarmi domani all'esame... Senti, professore... Se tu mi boccia, commetti una cattiva azione. Sono uno dei migliori in storia, in matematica, in italiano. Tu mi rovini. E' colpa mia, se sono così scettico di fronte alla geografia e se non credo allo stretto di Magellano? Non mi boccia, professore.

In fondo sono un bravo ragazzo... Ti voglio dire un segreto... Se mi fai perdere un anno, io non posso più entrare... Mi guardi?... Vuoi saper dove?... Ebbene te lo dico. In confidenza. Se mi fai perdere un anno, io non posso più entrare all'Accademia Aeronautica. Ridi? Che c'è da ridere? Dici che un ragazzo che non crede allo stretto di Magellano non può fare l'aviatore. Hai ragione, professore. Io ti crederò... Crederò a tutte le tue asserzioni, e seguirò i tuoi fiumi dal corso bislacco e le tue coste frastagliate ed incoerenti, ma tu non mi boccia, professore! Tu non mi boccia... Me lo prometti? Ecco, Hai un sorriso buono. E' la prima volta che mi sorridi così. Mi fa bene. Che dici? Che io venga con te?... E dove?... In... In... In aeroplano?... E dove io trovi un aeroplano a quest'ora? Toh! Guarda... E' lì, fermo, fuori della finestra. Fermo nell'aria. O che l'hanno ritrovato il modo di tener gli aeroplani sospesi quando non sono in movimento? Guarda, guarda... Con te? Vuoi portarmi con te?... E andiamo... Mi insegnerai la geografia, stanotte... Sul posto... Ecco una buona idea... La terra, la terra farà da carta geografica... Andiamo, professore, andiamo; monta prima tu!...

No, No, No. Dove mi porti? Fino alle stelle? No, Non è una lezione di astronomia che mi hai promesso!... Ah capisco! Vuoi cominciare a persuadermi subito della rotondità della terra: sì, la guarderemo prima da lontano, sospesa nello spazio... Un piccolo globo luminoso e roteante... Rotonda, sì. Leggermente schiacciata ai poli. E' vero. Identica al mappamondo che abbiamo visto

sulla cattedra. Mio Dio, ci sono anche i meridiani. Non sono linee immaginarie, i meridiani? Sì. E allora? Guarda, c'è anche il piedistallo... Ma è il mappamondo, quello, professore... Il mappamondo della cattedra, tale e quale... Ah, ah, capisco. Quando sarò aviatore, la terra sarà per me una cosa da niente, troppo piccola per la mia passione di spa-



Il "Bertina", un aliante munito di sci per lanci ed atterraggi sulla neve

zio, troppo ristretta per la mia sete di lontananza... Così come il mappamondo della cattedra, che ha il suo piedistallo ed è stato messo lì alla portata di tutti, perchè gli si possa girare intorno senza fatica. Questa è la tua prima lezione, professore. Io l'ho capita. Non mi boccia, professore, non mi boccia in geografia.

Ci riavviciniamo alla terra. Ecco. L'azzurro dei mari. Si cominciano a delineare i continenti. Hanno gli stessi colori delle tue carte geografiche. Ecco, vedi, quassù mi sento divenir migliore e ti chiedo scusa, professore, di esser stato negligente e sventato. Avevi ragione, tu, sai. Ero un asino. Ecco, vedi, l'Europa, vista a questa distanza, è come quella della tua carta geografica. Una volta mi faceva l'impressione di una piccola frittata color di rosa, vicino a una frittata più grande color giallo d'ocra, l'Asia. E l'Africa mi sembrava un cuore mal riuscito, con la punta rivolta a destra, e le due Americhe mi pareva che formassero uno stivalone enorme e contorto che finiva in un piede deforme. L'Australia non l'ho mai presa sul serio. E' un'appendice. Un per finire. Del resto anche l'America la con-

Ma, professore, s'io dirò all'esame che non ho mai preso sul serio l'Australia, sarò bocciato!

**G. della Noce**

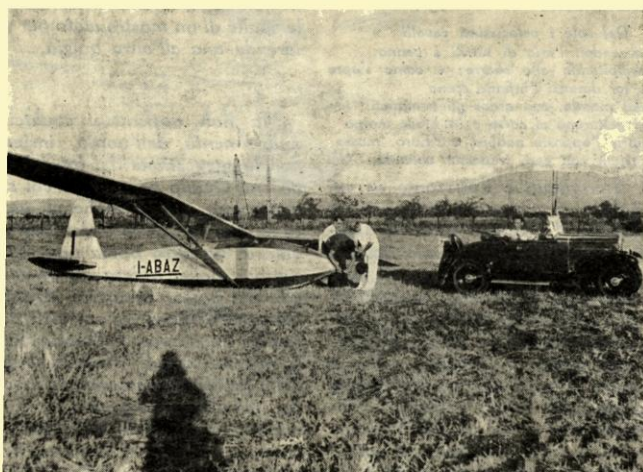
**A Mohammed Es. Sabri & C.**

Miei cari aquilotti d'oltre mare, io mi stupisco sommanente nel pensare che voi non conosciate le strade caravanierie della Libia. Chi vi ha detto che un mercante proveniente da Murzuch, per esempio, o sia pure da Uau el-Chebir, non possa giungere in Cirenaica senza passare da Tripoli?

L'affare della posta? Oh, va bene! E se questa deve essere una lezione, io la ricevo senza protestare. Io non protesto mai. Io non sono permaloso come un certo simpaticissimo Mohammed Es Sabri, il quale ha mobilitato mezza Cirenaica per far testimoniare che sgorbi sulle lettere non ne fa. E sia. Le ditte d'inchostro saranno opera di altre mani. L'importante è che si sia raggiunto lo scopo; non vi pare, miei carissimi amici?

E perciò vi ringraziamo tanto, e, sopra tutti, ringraziamo Mohammed Es Sabri — vittima casuale delle perfidie del vostro

**ZIO FALCONE**



Preparativi per il lancio a traino d'un "Balestruccio"

# Da Fetonte a Chavez



La letteratura aeronautica non è così fanciulla come si potrebbe pensare. Il mito dell'uomo volante ha appassionato i grandi dell'antichità forse più di quelli modernissimi. Del fato eroico e tragico di Fetonte è piena la poesia classica. E se un contemporaneo volesse vantare l'orgoglio del giovanetto che sfida il destino, l'ebbrezza delle immense solitudini siderali, la fuga veloce tra le nuvole, con tutti i colori iridescenti e magici dell'atmosfera rarefatta delle grandi altezze, non avrebbe che aprire le Metamorfosi di Ovidio, all'inizio del libro secondo, per trovare la più feerica ispirazione. La reggia del sole nella aerea coppa che domina e mari e terre, è pur sempre quella che oggi solcano saettando gli argentei velivoli "Ebur nitidum"; avo-

rio splendente è la gran volta del cielo "clara micante auro flammisque imitante piropo", raggianti d'oro fulgido e di porpora che imita le fiamme.

Ma sotto la gonfia cortina del cielo, ecco — meraviglioso verso, che ogni volatore può ripetere mentre il velivolo lo porta dall'una all'altra spiaggia del nostro Mediterraneo, — ecco la dolce visione del mare: Caeruleos habet unda deos: l'onda palpita di numi cerulei... E la terra... Oh panorama! Essa riempie i limiti di un inospettato orizzonte: soltanto lassù, presso la reggia del sole, è possibile dominare un così vasto mondo, nel quale si misura il passo dell'uomo entro il quadro della natura, cogli elementi del triplice regno: animale, vegetale, minerale; è il segreto della vita stessa che si squaderna. Noi, povere formichette, non ne vediamo di solito che un angolo chiuso: terra viros urbesque ferasque fluminaeque et nymphas et caetera ruris...; la terra porta uomini, e città, e boschi e fiere e fiumi, e ninfe e tutte le altre divinità della campagna.

Visione per dire così statica dell'uomo nel cielo: quadro di poesia misurata come la musica. Ma il grande Sulmonese non si limita all'immobilità della visione. Ci dà la dinamis del volo: quello che un futurista moderno chiamerebbe il senso della velocità nel regno della quarta dimensione: il volo di sghembo e a rovescio, la impennata, la picchiata, la giravolta, tutte le sorprese dell'evoluire nel vuoto.

Ecco il pilota al suo posto di comando «occupat ille levem juvenili corpore currum — statque super manibusque datas contingere habenas», quegli occupa col corpo giovanile il cocchio leggero e

vi sta sopra e gode di toccare con le mani i comandi che gli sono affidati.

Ecco un superbo decollo. Al posto dei cavalli del sole mettete i mille cavalli di acciaio del motore moderno e avrete il velivolo ruggente mentre balza a spirale verso l'azzurro: «postquam... facta est immensi copia caeli corripuere viam pedibusque per aëra motis — obstantes scindunt

summa petunt, modo per declive viasque — praecipites spatio terrae propriore feruntur...

E' noto che sul giovane figlio del sole incombe la legge, per l'antichità inviolabile, che il volo non sia permesso al mortale; e Fetonte cade nel Po... Com'era caduto Icaro, dedalea prole, in mezzo a quel mare che ne prenderà il nome; come nello stesso mito cristiano, cadrà Simon Mago



nebulas pennisque levati praetereunt ortos de partibus Euros». Pezzo superbo che si potrebbe tradurre così:

Del sole i velocissimi cavalli accendono l'aria di nitrati e vanno scalpitando alle sbarre; e come s'apre a lor dinanzi l'infinita scena del mondo, con ardor gli irrequieti si gettarono al corso e in breve tempo aprì l'opposte nebbie, e l'Euro, mosso insieme con essi, trapassar volando.

Sterminato è l'orizzonte su cui il volo si svolge: tanto cielo ha lasciato il volatore dietro le spalle, tanto ancora ne resta davanti agli occhi: multum caeli post terga relictum — ante oculos plus est... Il cocchio alato corre in atmosfere chiare ed ignote o si avventa verso le invisibili stelle, o saetta in basso per vie precipitose vicino alla terra: nulloque inhiante per auras ignotae regionis eunt...; e poi: altoque sub aethere fixis — incursant stellis, rapitque per aria currum. — Et

per il quale il volo diventa addirittura opera diabolica. Dante e Virgilio, nel viaggio fortunoso dall'oltre tomba, si arrampicheranno sulle spalle di un mostro alato per volare da una all'altra bolgia...

\*\*\*

Ma non appena si squarcino nella mente dell'uomo, insieme con la suggestione del fato classico che Ovidio ha cantato col suo dolcissimo metro, anche gli incubi medioevali, ecco la fantasia regale di un altro poeta non meno signore delle iridescenti meraviglie del verso, Ludovico Ariosto, innalzare l'Ippogrifo sui cieli dell'epica cavalleresca. Questa volta la ragione umana, candida alleata della fantasia, non conclude il volo dei paladini in tragedia, anzi lo riempie di trionfale ebbrezza, lo lancia a splendide imprese, trasforma l'avventura nell'immagine della stessa divina poesia.



Che più? Proprio in questo secolo delle meraviglie, la casetta della Vergine, la piccola dimora di Nazaret, ove Gesù ha passato l'infanzia, prenderà quota nel cielo e il suo volo dalla Palestina alla Dalmazia, dalla costa Adriatica a Loreto, sarà addirittura opera divina, miracolo dell'altissimo. Come è lontano il tempo in cui soltanto il diavolo induceva gli uomini a volare! Nel volo la Vergine conforde e sconfigge il serpente.

E mentre intorno alla Santa Casa, in quel medesimo scorcio di secolo, tra il quattrocento e il cinquecento, si adunano i più estrosi pittori italiani a figurarne la sublime transvolata, trionfo di Dio, un altro grande scenderà dai regni della fantasia a quelli del freddo calcolo per misurare per la prima volta la possibilità di sostentamento del più pesante dell'aria in virtù di una forza motrice: Leonardo da Vinci.

Non occorreranno molti anni e Vincenzo Monti potrà salutare la bella Mongolfiera... «pace e silenzio, o turbini: deh non vi prenda sdegno — se umane salme varcano delle tempeste il regno. — Fosco di là profondesi — il suol fuggente ai lumi — e come larve appaiono città, foreste e fiumi...»

E' il panorama di Ovidio che ritorna. Ma, come è nuovo l'accenno di umano orgoglio! E' la rivincita di Fetonte, che ha col pianto delle sorelle popolato di pioppi mormoranti le sponde eridaneae. L'ode termina in uno squillo di trionfo «oggi a calcar le nuvole giunse la tua virtude — e di natura stettero — le leggi inerti e mute...»

Sulla soglia del secolo nuovo, il nostro, che ha resa quotidiana, ordinaria, sicura, la pratica del volo, mentre da una parte si lancia al cielo polare Andrée e Chavez traversa le Alpi, si alza il can-

to di Giovanni Pascoli che riassume diemila anni di slancio umano verso l'alto: l'uomo è padrone dell'azzurro. Come le aquile:

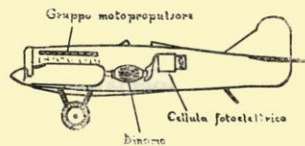
Aquile, no! non più raffrena anelo il suo remeggio, non più chiude l'ale poi che una volta le distese in cielo!

Nello Quilici



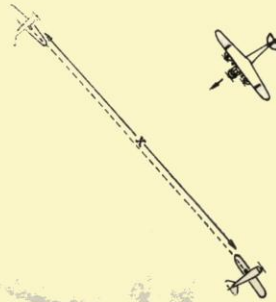
Il dinamico Petrosellini continua, imperterrito, a bombardare la nostra redazione di progetti uno più geniale dell'altro. Ma egli non si dedica all'arte del volo, non sente la passione per i progetti di audaci aeroplani, capaci di volare a velocità fulminee e di scendere, con somma sicurezza, verticalmente. No, tutto questo è una cosa superflua per lui. Occorre piuttosto difendersi dalla potenza distruttrice dell'aviazione. L'animo sensibile del nostro aquilotto si mette a servizio dell'umanità, per impedire i massacri di inermi, da parte di flotte aeree da bombardamento.

Inventata «la rete acchiappa aeroplani», ideate le «finte città» da bombardare, bisogna pensare ad altro. Esistevano anche nella



passata guerra, delle reti aeree tenute da file di palloni, che servivano da ostruzione. Queste ostruzioni hanno fermato l'attenzione del nostro amico. Ma le file di palloni sono troppo ingombranti, costose ed antiquate. Bisogna ser-

virsi dell'elettricità. Ma come diavolo utilizzarla? Il caso è venuto in aiuto del grande inventore. Ce lo immaginiamo in giro per la



grande Roma, sempre in osservazione. Si trova di fronte ad un negozio e vede una piccola folla di persone, che si divertono a far suonare un campanello, passando davanti ad un apparecchio. Domanda: «Ma che cos'è?» «E' una cellula fotoelettrica» — gli rispondono. — «Vedi, lì è installata una sorgente emanatrice di raggi infrarossi, i quali sono ricevuti da una cellula fotoelettrica, installata sulla parete opposta. Interrompendo la ricezione del raggio, la cellula chiude un circuito di un campanello e questo squilla».

Per il nostro Petrosellini quel raggio luminoso è stato la scintilla che ha fatto sprizzare l'idea. Ed eccolo correre a casa, inventare un sistema di raggi antibombardatori e mandarci la relativa descrizione.

«Sui due apparecchi A e B si sistemano due cellule fotoelettriche, una per ciascuno, alle quali l'energia sarà fornita da dinamo poste sull'albero motore del gruppo motopropulsore. I due aerocaccia A e B, sollevandosi da terra, chiuderanno il circuito delle cellule, cosicché i raggi di potentissima corrente elettromagnetica si sprigioneranno da esse, formando una linea di sbarramento che avrà per termine i due apparecchi e che noi chiameremo X. Quando l'apparecchio da bombardamento nemico C, avanzandosi, si troverà sulla linea X, i suoi motori saranno bloccati da una fortissima corrente elettromagnetica, la cui forza non dovrà essere inferiore ai 20.000 watt. Le cellule fotoelettriche dovranno essere portate sui fianchi della fusoliera dei caccia

e dovranno essere girevoli per permettere al "raggio" di assumere qualsiasi posizione nello spazio.

Geniale, no? Senonché, caro il nostro Petrosellini, tutto questo che tu hai scritto manca di fondamento logico e pratico. La cellula fotoelettrica non emette raggi elettromagnetici. Essa riceve solo raggi luminosi o infrarossi. E non si può emettere corrente elettrica capace di irradiarsi in una sola direzione. Questo problema del fermare i magneti dei motori di aeroplani è stato affrontato da numerosi tecnici, ma la questione rimane tutt'ora praticamente insoluita.

E poi, come «acchiappare» l'aeroplano nemico nella linea, immaginaria, percorsa dalla corrente? Basta che l'aeroplano voli di qualche metro al disopra o al disotto del raggio per non esserne investito. Tanto vale che gli apparecchi che volano alla ricerca del bombardatore nemico gli sparino addosso dei veloci e reali proiettili. Non ti pare?

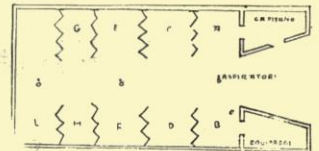
\*\*\*

Ed ora passiamo alle geniali idee del nostro Avionetto. Preoccupato della brutta fine riservata, in caso di guerra, agli aeroporti, che saranno i primi ad essere presi di mira dall'aviazione da bombardamento nemica, egli ha progettato una rimessa sotterranea

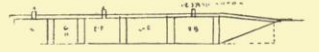


per velivoli. Per meglio chiarire le idee, Avionetto ha disegnato gli schemi, che non hanno bisogno di commenti.

Bravo Avionetto! Il male è che, fatti in modo più razionale, esi-

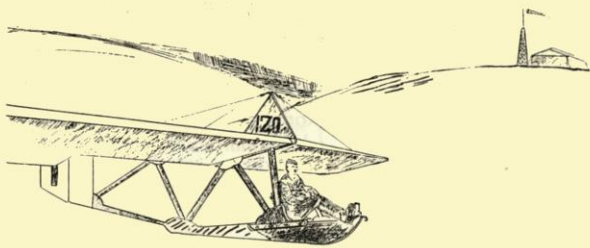


stano già questi tipi di aeroporti sotterranei! Ma che colpa ne hai tu, povero Avionetto, se ti buggerano le idee prima che tu le... abbia? Però tu le hai, e fai benissimo a buttarle fuori.



Di Avionetto pubblicheremo prossimamente un'altra invenzione. Dichiaro subito che si tratta di una invenzione originalissima. Avionetto ha inventato l'uomo bomba. Che cosa è? Lo saprete fra breve...

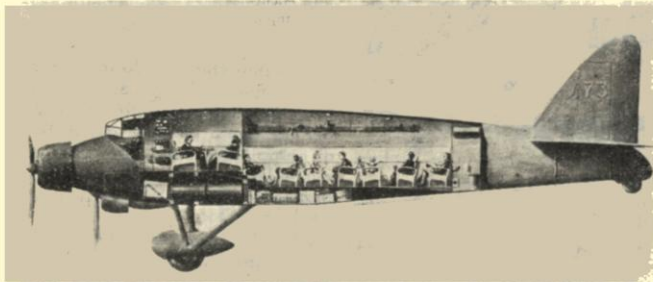
Ingegner sofisticato



Questa è una storia vera. Un allievo della scuola di volo a vela di Monte Sacro ha... atterrato su una rozza, scassandola. Il bel disegno è di Alfio Pavese

I nostri apparecchi

## Il trimotore veloce "S. 73"



Questo nuovo trimotore italiano è uno dei migliori apparecchi veloci da trasporto passeggeri che siano comparsi negli ultimi tempi. Esso è stato prescelto da una società belga per trasporti aerei, che lo ha preferito a tutti gli altri tipi simili, compresi i famosi apparecchi Douglas bimotori americani che presero parte alla gara Londra-Melbourne.

L'S. 73 è in costruzione mista: ala in legno a tenuta stagna, divisa in tre sezioni, per il rapido smontaggio, e fusoliera in metallo. Il piano centrale dell'ala è unito alla fusoliera e le due semiali sono fissate a questo piano mediante sei bulloni. La fusoliera è costruita in tubi di acciaio saldati all'autogeno ed è rivestita in tela verniciata. Sul davanti della fusoliera è montato il motore centrale, seguito dalla cabina di pilotaggio a doppio comando. Dietro la cabina di pilotaggio si trovano il posto per il meccanico e per



marconista con la cabina radio-ricevente e trasmettente. Tutto il rimanente della fusoliera serve per il trasporto dei passeggeri, i quali sono alloggiati in due cabine in comunicazione fra loro. La prima, disposta al di sopra dell'ala, contiene quattro poltrone; la seconda cabina, situata nella parte centrale della fusoliera, contiene quattordici posti. Dietro quest'ultima cabina è il gabinetto di toilette. Sotto la cabina centrale è sistemato uno scompartimento per il bagagliaio e per il trasporto merci. Un secondo porta bagagli si trova sotto la cabina di pilotaggio.

I passeggeri godono di una per-

fetta visibilità a mezzo di ampi finestrini ricavati sui fianchi della fusoliera. Uno speciale impianto permette il rinnovo dell'aria ad una temperatura costante. L'aria viene riscaldata dal calore ema-



nato dai gas di scarico dei motori.

Sul piano centrale dell'ala sono montati i motori laterali, uno per parte, che azionano eliche trattive tripale metalliche. Sotto i motori sono sistemate le due ruote di atterraggio mollegiate con ammortizzatori in gomma e munite

di pneumatici a bassa pressione che assicurano un soffice atterraggio anche su terreni accidentati. Inoltre le due ruote sono opportunamente carenate per una buona penetrazione aerodinamica.

Gli impennaggi di coda sono costruiti in tubi di acciaio. L'incidenza del piano fisso orizzontale è regolabile in volo. Tutti i timoni sono compensati aerodinamicamente.

I motori, tre « Piaggio Stella IX » da 550 cavalli, sono montati con cuscinetti di gomma ammortizzanti, che impediscono la propagazione delle vibrazioni alle strutture dell'apparecchio.

Ecco le caratteristiche dell'ap-

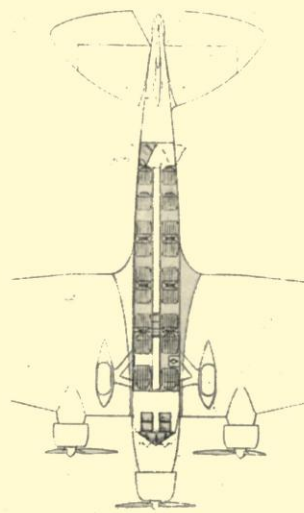
parecchio: apertura alare m. 24, lunghezza m. 17, altezza m. 4,60, superficie portante metri quadrati 93. Peso a vuoto, comprese tutte le installazioni fisse per i passeggeri, kg. 5.800. Carico utile kg. 3500; carico per metro quadrato kg. 100; carico per cavallo kg. 5,16. Capacità dei serbatoi di benzina kg. 2.000. Potenza totale dell'apparecchio 1.750 cavalli. Velocità massima km. ora 325, velocità di crociera a 2.000 metri (utilizzando il 70 per cento della potenza motrice) km. 290. Con un carico di 18 passeggeri e di quattro persone d'equipaggio l'apparecchio ha una autonomia di 1000 chilometri.

L'S. 73 è il più veloce trimotore, con carrello fisso non retrattile, che oggi esista.

## Un concorso per avieri specializzati

Il Ministero dell'Aeronautica ha aperto un arruolamento volontario per 950 avieri allievi specializzati nelle categorie: motoristi, montatori, radiotelegrafisti, radioaerologi, armieri, artificieri, elettricisti, fotografi, automobilisti, aiutanti di sanità.

Vi sono ammessi i cittadini italiani nati negli anni 1915-16 che posseggano la necessaria attitudine fisica e la licenza elementare come titolo minimo di studio, tranne per le categorie radiotelegrafisti e radioaerologi per le quali è richiesta la licenza di una scuola media



Gli schemi dell'« S. 73 »

di grado inferiore; siano di buona condotta morale, politica e privata; non siano ammogliati né vedovi con prole; non abbiano conseguito il brevetto premilitare di pilotaggio aereo e non siano già stati incorporati nel R. Esercito e nella R. Marina.

Ultimata la ferma di 30 mesi, gli specializzati che si distingueranno per cultura, abilità professionale, disciplina, potranno essere ammessi a continuare la carriera.

Le domande, in carta da bollo da lire 5, debbono essere indirizzate non oltre il 31 gennaio 1935 al Ministero dell'Aeronautica (Direzione Generale del personale militare e delle scuole, Roma), con allegati i documenti di rito, tutti in carta legale e debitamente legalizzati.

I documenti, le modalità e le indennità sono indicati nel bando di concorso affisso negli albi pubblici, presso i Comandi dei Distretti militari e presso i presidi aeronautici.

## L'autorevole interessamento del Ministro dell'Educazione Naz.le per « L'aquilone »

S. E. l'on. Ercole, Ministro dell'Educazione Nazionale, ha inviato a tutti i sigg. Provveditori agli Studi del Regno e delle Colonie la seguente lettera:

*Sotto gli auspici del Ministero dell'Aeronautica si pubblica già da qualche anno il periodico illustrato L'aquilone, quindicinale di aeronautica, destinato soprattutto ai giovanetti delle scuole elementari e delle scuole medie inferiori, cui vuole far conoscere, in forma attraente e dilettevole, i mirabili progressi conseguiti in pochi anni nel campo della navigazione aerea.*

*Persuasos della grande utilità di questo mezzo di propaganda aeronautica, prego la S. V. di segnalare L'aquilone alle autorità scolastiche dipendenti per una sua diffusione nelle scuole sopra indicate.*

*Gli Uffici di Direzione del detto periodico hanno sede in Roma, Viale dell'Università. L'abbonamento annuo costa L. 7,00.*

Firmato: Il Min. ERCOLE

L'interessamento che S. E. il Ministro dell'Educazione Nazionale ha dimostrato per il nostro periodico ci è di sprone nella nostra entusiastica opera di propaganda.

Siamo certi che i signori presidi e i signori direttori didattici, come i sigg. professori e i sigg. insegnanti delle elementari, accoglieranno con benevolenza questa nostra pubblicazione, di cui riceveranno in omaggio il presente numero.

# Nostalgie dei Raduni

## Un raccapricciante saggio letterario dell'amenissimo Tosaroni



Alcuni vivaci aquilotti romani intorno al « Monospar »

— Avionè, allora se vedemo domenica? (Ma va). Sabato dopo pranzo na febre che me costringe d'annà a letto. Me metto er termometro: 40 de febbre! Oè — faccio io — Qui se more. Toccai però subito er fero della rete del letto. Pe fortuna dopo tre giorni m'arai già guarito.

Telefono subito ar centralino dell'Ufficio Stampa der Ministero dell'Aeronautica.

— Pronto... Pronto... Me chiama, per favore, Mariotti? — Attenda, che adesso guardo — Pronto... pronto. Oè, Mariotti! Bè, com'è annata? —

— E' annata benissimo. Se avessi visto, come se semo divertiti!

— Ce credo, e m'immagino che nun ve sete divertiti come me so divertito io; ma che gnente gnente avete volato?

— No, per fortuna tua. A te tocca fra tre settimane, perchè domani tocca alle lettere A. B. C.

— E allora se vedemo domenica. — Va bè, arivederci a domenica. — Arivederci, Mariotti.

Domenica monto sulla bicicletta, e via a Centocelle; e quando arivo a Torpignattara n'acqua m'azzuppa tutto. "Voi vedè — feci io — che me riamalo n'antra vorta".

Entro ner campo e te vedo quer simpacione de Mariotti che me fa na risata in faccia.

— Oè, ma che c'è da ride — faccio io — Se voi ride, fatte na risata su casa, io nun so si c'è da ride perchè me so 'nzuppato tutto!

— Oè... oè Tosaroni!

Me vòrto e te vedo Martini cor bastoncino sotto ar braccio, co 'na cravatta de lana 'rtorno ar collo, che me fa:

— Ma come nun sei ancora morto? (Ma senti, che complimenti che s'anno da fa!).

Intanto l'autobusse (er Ca. 101) volava ch'era 'na bellezza.

Finiscono li volti, se n'annamo a casa, mentre Mariotti cor macinino, che lui chiama macchina da presa, ce fotografa.

La domenica dopo arivai un po' in ritardo, chiesi a Mariotti se me faceva volà, ma quer tomo me disse de no.

Intanto me metto a cercà Avionetto... Cerca... cerca, nu lo trovo. Indoe stava?

Tanto semplice! Volava sur Monospar, e quando scese giù je dissi: "Se volava bene?". E lui me rispose: "E' un peccato che se vola troppo poco...". "Ma te possino ccacciarte — dissi io — Ma nu lo sai che hai volato su n'apparec-

chio che fa faville?".

A mezzogiorno, annamo via, dissi fra me: "Voi fa che domenica che devo volà io succede qualche cosa?". Di fatti la domenica appresso vado a Centocelle e m'accorgo che er Monospar nun volava.

Dato che m'ero portato er veleggiatore, 'ncomincio a fallo volà; ma manco faccio er primo lancio, che Mariotti me viè vicino e me fa:

— A Tosarò, bisogna che la pianti, perchè mo' voleno l'apparecchi.

Poi me se fecero attorno 'na ventina de persone tra le quali due ufficiali dell'esercito, e me dissero se je facevo vedè qualche planata, e cor permesso der comandante der campo, je feci fa dei volotti che riuscirono molto bene.

Un signore me fece: "Permette?... Pronto... Fatto!"

Ecco, finalmente, pe me arivato er turno de volà. Sur campo eravamo rimasti pochi.

Montamo sull'apparecchio, io, quella lenza de Mariotti, il carissimo comm. Nugoli e due aquilotti.

Partimo e decollamo quasi subito, Mariotti se mise vicino ar pilota e cor macinino se mise a fotografà casa sua (dice lui).

Era un ber pezzetto che se volava, ma a me nun me fece effetto, perchè già



Aquilotti milanesi all'assalto d'un preistorico apparecchio

avevo volato n'antra vorta. Ma benchè avessi già volato, ho provato 'na certa soddisfazione, che nun so descrive.

L'apparecchio rientrò ner campo e atterrà. Mariotti me fece: "A Tosarò, te sei divertito?" E je risposi: "Nun c'è malaccio, ma aricordete che n'antra vorta che te chiedo de volà, e tu me lo neghi, famo li conti". Allora tutti vorrebbero volà! me fece lui. Ma l'azzittai subito, perchè je dissi: "Semo, o nun semo?"

Me salutò e me disse: "Se vedemo ar Ministero".

**Elvio Tosaroni**

## RUBRICA FILATELICA

### ESITO DEL 1° CONCORSO FILATELICO

Le risposte ai quesiti proposti dovevano essere le seguenti:

1° Repubblica Libanese;

2° 1930-1932;

3° Le rovine di Ba' Albek.

Abbiamo proceduto all'estrazione dei solutori, e sono risultati vincitori:

1° Manlio Monti - Via Saragozza, numero 51 - Bologna.

2° Bacchelli Giorgio - Via Piccarda Donati, n. 5 - Roma.

3° Mario Marchesini - S. Polo 1895c S. Cassiano - Ca' Rampani - Venezia.

Ai fortunati inviamo oggi stesso i doni promessi.

### II CONCORSO FILATELICO

Ecco i quesiti proposti per il II Concorso Filatelico:

1° Quando è stato emesso il primo francobollo?

2° Quale Stato ne curò l'emissione?

3° Che cosa rappresentava la vignetta?

Le risposte — con le solite modalità — devono pervenire alla Direzione de «L'Aquilone» entro il 31 gennaio.

Fra i solutori estrarremo a sorte i seguenti premi:

1° N. 150 francobolli differenti d'Italia;

2° N. 500 francobolli differenti del mondo;

3° N. 300 francobolli differenti del mondo.

### CONSIGLI AI FILATELICI

Le varietà

Che cosa sono le varietà? Sono esemplari di uno stesso tipo di francobollo, caratterizzate da alcune piccole differenze

(dentellatura - filigrana - colore, ecc.).

Abbiamo parlato nel numero precedente degli errori, ed abbiamo visto come sia facile individuarli. Le varietà, invece, sono di più difficile individuazione.

Le principali varietà sono costituite da filigrana, da diverse gradazioni di colore, da diversa gradazione di colore.

Alcuni francobolli d'Italia — come ad esempio i commemorativi di S. Francesco, i commemorativi del 25° anniversario del regno di Vittorio Emanuele III — si trovano appunto con diverse dentellature. Quelli dentellati diversamente dal tipo «base», costituiscono varietà.

Alcuni francobolli della Libia sono emessi con filigrana o senza.

Il tipo senza filigrana è varietà.

Alcuni francobolli infine (particolarmente quelli antichi) si trovano con diverse gradazioni di tinta. Se il tipo fondamentale è azzurro cupo, i tipi cobalto, bleu di prussia, oltremare, costituiscono le varietà.

E' superfluo aggiungere che le varietà hanno, spesso, maggior valore del tipo base.

### NUOVE EMISSIONI

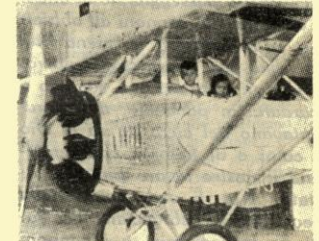
Cipro. — E' stata emessa una nuova serie di 7 francobolli artistici per l'Isola di Cipro:

¼ di piastra: Veduta del palazzo Vonn, arancio e violetto.

½ di piastra: Rovine di Salamis, verde.

¾ di piastra: Chiesa di Peristeroma, viola e nero.

1 piastra: Teatro del Sole, marrone e nero.



Su un A. S. 1, esposto nel Salone della Compagnia Generale dei Trasporti del Katanga, si sono arrampicati l'aquilotto Aldo D'Alberto e la rondine Ines, sua sorella.

1 ½ di piastra: Porto di Kirenia, rosso.  
2 ½ di piastra: Castel Colosso, blu notte.

4 ½ di piastra: Interno di S. Sofia di Nicosia, rosso e nero.

Belgio. — E' stato emesso il primo francobollo con l'effigie di Leopoldo III; 75 c. rosso bruno. Dal primo dicembre al 15 gennaio 1935 sarà in vendita la nuova serie di beneficenza.

Russia. — La nuova serie «Dieci anni senza Lenin» si compone di sei valori con vignette diverse. Tre ritratti di Lenin fanciullo, Lenin arringa il popolo da una barricata, il popolo sfilava dinanzi alla tomba di Lenin e, finalmente, Stalin nell'ombra di Lenin.

Swizzera. — Tre valori della serie Pro Juventute riproducono i costumi dei Cantoni di Appenzel (5 + 5 verde giallo) — Valais (10 + 5 lilla) — Grigioni (20 + 5 rosso). Il quarto reca la effigie di Alberto V. Haller, anatomista celebre, nato e morto a Berna. Verranno introdotti nelle prossime cronache.

Portogallo. — A beneficio della Croce Rossa sono stati sovrastampati alcuni francobolli della serie emessa nel 1924 per commemorare la nascita di Camoens.

**Mauritius Postoffice**

# UNA STORIA DI PALLONCINI CON LA CODA

In quel rigido inverno del '17 la mia squadriglia era stata adibita ad un servizio piuttosto noioso benchè utilissimo. Si trattava di rettificare dall'aeroplano il tiro delle grosse artiglierie. Le cose si svolgevano in questo modo: l'aeroplano lasciava il campo e andava sulle grandi batterie, le quali facevano partire una salva di colpi sull'obbiettivo che era una casa, o un trinceramento o una batteria nemica. L'aeroplano seguiva dall'alto i colpi e verificava se erano andati a segno; poi tornava indietro e con una serie di segnalazioni convenzionali, perchè allora la radio non funzionava ancora, dava i consigli opportuni per la nuova scarica. La tempesta di fuoco partiva e l'aeroplano andava a vedere se il risultato era migliore; e così via, innanzi e indietro, fintanto che il tiro era giusto e allora in pochi momenti tutto saltava in aria.

Non dovete credere, miei cari amici, che le passeggiate di andata e ritorno dai cannoni all'obbiettivo si svolgessero in piena calma. Era un affaraccio davvero, perchè gli austriaci non stavano a guardarsi in panciulle, ma scartavano nel cielo un'ira di Dio di colpi e di fiamme che rendevano il nostro lavoro piuttosto agitato. Noi li vedevamo, dalla breve altezza, sbarrarsi coi fucili, le mitragliatrici e i cannoni rivolti in su ed erano piuttosto buffi perchè mettevano un grande impegno nello sparare e avevano tutta l'aria di dire: «Adesso ti aggiusto io, maleducato».

Una volta ne vidi uno che, dopo averci tirato qualche fucilata, ci corse dietro sulla strada fermandosi ogni momento per sparare: e noi filavamo a 120 all'ora!

Poichè il tratto di andata e ritorno era obbligato, ad ogni viaggio si incontravano, nel breve cielo, cortine di fuoco sempre più fitte e non si poteva neppure cambiare quota, perchè la necessità di scorgere bene gli effetti delle cannonate, ci obbligava a camminare a poche centinaia di metri dal suolo. Al terzo viaggio bisognava andarsene per evitare un inutile sacrificio; ma dopo tre visioni dell'obbiettivo, il tiro era certamente aggiustato.

Una mattina gelata di quel triste inverno venne l'ordine di seguire il tiro di un gruppo di artiglierie che doveva intensificare il fuoco di distruzione durante tre ore e così permettere alle fanterie di andare avanti.

Tutti gli aeroplani della squadriglia partirono nella nebbia lieve del primo mattino. Io ero della

partita e vicino a me come osservatore era salito nell'aeroplano un simpatico sergente d'artiglieria che aveva l'incarico di eseguire le segnalazioni. Dopo venti minuti eravamo sulle nostre batterie e io feci un bel viraggio di salito sull'ultima batteria verso il fiume mascherata da un boschetto, e per la quale dovevo lavorare. Discesi fino a trenta metri e i soldati della batteria salutarono con sventolio di berretti e jazzoletti. Erano già tutti intorno ai cannoni, pronti all'azione.

Mentre prendevo quota partì la prima salva e diedi tutto gas per andare a vedere se i colpi erano arrivati bene. Passai le linee nemiche in pochi minuti e vidi subito la colonna di polvere che si alzava vicino a un gruppo di casucce ai limiti della terza linea di trincee. Gli informatori avevano detto che fra quei muri frastagliati dalle cannonate si erano organizzati dei nidi di mitragliatrici austriache che avrebbero fortemente ostacolato la nostra avanzata. Bisognava dunque spianare il rifugio a forza di acciaio. Appena giunti sul posto, potemmo constatare che il tiro era stato assai corto e le casucce non erano state toccate. Nel ritornare sulla batteria nostra ci accorgemmo di un fatto insolito. Gli austriaci non sparavano

contro l'aeroplano. Fissai gli occhi sulle trincee e sui camminamenti nemici per capire qualcosa del silenzio strano. Non si vedeva niente. Sembrava che tutto fosse deserto. Mentre ancora ripeteva sul caso, eravamo giunti sulla batteria e il bravo sergente fece il suo discorso con una serie di bandierine che metteva in fila e calava nel cielo. Quelle bandierine volevano dire: «Irate più lungo di cento metri». Ritornammo sulle casucce e di lì a pochi secondi arrivò la grandinata che sconvolse tutto. Le superstiti mura crollarono come fogli di cartapesta e vidi un gruppo di soldati fuggire di gran corsa nelle vicinanze. Virai di bordo per tornare sulla batteria e comunicare il buon esito della seconda scarica. Vidi il cielo bello sgombro. Ma che facevano dunque gli austriaci? Perchè non sparavano contro il mio aeroplano? Ebbi l'angoscia e il dubbio di un tranello e scrutai ancora in basso dentro le trincee e i camminamenti. Con l'aiuto del cannocchiale vidi che erano colonne di soldati appiattati in attesa. Sempre più impensierito, diedi tutto gas al motore per tornare nelle nostre linee, ma avvenne allora il fatto straordinario che è poi la ragione di questo mio racconto. Vedemmo salire dalla terra, a un paio di chilometri da noi, un grande velario ondeggiante. Era come se una cortina di nebbia nera si alzasse compatta. Lasciai un

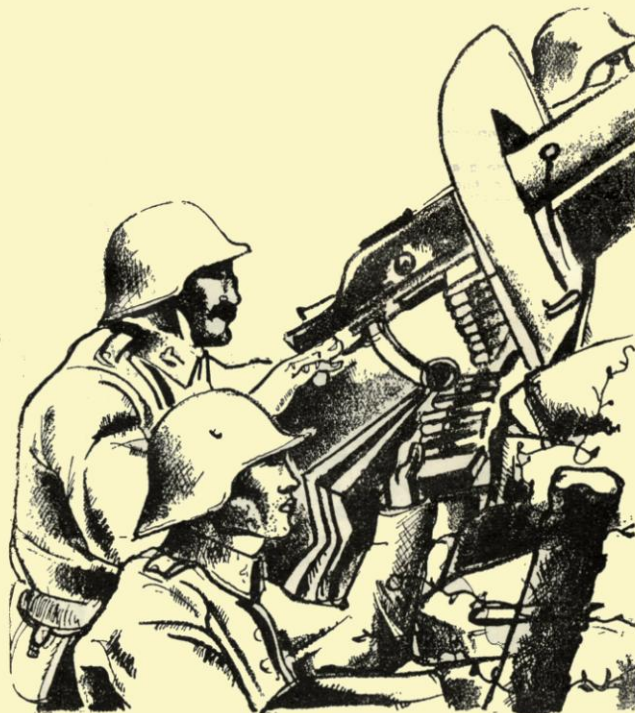


istante le leve e mi stropicciai ben bene gli occhi sotto gli occhiali. Non era una allucinazione? Eppure la cortina saliva rapida. Come fare? Bisognava innanzi tutto vedere che cosa mai fosse questo strano velario. Mi avvicinavo velocemente tenendo gli occhi sbarrati. Ad un tratto vidi che era una massa compatta di palloncini che avevano delle lunghe cordicelle appese. Erano bei palloncini di color scuro e fra la nebbiolina e nell'aria calma si alzavano pigri dondolando con gravità. Il mio stupore era al colmo. «Gli austriaci — dissi fra me, — son diventati matti e si divertono coi palloncini». Un pungente e quasi doloroso ricordo mi assorbì un istante lo spirito. Vedevo una mattinata milanese della mia infanzia, con la nebbia, e mia madre che comperava per me dei palloncini blu da un vecchio triste seduto all'ingresso dei Giardini pubblici. Cara, vecchia Milano, ti avrei mai rivveduta?



«Che cosa è questo imbroglio?» ripeteva tra me, e ormai ero a poche centinaia di metri. Un bel colpo di timone e l'aeroplano si impennò superando di poco i palloncini più alti. Con una virata tornai a passarci molto vicino e osservandoli bene, ebbi l'intuizione della manovra nemica. La cordicella appesa era troppo rigida per essere di canapa; doveva dunque essere di acciaio e lo scopo era evidentemente quello di gettare queste cordicelle nelle eliche o nei timoni dell'aeroplano per farlo cadere. Seminando il cielo di questi insidiosi palloncini gli austriaci speravano dunque di aver trovato un mezzo per tenere lontano almeno quegli aeroplani che, come il mio, dovevano forzatamente rimanere nella stessa zona per qualche tempo.

L'idea mi divertì moltissimo e pur non lodando la perspicacia dei nostri nemici per aver applicato un così ingenuo sistema, li ringraziai in cuor mio perchè mettevano un po' di fantasia in quel duro e monotono mestiere della guerra di posizione.



...e avevano tutta l'aria di dire: «adesso ti aggiusto io...»

Raggiungi la batteria; il sergente avverti che potevano sparare a loro graamento perché il uro era giusto. La mia missione era finita e potevo rientrare al campo, ma mi venne su al cuore quella punta di rammarico che aa ragazzi, si prova quando bisogna abbandonare un bel gioco con i compagni, perché si è chiamati a casa per la cena. Quei palloncini mi attiravano follemente e concepì subito il mio piano di giuoco.

Nel virare verso le linee nemiche mi avvidi che i palloncini si erano un po' diradati nel cielo e potevano aver raggiunto i settecento metri. Mi diressi sul gruppo più alto e levai la sicurezza alla mistola mitragliatrice comandata a leva (tipo freno di bicicletta) e giunto a cento metri incominciai a tirare. Una bellezza! I palloncini scoppiavano graziosamente e i miserevoli resti di gomma precipitavano trascinati dal filo di acciaio.

Il mio compagno si entusiasmo al giuoco e con il moschetto di bordo incominciò a sparare anche lui sui palloncini. Ebbe così inizio una singolare danza nel cielo per prendere d'infilata i palloncini e fu un gran divertimento. Era tanto l'impegno che mettevamo nel giuoco, da non accorgerci neppure di essere a poche centinaia di metri sopra le trincee nemiche.

Ma il richiamo fu brusco. Gli au-

striaci, seccatissimi della beffa e dell'insuccesso del loro nuovissimo strumento di guerra, approfittavano delle nostre incruenti caccie aeree per aggiustare i tiri e a un certo momento ci scaraventarono addosso cannonate, fucilate, mitragliatrici e forse anche le scarpe e le cicche. L'apparecchio ebbe un grosso scossone e l'elica parve fermarsi per un attimo. Per fortuna girò sempre, ma faceva un rumore strano come di sibilo. Certo l'apparecchio era stato colpito. Con prudenza mossi i vari timoni e mi accorsi che rispondevano.

Allora gettai l'apparecchio in discesa folle e con il motore in pieno. Bisognava andarsene in fretta e impedire, con il rapido cambiamento di quota, l'aggiustamento del tiro nemico. Passai a pochi metri sulla prima linea austriaca e vidi una selva di fucili levati in alto fuori della trincea.



Mi credevo già fuori pericolo quando mi accorsi che l'apparecchio era squassato da una forza enorme. Ridussi il motore e cercai di planare perché intuii che l'elica stava per andare in briccole. Sforai gli alberi intorno alla bat-

teria e andai a posare dolcemente le ruote del mio apparecchio su un bel prato vicino.

Discesi a terra e con il sergente contammo pazientemente nelle ali e nella fusoliera un buon numero di forellini di pallottole e una forte scheggiatura nell'elica.

Mentre stavamo facendo questa registrazione di colpi, arrivò in motocicletta un giovane brigadiere generale. Mi domandò che cosa erano quei palloncini e io spiegai brevemente mettendo in ridicolo l'invenzione austriaca, poi aggiunse:

— Ma perchè lei è andato a dar loro la caccia dal momento che sono innocui?

— Per giocare, signor generale.

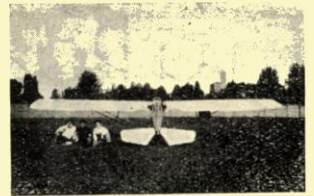
— Guarda, guarda! Per giocare? Stia agli arresti per dieci giorni e si ricordi che col suo bel giuoco ha arrischiato non solo di lasciarvi la pelle sua e quella del sergente, il che è importante, ma di perdere l'aeroplano, il che è molto più importante, perchè aviatori come lei ne trovano tanti, ma l'aeroplano costa denaro e tempo.

La romanzina era stata data in tono bonario e con viso sorridente. Il giovane generale saltò in motocicletta e si allontanò sobbalzando vivamente fra le buche del prato. Rimasi pensieroso appoggiato all'elica slabbrata e confessai a me stesso che il generale aveva molte ragioni. La guerra, perbacco, è una cosa seria! Alzai gli occhi al cielo e vidi venire avanti, a trenta metri di altezza, un palloncino con la sua coda di filo d'acciaio e già un po' afflosciato che la brezza aveva portato nelle nostre linee. Saltai sulla carlinga e caricai il moschetto. Il sergente aveva avuto la stessa idea, ma vista la mia mossa, estrasse la pistola e cominciò una sparatoria indavolata. Quel malizioso di palloncino era ben difficile a colpire! Stavamo sempre sparando con accanimento, quando sentimmo gridare. Era una pattuglia di carabinieri che intimava di cessare il fuoco. Il palloncino dondolò un po' sui nostri e poi andò a finire fra gli alberi di un faggio vicino.

Il sottufficiale dei carabinieri che comandava la pattuglia, si informò di tutto e provvide a piantonare l'aeroplano. Rientrai, a sera, al campo, con una bicicletta prestata dai carabinieri e raccontai le mie avventure. Tutti risero, ma il giorno dopo arrivò un foglio del comando della Divisione col quale si comunicava che mi erano stati inflitti dieci giorni di arresti secondo le disposizioni del generale brigadiere e altri dieci giorni per aver sparato "senza ordine e necessità" in una zona di operazioni, entro le nostre linee.

Così è finita, ingloriosamente, la mia prima battaglia aerea.

**Piero Parini**



Carlo Carnaghi di Cassano Brianza ha costruito un bell'apparecchio che ha una apertura alare di m. 9,30, la lunghezza di m. 5,40 e la superficie alare di mq. 12. L'apparecchio, monoplano, elegantissimo, pesa complessivamente kg. 158 ed è dotato di un motore della potenza di 8-9 HP.

## Cronache Milanesi

(TOMO SECONDO)

Domenica 16 dicembre. — Neppure una mente ricca di fantasia riuscirebbe, anche vagamente, ad immaginare una partita di « ping pong » giocata dagli aquilotti del Gruppo « Gaby Angelini ». Si tratta di qualche cosa di veramente fantastico.

Solitamente si gioca attorno al tavolo. Ebbene no: a noi bastano appena appena tutte le sale (e sono molte) dell'Aero Club. La pallina fischia rabbiosa (tanto che sembra di essere in un campo di battaglia), esegue qualche esercizio acrobatico e poi, sgnac, si inabissa dietro un divano, quando non finisce sulla faccia di qualcuno...

E lì, allora, è un corri corri per tutta la sede, un groviglio di membra. E tutto, s'intende, per rintracciare la pallina birbona.

Finita, finalmente, la partita di ping pong (che si potrebbe, quando giochiamo noi, anche chiamare partita di tennis o di calcio e magari gara podistica), si ascoltano i risultati, del primo tempo, delle partite di calcio.

— Avionetta! Avionetta! Ti chiamano al telefono.

E' Nibbio. Si dichiara desolato di non poter venire all'Aero Club e m'incarica di salutare i compagni.

E' appena finita la telefonata, che già mi si chiama da un'altra parte. E chi c'è, adesso? Oh, è Lalla.

— Ciao, Lalla, ti fermi un po'?

— No, sai, cara, pensa che rabbia, me ne devo andare subito perchè c'è una mia amica che m'aspetta!

E qui un'altra voce (mio Dio, quante voci!) insinua che, invece d'una amica, si tratti di...

E per non lasciar andar via Lalla, le tolgono una soprascarpa.

Pare impossibile, ma questa è proprio la specialità degli aquilotti.

Permettete ora che citi all'ordine del giorno una rondinina modello: Pia Greguoli. Cara, piccola Piuccia, parla poco, ma quando parla dice cose giuste, sensate, buone.

— E Avionetta, dov'è Avionetta?

Un poderoso alalà a Carletto Carnaghi che offre al nostro gruppo nientemeno che un moto-alante.

E adesso andiamo a vedere cosa combina tutta questa gente in sala di lettura. Capito: c'è un bel tipo che si prepara a dire la « Vispa Teresa ».

Interviene Ballerio perchè ha da dirci qualcosa. Ma siccome tira avanti per le lunghe lo preghiamo di lasciarci sentire in pace la « Vispa Teresa ».

Povero Ballerio, non c'è più rispetto neanche per le... gerarchie. Ma ciò non vuol dire che gli aquilotti non ti considerino sempre i loro capi. Il capo ci vuole. E quello sei tu. Ma ci vogliono anche gli sbarazzini vivacissimi e burloni; e quelli siamo noi.

**Armi Datilla**



...E di lì a pochi secondi arrivò la grandinata che sconvolse tutto...

# La Palestra del modellista

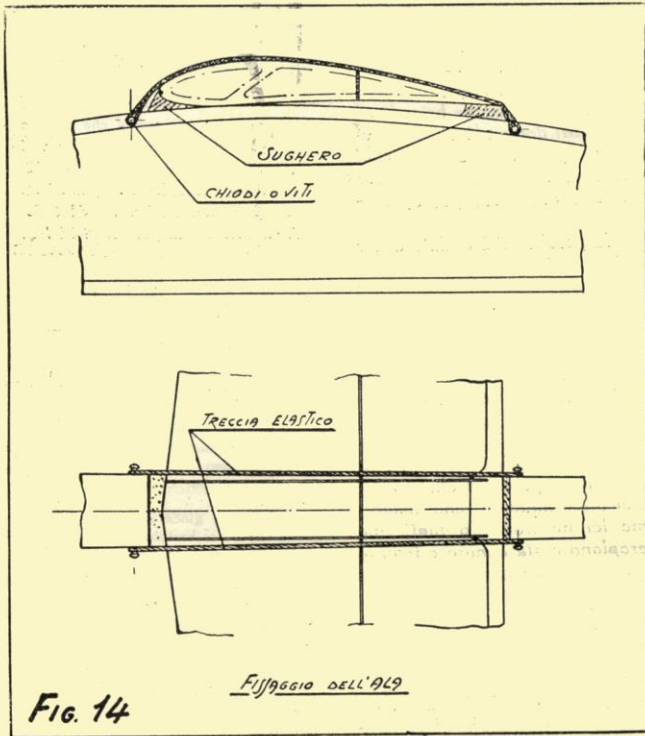


Fig. 14

## Un aereo veleggiatore

(QUARTA LEZIONE)

Sul tavolo su cui si stenderà il disegno fatto in grandezza al vero, si farà il montaggio completo dello scheletro dell'ala, e cioè, si preparerà prima il bordo di uscita, formato da quattro pezzi con giunture a metà sull'asse di mezzaria e alle estremità in corrispondenza dell'asse longitudinale delle centine più piccole.

Queste giunture dovranno essere fatte dopo che sui listelli si saranno eseguiti gli incastri per le estremità delle centine e l'alleggerimento.

L'unione sarà fatta inchiodando provvisoriamente con chiodi

sottilissimi i listelli stessi sul tavolo e sul disegno e mettendo sopra e sotto, in corrispondenza delle giunture, due piccole strisce di legno sottile da impiallacciatura con un po' di colla.

L'incollatura sarà bene eseguirle con le centine già montate, perché in questo modo il lavoro riuscirà assai meglio.

Il montaggio delle centine dovrà essere fatto con il solito sistema, cioè, incastrando ognuna nei corrispondenti incastri fatti sul longarone, fissando poi provvisoriamente con legature in refe, e negli incastri fatti sul bordo d'uscita.

Controllato che il tutto sia a squadra, si incolleranno tutte le giunture di incastro.

A colla seccata si farà poi il montaggio del bordo di entrata che sarà costituito da filo di alluminio del diametro di millimetri 1,5.

Il bordo di entrata, dopo essere stato appositamente sagomato, verrà incastrato ad ogni centina e alle estremità rialzate del longarone e legato con refe; verrà poi appiattito alle estremità e solidamente legato alle estremità del bordo d'uscita.

Lo scheletro dell'ala così pronto dovrà essere pulito dai residui di colla e dalle legature provvisorie;

poi verrà ricoperto con carta pergamina, che, dopo tesa, dovrà essere verniciata per essere resa impermeabile all'aria.

Il fissaggio dell'ala alla fusoliera verrà fatto in un modo molto semplice: si prenderanno quattro sottili chiodi di ottone o di ferro e se ne fisseranno due su ogni lato del listello superiore di contorno della fusoliera; i due primi saranno ad una distanza di mm. 110 e gli altri due mm. 245 dall'estremità anteriore della fusoliera.

Questi chiodi che possono anche essere sostituiti da piccole e sottili viti, dovranno avere una sporgenza di circa tre millimetri.

Con treccia o nastro elastico si faranno due anelli con una circonferenza di circa 200 millimetri: questi anelli montati sulla sporgenza dei chiodi o viti su nominati, serviranno a tener ferma l'ala sulla fusoliera come lo dimostra la fig. 14.

Controllato poi che il profilo dell'ala risulti ad incidenza di zero gradi rispetto alla linea di volo, si potranno fissare, in via definitiva, sul trave due cuscinetti in sughero per l'appoggio dell'ala stessa.

Così completo, l'apparecchio dovrà essere collaudato per essere centrato.

Il centraggio verrà fatto a mezzo di voli planati che si dovranno eseguire con lancio a mano.

Detti voli planati serviranno a zavorrare la prua, fin tanto che il rapporto fra altezza di lancio e lunghezza di volo planato percorso parrà il più possibilmente raggiungibile.

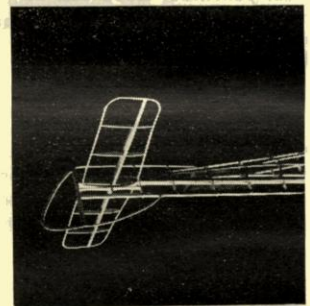
Per giungere a questo punto si dovrà afferrare l'apparecchio per il ventre della fusoliera con la mano destra e lanciarlo con leggera

spinta in favore di vento in uno spiazzo preferibilmente erboso e con erba alta che attutisca i colpi un po' bruschi dell'atterraggio.

Certamente al primo lancio l'apparecchio tenderà ad impennarsi ed in questo caso bisogna ricorrere alla zavorra la quale dovrà essere costituita da piombo che sarà fissato entro il foro praticato a prua della fusoliera.

Questo piombo verrà messo in proporzione tale fin tanto che, sempre a mezzo di lanci a mano, non saremo riusciti ad ottenere la massima lunghezza possibile di volo veleggiato e cioè il maggior rapporto fra altezza di lancio e lunghezza di volo percorso.

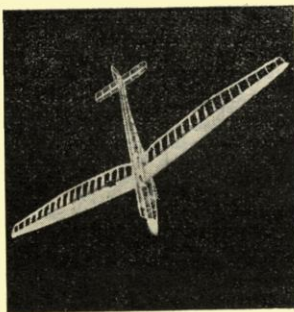
Quando avremo raggiunto il miglior centraggio, si dovrà ben fissare il piombo zavorra e possibilmente mascherarlo chiudendo



Le eleganti strutture della coda del "Rhön" di Glingler

il foro da ambo i lati con dischi incollati di compensato sottile.

L'apparecchio è pronto per il collaudo definitivo che dovrà essere fatto in un aeroporto o in un campo spazioso. Per questo col-



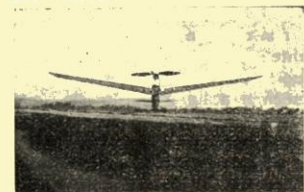
Le strutture di un modello "Rhön" che Costantino Glingler sta costruendo



Gli insegnanti e gli allievi della scuola di Volo a Vela di Mantova. La fotografia è stata fatta all'Aero Club di Mantova durante la cerimonia della consegna dei brevetti A.

laudo si prenderà un cavo di lancio costituito da uno spago sufficientemente robusto, della lunghezza di circa 50 o 60 metri, ad una estremità del quale sarà annodato un anello metallico a cui si attaccherà l'apparecchio per mezzo del gancio applicato a prua e sotto alla fusoliera.

Si farà tenere in posizione di lancio e controvento l'apparecchio in mano da un compagno, si distenderà il cavo e verrà tenuta stretta l'altra estremità libera e si dovrà iniziare la corsa, tenendosi sempre contro vento e ordinando



Un aeromodello con motore ad aria compressa del bravo costruttore Barthel

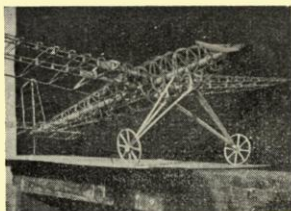
all'amico che tiene il modello di abbandonarlo.

Trainando così l'apparecchio, come se fosse un comune aquilone, sia per effetto del traino sia per la resistenza che gli oppone il vento contrario al suo avanzamento, si vedrà il modello prendere quota e velocità, che ad un certo limite diverrà superiore a quella impostagli dal lanciatore ed allora per conseguenza avverrà lo sgancio dal cavo.

Questo cavo cadrà al suolo e mentre il lanciatore avrà interrotta la sua corsa ormai inutile, l'apparecchio sarà rimasto in aria e discerà più o meno lentamente con eleganti evoluzioni, a seconda delle correnti d'aria che potrà incontrare nella sua rotta.

Non si potrà pretendere di raggiungere subito i migliori risultati; ma occorre fare una certa pratica con un costante allenamento nei lanci, eliminando man mano gli eventuali difetti per poi ottenere risultati che in giornate di venti e di correnti favorevoli potrebbero essere assai di molto superiori a quelli previsti.

### Giarella



Struttura di un bellissimo aeromodello con motore ad elastico nell'interno della fusoliera. Costruttore Roberto Medici di Modena



CORSETTI VITTORE - Torino. — Ho trasmesso i tuoi saluti a Zio Falcone e ti ringrazio a suo nome. Hai rilevato lo spostamento su un fianco di un'ala del Ca. 113. Bravo, questo fa piacere perché denota uno spirito d'osservazione non comune. Non è uno sbaglio, ed ora ti dico perché i costruttori sono costretti a ricorrere a questo ripiego. Il motore esercita sull'apparecchio una forza, chiamata « coppia di reazione motore », la quale tende a far ruotare di fianco l'apparecchio. Per eliminare quest' inconveniente, si costruisce la superficie alare più ampia, nel lato dove l'apparecchio s'inclina.

I dati che m'hai comunicati sull'apparecchio che vorresti costruire sono insufficienti. Occorre sapere: il peso totale, il carico alare, il carico di trazione e tante altre particolarità costruttive e di robustezza. Ma perché vuoi dedicarti a costruzioni così difficili? Incomincia coi modelli volanti. A Torino avete una fiorente scuola di aeromodelli. Frequentala. Spero di vederti il prossimo anno a Roma per il Concorso Nazionale. Saluti alati.

ROBERTO UGOLINI - Vergato. — Gli Ortotteri sono apparecchi il cui sostentamento è ottenuto a mezzo di ali o piani batenti. Fino ad oggi però nessuno è riuscito ad ottenere risultati pratici.

Il sostentamento degli Elicotteri invece è dovuto alla rotazione intorno ad un asse di speciali superfici portanti. Anche in questo campo (si sono avuti fino ad ora pochi esempi) i risultati ottenuti sono riusciti poco pratici.

CARLO CAVAGNERA - Milano. — Costruisci un'ala di circa 15 decimetri quadrati di superficie con apertura non superiore a metri uno e adotta il profilo numero 964.

In quanto all'elica puoi metterla di mm. 320 di diametro con passo di mm. 400 o 450.

Per i numeri arretrati manda tanti 60 centesimi quanti sono i numeri che desideri.

COSTANTINO GLINGLER - Roma. — Grazie per la gentile lettera pervenutami. Essa ha avuto per me e per i miei colleghi il valore di un premio per la nostra quotidiana fatica, che ha appunto lo scopo di creare, come dice Lei, i piccoli « volatili » per farli poi divenire i futuri campioni. Le fotografie inviate sono belle e verranno pubblicate. Gradirei altre fotografie, come da promessa, e sarò molto lieto se vorrà tenermi al corrente delle prove di volo. Auguri per il nuovo anno e arriverci alle gare finali al Littorio.

LUIGI ALIPRANDI - Pinzano. — Nel numero scorso è stata occupata una mezza pagina per illustrare un tuo progetto inviato a Zio Falcone. Ora un progetto simile, e che dici modificato perché vi hai eliminato la carlinga, lo rimandi a me con una descrizione un po' complicata, nella quale infine dici che tieni per te certi segreti costruttivi. Sta bene; il mio compito è di risponderti e possibilmente aiutarti a superare alcune difficoltà; e non avvertene a male se pur ignorando i tuoi segreti, ti dico apertamente che il tuo progetto non può essere realizzabile, per il semplice motivo che la forza di un uomo, sia anche quella di Carnera, non potrà far azionare l'elica in modo che l'apparecchio voli. Come già ti è stato scritto, non ti devi scoraggiare; per arrivare la via è sempre accessibile e il tuo entusiasmo e la tua costanza certo ti permetteranno di calcarla. Occorre intanto tu ti metta in grado di conoscere molte cose, leggendo buoni libri di fisica e di meccanica e possibilmente anche di aeronautica; anzi, se vuoi, puoi farti inviare il libro « Il volo a vela » mandando vaglia di L. 22 all'Aeronautica Bonomi - Via



OTTOCENTO



NOVECENTO

Cesù n. 6, Milano. In quanto a studi fatti per corrispondenza metto senz'altro in dubbio il loro valore. Riguardo poi al tuo desiderio di venire a Roma, eccoti la via: dedicati all'aeromodellismo, costruisci un modello conforme al regolamento del Concorso Nazionale e se riuscirai, a Roma ci verrai con poca spesa e ci incontreremo a settembre al Littorio.

ARRIGO MARTINO - Bologna. — Se hai letto il nuovo regolamento per il concorso dell'anno XIII, avrai anche visto che esiste una categoria a) per aeromodellisti che non hanno superato il sedicesimo anno di età. Quella dovrà essere la tua categoria e perciò mi auguro di vederti a Roma con noi nel settembre prossimo. Saluti ad Arnaldo e anche a Pepi e auguri per il nuovo anno.

EFFEPI - Milano. — Sii il benvenuto nella nostra famiglia « aquilonessa ». Il commento che hai fatto per l'aeroveleggiatore è giusto e come avrai visto, il regolamento parla chiaro sia per dimensioni che per tipo. Il dispositivo delle due matasse da te illustrato va bene; però la coppia di reazione non è completamente eliminata, perché rimane quella dell'elica nell'aria che può essere trascurata od ostacolata opponendovi un ampio piano di deriva. Ho fatto i tuoi auguri a Zio Falcone che finalmente ha potuto far ritorno fra noi sano e salvo.

VITTORIO ONESTINI - S. Viola. — Le caratteristiche del veleggiatore Bonomi B. S. 2 « Balestruccio » sono:

Apertura d'ali	metri	18
Altezza	»	1,66
Lunghezza totale	»	7,55
Superficie portante	mq.	12,44
Peso a vuoto	kg.	135

Esso è monoposto ed ha una velocità di discesa di m. 0,22 al secondo con un rapporto di planamento di 1/22.

giar.

## Il lutto di un nostro collega

Il 19 dicembre si è spento nella sua casa, nel suo Abruzzo, Giovanni d'Angelo, padre del nostro amico e compagno di lavoro Gino d'Angelo.

Giovanni d'Angelo, che dedicò tutta la sua esistenza al lavoro, che amò profondamente i suoi figli e la patria, lascia, scomparendo, un dolce e sereno esempio di bontà e di saggezza. Tante volte il figlio suo, che è nostro amico carissimo, ci ha parlato del genitore che intensamente amava e stimava, e sempre ci ha detto di Lui parole di ammirazione, d'amore, sì che noi ricordiamo lo scomparso e lo rivediamo, come lo ricorda e lo rivede suo figlio: giusto, leale, buono. Giovanni d'Angelo si è spento a 83 anni.

Al buon amico Gino il nostro fraterno pensiero di compianto.

Gol numero precedente del 15 dicembre ha avuto termine l'abbonamento per l'anno 1934. I buoni amici de « L'aquilone » si affrettino a mandarci il vaglia di lire sette per il rinnovo dell'abbonamento per il 1935, se desiderano che l'invio del giornale non venga sospeso.

### USCIRA' PROSSIMAMENTE

in ricca veste tipografica a cura di  
GASTONE MARTINI e PAOLO NOBILI

## Il costruttore di aeromodelli

In questo volume i novellini apprenderanno i primi elementi per la costruzione degli aeromodelli e gli aeromodellisti provetti troveranno lezioni e informazioni sulle ultime conquiste dell'aeromodellismo di tutti i paesi.



## Grande romanzo aviatario-coloniale di U. Perso

(Continuazione dal numero precedente)

La sola uscita era quella porta in alto sotto la Sfinge d'oro, nella sala che occupava il vertice interno della piramide, ora nascosto dal pavimento mobile a un'altezza di oltre cinquanta metri.

— Non ci rimane che dar la scalata a una di queste colonne — concluse Tor e tentò, aiutandosi con la sua cinghia. Troppo grande e troppo liscia la colonna; non arrivavano a circondarla nemmeno due cinghie legate insieme. Or, con dispetto, notò che erano coniche quelle colonne, con la base maggiore in alto.

— E' una prigione perfetta.  
— Spaventosa.  
— Io propongo — disse Or — di metterci a riflettere. Sento che non finiremo qui dentro.

— Oh sì... ritorneremo a casa Coraggio! Ma io sono stanco.

— Dormiamo?  
— Per turno, però. Noi si sa mai: uno intanto monta la guardia. Dormi prima tu.

— Sì, ho sonno — concluse Or adagiandosi ai piedi dell'ara, su un tappeto — Ma stammi vicino... prometti che non t'allontani nemmeno un istante mentre dormo.

Ma dopo un quarto d'ora, mentre Tor esplorava sospettoso con la pistola spianata, Or si destò di soprassalto con un grido:

— Che c'è? Ho sognato che questo idolo mi schiacciava la testa.

— Ho capito — fece Tor con fare paterno e un po' caricando, per confortare l'amico con lo scherzo — ho capito. Qui bisogna mangiare. Dove è la tua cioccolata?

— L'ho dimenticata lassù.  
— Bravo!  
Si guardarono allibiti.

— E adesso come si fa?  
— Ecco, come si fa — gridò Tor e, tam! tam! tam! sparò tre colpi che riempirono il tempio di boati. Li diresse verso un angolo lontano per evitare i rimbalzi.

Come avessero compreso il richiamo, tosto si perse una bottina tonda nel piano mobile e di là cominciò a scendere un cesto appeso a una fune. A metà discesa, Tor ne scorse il contenuto che sovrasta l'orlo.

— Vittoria! Ci sono banane, manghi e qualche altra cosa che non conosco, ma dev'essere una leccornia da re.

— Degna di due piccoli iddii — disse Or ghiottamente.

Dalla botola sgorgava una luce viva e si udivano i canti dei sacer-

doti e, lontano, il coro cadenzato di molte voci.

La cesta avendo toccato il suolo, la corda si staccò e risalì rapida serpeggiando, s'imbucò con un sibilo e sparve tutta nella botola che si richiuse seccamente.

Nel tempio ripiombò il silenzio, che gelò il cuore dei nostri amici. Ma tosto si riprendono correndo avidi a quelle vivande che promettevano tanta freschezza e tanto sapore.

— Ce n'è per la fame e per la sete! — ammira Tor — Di così grosse non ne vidi mai.

Or afferrò primo una banana e tosto la rigettò con angoscia.

— Hai ragione, Tor; di così grosse non se ne trovano che nelle mense degli dei. Sono d'oro!

— D'oro! Maledetti idola. tri, ci hanno condannato a morire di fame.

— No: Sono in buona fede: osserva.

Ai piedi dell'ara di Ra, nascoste sotto un tappeto, vi erano altre ceste con uguale offerta di vivande di legno scolpito e d'oro, meravigliosamente imitate.

— Sono in buona fede: questo è il cibo degli immortali.

Tor inviperito sparò contro l'idolo gridando:

— Io non voglio morir di fame, o illustri imbecilli!

Or tentava di calmarlo abbracciandolo, ma egli si liberò con uno strattone e di slancio balzò alla sottile inferriata di una feritoia che si apriva a circa due metri da terra: la raggiunse con una mano, poi si afferrò con l'altra e, manovrando di muscoli, puntate le ginocchia alle pareti lisce dell'angolo, dopo due tentativi con rumoroso scivolar degli scarponi, arrivò a issarsi trionfalmente con i piedi sull'orlo. Si drizzò poi e già stava per arrampicarsi, giovandosi della griglia, fino alla estremità superiore, di dove contava di raggiungere la feritoia successiva, quando si udì dall'alto uno stridere di catene e simultaneamente, lungo i quattro spigoli della piramide, scivolarono giù delle saracinesche a chiudere ermeticamente le feritoie.

Tor balzò in terra a tempo per non essere schiacciato.

— Tor, Tor, dove sei?

— Son qui tutto intiero ancora! Maledette canaglie! Ci osservano.

— Siamo al buio.

Tor sparò in aria e al bagliore poté scorgere l'amico addossato a una colonna. Lo raggiunse.

— Forse — mormorò Or — era più bello morire cadendo dal nostro aeroplano.

— Io non mi do vinto ancora — assicurò Tor, afferrando la spalla di Or. La sua mano fremeva, ma non di paura; di sdegno.

Rimasero lungo tempo così, in quel buio pauroso, spiando se mai un rumore o una luce offrisse motivo di lotta. Rassegnati forse a morire, ma non così inerti: volevano agire a qualunque costo.

Intanto i nervi si allentano e i cuori ritrovano la via delle loro case lontane.

Tacciono i due ragazzi, ma ognuno si sente le lacrime sulle guance e soffoca un singhiozzo. Alla fine Or non regge più e piange direttamente.

Tor lo stringe sul petto, lo fa sedere in terra presso la colonna, lo accarezza, ma non parla. «Se cerco di parlare, piango anch'io. Io non voglio piangere. Bisogna che io gridi, che minacci, che tro-

vi qualcuno da bastonare o qualche cosa da rompere!».

Agitandosi urta col piede il cesto delle frutta d'oro. Afferra una banana massiccia e la scaraventa contro il buio.

Il bolide cozza pesantemente contro una parete che risponde, come una grande lastra di cristallo, e l'aria scura trema.

— Imbecilli! Stupidi!

Un altro bolide è proiettato alla cieca dall'altra parte, poi uno ancora; e ancora, con tutta la forza dei suoi muscoli giovani, irritati dalla fame e dalla disperazione, Tor si abbandona al bersaglio, con quei proiettili preziosi, contro le pareti nere soffocanti della vasta prigione che rimbomba.

Or si rialza e chiama disperatamente: — Tor, Tor, calmati.

Lo crede impazzito, vorrebbe attaccarsi a lui e trattenerlo, ma brancola inutilmente; ché Tor abbandonandosi scompostamente, per sfogo, a quella strana ginnastica, non ode il suo richiamo; e non la smise finché il grosso cesto non fu vuotato.

**Ulisse Perso**

(Il seguito al prossimo numero)



Rimasero lungo tempo così, in quel buio pauroso, spiando se mai un rumore o una luce...



## Diario africano

(Terza puntata)

Ad un tratto il motore riprende miracolosamente vita. L'elica frulla che sembra un grandissimo ventilatore impazzito.

— Ci siamo! — esclama Teofilo. — Su, monta su.

Raduno in fretta alcuni oggetti sparsi intorno e faccio per arrampicarmi sulla carlinga. Ma non giungo al buco del mio seggiolino anteriore che un urlo molteplice di donne giunge lacerante ai miei orecchi già tanto ottusi.

— Cosa succede?

— Presto, presto! — grida Teofilo, e anche lui tenta di salire precipitosamente sull'apparecchio. Ma...

Una dozzina di uomini tuareg è alle nostre spalle e s'avvicina correndo. Le donne, con le loro grida, non sono riuscite a gettare l'allarme in tempo. I tuareg sono già vicinissimi. Fra pochi istanti saranno tutti intorno all'apparecchio. Allora si mettono a correre verso di noi anche le donne (sei o sette), con a capo colei che aveva promesso di darci ospitalità nel caso che il motore non avesse ripreso a funzionare. Giungono vicino a noi tutti insieme, uomini e donne, e, mentre una decina di spauratissimi ceffi circonda l'aeroplano, due di costoro si mettono a discutere animatamente con la capo-tribù. Che vogliono, ora, costoro? Lo indovino dai gesti di tutti, e da qualche parola di desolato commento che Teofilo si lascia scappare. Teofilo mormora esterrefatto: "Fritti... Jregati... Mondo, ladro... Maledetti cani!... Approfittatori!... Mascalconi!... Ma cosa possiamo dare?... Figli di... Ah!... Già! C'era da immaginarselo!... Dài!...".

Insomma: gli uomini sono indignati perchè la capo-tribù stava per lasciarci andare liberamente, senza pretendere dei doni in cambio della nostra... libertà di andarcene! La capo-tribù, che, da quanto ho capito, si chiama Occhio di Slugh (slugh significa cane levriero del Ti-

besti), tenta di salvare la situazione rivolgendosi direttamente a Teofilo. Ella dice, nella sua lingua, che più tardi il mio amico ha tradotta, riferendomi il dialogo:

— Uomo bianco, dillo tu se non siamo d'accordo per il dono che farai prima di partire — (e in un infernale francese aggiunge: — Devi dire che sì!).

— Sì, Occhio di Slugh.

— Uomo volante! — dice ancora la donna — ora devi dichiarare in nome del tuo Dio che non stavi fuggendo col tuo tuacul di aria! (E in francese, il suo francese buffissimo: — Devi dire che no!).

— No, non stavo fuggendo, Occhio di Slugh. Stavo soltanto provando l'elica del mio tuacul d'aria. Domandalo al mio compagno.

La donna si rivolge a me ed io alzo le braccia e con un gesto desolato faccio capire che Dio mi è testimone che non ho capito una sola sillaba. Occhio di Slugh mi guarda con disprezzo e quindi riprende a confabulare col più scalmanato dei suoi amministrati (!).

E adesso è venuto il momento di pagare caro il capriccio di Teofilo.

— Cosa dài? — domanda l'uomo tuareg fattosi ardito.

— Cosa dài? — chiede Occhio di Slugh.

— Cosa diamo? — mi chiede Teofilo. Io mi stringo nelle spalle e rispondo: — Fai tu.

Teofilo scende dall'apparecchio e dice, rivolto alla capo-tribù:

— Cosa vuoi?

— Mostra quello che hai?

— Come faccio, Occhio di Slugh?

— Mostrat!

Io, ritto nel mio buco, incomincio a tirar fuori qualche oggetto e qualche indumento che ho a portata di mano. La prima cosa che se ne va, è il mio berretto basco! Poi è la volta della pipa di radica di Teofilo, il quale dice qualche cosa in veneto all'indirizzo del tuareg che gliel'ha strappata dalla bocca ("Che te vegna el



Il sorriso ambiguo del tuareg che ha costretto Occhio di Slugh a depredate Teofilo e Zio Falcone

samaro!" Che vuol dire: "Ti prenda il cimurro!").

Fanno scendere anche me. Incominciano a palparmi.

— Cos'è questo?

Hanno scoperto le bretelle elastiche e me le tolgono immediatamente. Poi mi tolgono i bottoni dei polsini e la cravatta.

A Teofilo, intanto, gli fanno gli stessi scherzi. A lui, anzi, gli levano perfino le giarrettiere. Inutile dire che il contenuto delle nostre tasche passa per le mani di questi predoni affamati e quindi nel sudicio burnus che un tuareg s'è tolto per farne una specie di sacco che ha steso per terra.

Per fortuna che questa gente non osa toccare l'apparecchio, il quale ispira loro, certamente, rispetto e timore, come cosa soprannaturale. Ma le nostre cinture, che hanno le fibbie nichelate, attraggono ben presto gli sguardi cupidi di questi predoni. Occhio di Slugh si oppone, ma invano. Che importa a questa gentaglia se noi dovremo risalire sull'apparecchio reggendoci i calzoni con le mani?

E l'avventura è finita a questo punto, per merito di Archimede. Dovete sapere che un tuareg s'è avvicinato timidamente alla fusoliera del T. 15 ed ha perfino osato accostarsi una guancia. Nonostante il tumulto dell'elica sempre in moto, questo stupido uomo è riuscito a udire i disperati miagolii di Archimede in preda a Dio sa quali dolori viscerali. Che cosa avrà creduto, costui? Il fatto è che non appena egli ha comunicato ai compagni le ragioni del terrore che ora gli si vede dipinto sul volto magrissimo, tutti si sono scostati mormorando strane parole di scongiuro.

Ma oramai le cinture dei calzoni ce le avevano strappate!

Tre minuti dopo, a venti metri d'altezza, io mi sporgevo dalla carlinga e vedevo Occhio di Slugh che prendeva a ceffoni i suoi sudditi e a calci il cumulo dei nostri... doni!

### ZIO FALCONE

(I) Vi sono alcune tribù di Tuareg che vivono del tutto selvagge e nella più grossa ignoranza, senza occuparsi di alcun lavoro e provvedono per sé e la famiglia assalendo e derubando le carovene. Gli uomini nella famiglia non comandano, lasciando alle donne la gestione di tutto quanto rappresenta la vita sociale, quindi

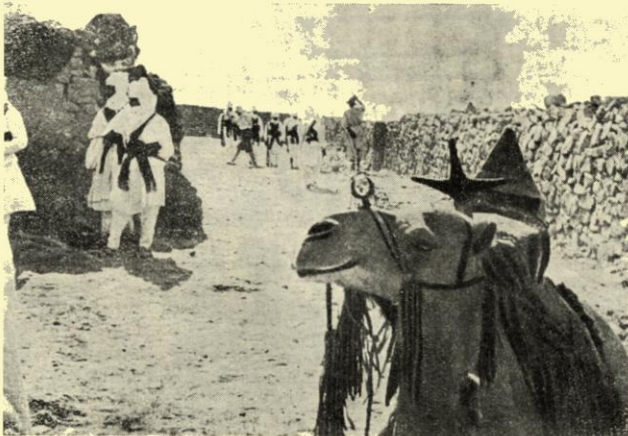
non è difficile trovare le donne a capo di una tribù, sole a saper leggere o scrivere, conteggiare con loro metodi speciali, con un curioso alfabeto e uno strano linguaggio.

(continua)

AQUILOTTI LIBICI - Bengasi. — Se non capite, fatevi spiegare meglio dal vostro bravo maestro, che saluto con voi cordialmente.

PIERFRANCO BIANCHI - Milano. — I corsi premilitari di pilotaggio sono riservati ai giovani che non hanno prestato il servizio militare. Prossimamente ne verrà bandito uno, e poichè il bando di concorso verrà pubblicato anche dal nostro giornale, potrai apprendere le condizioni. Il fisico deve essere perfetto. Non esiste alcuna differenza tra un brevetto preso su As. 1 o su Ca. 100. Grazie degli auguri che ricambio.

SPARVIERO ROSSO. — I corsi di volo a vela si svolgono presso gli Aero Clubs provinciali e ad essi possono prender parte, senza alcuna spesa, i giovani fascisti e gli avanguardisti. Il brevetto di volo a vela è un titolo di preferenza per essere ammessi ai corsi di pilotaggio ma non è necessario. I corsi premilitari di pilotaggio sono gratuiti e possono parteciparvi i giovani che non hanno ancora prestato il servizio militare. Ricambio i saluti amichevoli.



Mentre i tuareg depredeano Teofilo, Zio Falcone, ritto sull'apparecchio, è riuscito a immortalare la scena in questa stupefacente fotografia. Teofilo è — naturalmente — l'uomo che vedete in maniche di camicia, in fondo



Ecco un'altra offensiva interpretazione di Zio Falcone, ad opera di Rino Ongaro di Trieste



Il veleggiatore "Romeo", dono del Maresciallo Balbo alla Scuola di volo a vela di Ferrara

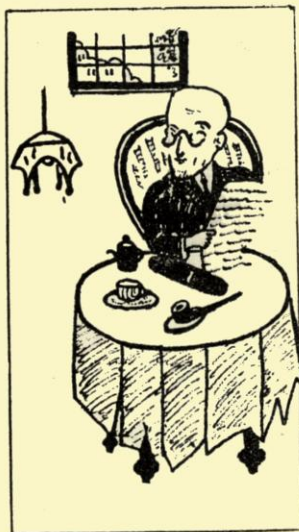
AQUILA ROMANA. — Ricevuto il vaglia e grazie. In via eccezionale, spediremo il giornale alla tua direttrice, della quale vorrai farci avere nome e indirizzo, nella speranza che le tue rosee previsioni divengano realtà. Le tue fotografie le pubblicheremo nel prossimo numero. Circa la trasformazione dell'Aquilone in settimanale, ripeto anche a te che ciò sarà possibile quando gli abbonati saranno molti di più. Ti è stato spedito il numero richiesto. Saluti cordiali.

O. MANDELLI - Milano. — Alla tua ultima sarà risposto con lettera particolare, appena avremo un po' di calma. Ricambio i saluti e gli auguri.

UCCELLO AZZURRO DI ROMA chiama a raccolta tutte le rondini e gli aquilotti romani, fissando un'adunata al cancello di Porta Pinciana per le ore 14.30 di domenica 6 gennaio. Egli farà delle proposte concrete per la costituzione del Gruppo romano. Come segno di riconoscimento presentarsi con una copia dell'Aquilone in mano.

ANGELO GIUSEPPE - Milano. — Donati ha il grado di capitano ed ha raggiunto l'altezza di m. 14.433 con l'apparecchio CA. 113 tipo speciale. Saluti fascisti.

AVIS - Roma. — Non ti arrabbiare... che la vita è breve! L'S 55 X ti è stato spedito e io sono tornato e la mia gamba è in via di guarigione. Se la tua professoressa di matematica, dopo di averti sequestrato l'Aquilone, provocatore di disordini scolastici, lo ha letto, deve per forza esserne rimasta fedele lettrice.



Leonardo Gruppso di Caltanissetta imagina un zio Falcone novantenne

Le dedico quindi un saluto e una raccomandazione a tuo favore. Così dirai che « non tutto il male viene per nuocere ». Ho preso nota dei buoni frutti della tua propaganda: però a tuo cugino non posso mandare l'opuscolo dell'Accademia Aeronautica perché è in ristampa. L'abbonamento di tuo padre, che ringrazierai, è stato passato al fondo benefico Gabby Angelini. Ricambiatissimi gli auguri.

AQUILOTTO IN ANSIETÀ - Venezia. — Non esistono i collegi cui tu accenni: ci sono soltanto degli istituti per orfani di aviatori. Come potresti farti abbonato? Semplicissimo: inviando sette lirette all'Amministrazione de « L'aquilone » - viale dell'Università - Roma. Ricambio i saluti.

CALLEGARI CARLETTO - Adria. — Ti confermo che il tuo abbonamento scadrà il 30.6.1935-XIII e che non mi sono offeso per il tuo disegno abbastanza realistico se pur poco rassomigliante. Grazie per le tue cortesi espressioni e molti saluti augurali.

LEONELLO BORSETTA - Roma. — Mi duole che la noiosissima febbre ti tenga lontano dai simpatici raduni di villa Borghese. Di elementi attivi e fattivi come te, a Roma, ce n'è di bisogno. Sono stati spediti i saggi a Ciocchetti Mario, Chionni Cesare e Caputi Vito. Grazie degli indirizzi, nonché dei ritratti « straordinariamente... » « immaginari »! Hai ricevuto l'S 55 e l'arretrato richiesto? Credo che il gruppo romano si costituirà presto: se non potrà essere presente io, manderò Archimede al quale ho fatto i tuoi saluti. Ricambio i molti saluti.

CONDOR - Roma. — Calma! Calma! Capisco che un certo dispettuccio debba esserci, ma bisogna saperlo soffocare non solo, ma anche riconoscere che i camerati e le rondini di Milano si sono fatti veramente onore. Tienti pronto a rispondere al primo appello e vedrai che anche a Roma si farà qualche cosa di bello e di buono. Ho mandato a Giarella quanto gli compete.

DIVORATORE DELLO SPAZIO AZZURRO (?!?) — Non potresti scegliere uno pseudonimo un pochino più corto? Così mi divori troppo spazio del giornale che non è, come quello azzurro, infinito! Grazie dei due nuovi abbonati che verranno. Lascia perdere il « lei » e pazienza per il distintivo. Ricambio auguri e saluti.

G. DONATO - Milano. — Le tue espressioni di compatimento per le mie disavventure, mi hanno commosso sino all'osso! Sei un degno aquilotto di quel nido di simpaticissime birbe meneghine che hanno messo lo scompiglio nella mia aereonipotera! Alalà.

FRANCESCO CONTE - Vattelapesca. — Il tuo... scarabocchio (se lo dici tu!) mi raffigura intento a dare di morso a un galleggiante che... sembra uno sfilatino « tira e molla » romanesco. Sei un bel tipo! Soprattutto per la tua domanda: « Che

cosa dona l'Amministrazione agli abbonati del 1935? ». Dona 24 (diconsi ventiquattro) numeri uno più bello, più ricco, più vario, più interessante, ecc. ecc. dell'altro. E non ti sembri poco!

GIUSEPPE RAVAGLIA e GIORGIO MILANTA - La Spezia. — Invece dei disegni ho mandato delle fotografie. Così avrete un'idea più precisa. Gli apparecchi che esistono a Spezia sono il Piaggio. Saluti dal vostro zio.

MORTAROTTI GIOVANNI - Torino. — Prossimamente verrà bandito un corso premilitare di pilotaggio aereo. Quando uscirà, lo pubblicheremo e così potrai apprendere i requisiti che vengono richiesti. Auguri e saluti.

GIAN GIACOMO TIRELLI - Reggio Emilia. — Il tuo abbonamento è regolare ed altrettanto regolare è la spedizione del giornale. Vedi se L'aquilone si incaglia in cotevole ufficio postale o per le scale di casa tua. In ogni modo ti spediamo i numeri 23 e 24, che vorrai passare, per propaganda, a qualche tuo amico, se detti numeri ti fossero già pervenuti un'altra volta. Saluti cordiali.

ALVISE COCCON - Milano. — L'A. C. 3 è ormai vecchio! Ti mando i disegni del C. R. 30. Farai una sorpresa a tuo cugino. Pei disegni dei veleggiatori ci penserà Giarella. Saluti alati.

PRESIDE R. LICEO-GINNASIO « D'AZEGLIO » - Torino. — Vivi ringraziamenti per gli abbonamenti inviatici ai quali è stato dato regolare corso. Ossequi.

GUIDO GIOVANNONI - Genova Quinto. — Ricevuto il vaglia con due rinnovi e due nuovi abbonamenti, di cui ti ringrazio. Bravo. Ricambio auguri pel nuovo anno.

MARIO DI GIOACCHINO - Roma. — Ti è stato mandato l'« S. 55-X », quantunque ormai sia prossima ad esaurirsi la disponibilità di questo apparecchio. Possiamo farti avere anche gli arretrati del 1934 del giornale, ma in questo caso il tuo abbonamento avrebbe termine il 31 dicembre 1934 invece che il 31 dicembre 1935. Vuoi così? Ricambio i saluti azzurri.

GIOVANNI RUGGIERI - Milano. — Ma come? Sei abbonato e non sai che il Gruppo milanese ha la propria sede presso cotevole Aero Club Pensuti? E neppure hai letto che Gastone Martini e Paolo Nobili stanno preparando un volume sull'aeromodellismo che sarà pronto tra un paio di mesi? Ricambio auguri pel nuovo anno.

ALA di Napoli e AVIONI di Bari. — Mandatemi il vostro nome e indirizzo di casa per comunicazioni urgenti. Salvete.

A TUTTI I MIEI FIERI AQUILOTTI E A TUTTE LE GENTILI RONDINI che in occasione delle festività Natalizie, hanno voluto far pervenire a me, alla Direzione ed ai Redattori de « L'aquilone » espressioni di augurio, ricambio, ringraziando di cuore. « L'aquilone » è ormai entrato nel suo quinto anno di vita: veda il nuovo anno la nostra aereo-famiglia farsi sempre più vasta e compatta, veda sorgere e moltiplicarsi ovunque i nidi operosi che dovranno donare alla Patria fascista i fedeli custodi; delle glorie e dei primati che sono il vanto dell'Aeronautica italiana.

## Zio Falcone



Un elegantissimo aeromodello di Tosarino

## Due nuovi concorsi

Nel prossimo numero, che uscirà regolarmente il giorno 15 gennaio, pubblicheremo il regolamento completo di due concorsi che bandiremo fra gli allievi delle Scuole elementari e delle Scuole medie inferiori.

Gli alunni delle elementari saranno invitati a svolgere un tema aviatorio di loro invenzione, o, comunque, proposto dai loro insegnanti.

Agli allievi delle Scuole medie, invece, chiederemo un racconto aviatorio umoristico illustrato.

Gli elaborati dovranno essere presentati entro il 30 aprile 1935 A. XIII. Ai vincitori verranno assegnati, come l'anno scorso, numerosi premi in danaro, in libri e in oggetti utili.



Signore e signorine in costume del 1830 si sono fatte fotografare davanti ad un aeroplano alla Mostra Coloniale di Elisabethville

# Fabbrica alpina di aquilotti

(Azione gufoazzurrata in tre quadri)

Per chi non lo sapesse avvertiamo che il dott. Lise (il Gufo Azzurro di Agordo) è uno dei nostri migliori amici e il più prezioso propagandista de L'Aquilone. La scena che segue rappresenta uno dei tanti sistemi che il Gufo Azzurro adotta per fabbricare degli aquilotti.

La scena si svolge nella sede della Direzione Didattica di Agordo.

Personaggi: il Direttore Didattico, una lettera, il sole.

Il Direttore, massiccio vecchio sulla settantina, calvo di una lucidissima calvizie, quadrato di spalle e di mente, siede alla scrivania.

La lettera, racchiusa in una nitida busta, senza numero di protocollo, si pavoneggia in mezzo alle gialle buste di ufficio.

Il sole ha cacciato attraverso i vetri una sottile lama di luce che getta lo scompiglio nei miliardi di atomi del pulviscolo atmosferico.

## SCENA PRIMA ED UNICA

Il Direttore vede la lettera, l'afferra, l'apre, la legge a bassa voce:

Ill.mo Sig. Direttore Didattico di Agordo

L'aquilone, edito a cura dell'Ufficio Propaganda dell'Aeronautica, è un giornale quindicinale per i fanciulli e per i giovanetti; nelle sue pagine riccamente e gaiamente illustrate vengono celebrate le conquiste aeree d'Italia, esaltati gli eroismi dei volatori, additate le mete che necessita raggiungere.

Convinto che nell'Italia di Benito Mussolini, Italia guerriera che cerca le vie dell'audacia e popola i suoi cieli di ali tricolori, L'aquilone risponda ad una necessità educativa, metto a disposizione della S. V. Ill.ma n. 6 abbonamenti gratuiti per l'anno 1935.

Se nulla vi è che possa vietare alla S. V. di accettare la mia offerta, desidererei che gli abbonamenti fossero assegnati in premio ai due scolari per ciascuna delle classi quarta e quinta che meglio avranno svolto ed illustrato un tema di carattere aviatorio; tali temi vorrei poter trasmettere al Direttore del Giornale con la speranza che, resa nota la iniziativa, altri entusiasti seguano l'esempio e nuovi aquilotti irrobustiscano le falangi dei giovani anelanti alle glorie azzurre del cielo.

Con profondo ossequio

dottor GIGI LISE

La lettera si libera con un sottile riso cartaceo dalle dure mani e si posa con passo di danza sulla scrivania.

Il sole trafigge con eroica baldanza le gialle buste in quarto protocollo.

Per la realizzazione di questo quadro necessita un palcoscenico sul tipo di quello del «Carro di Tespi». Le tre scene si alternano con ritmo crescente durante lo svolgimento del quadro. Una scena rappresenta la IV classe femminile; una la IV maschile, una la V mista: in ogni classe una quarantina di marmocchi e l'insegnante.

I marmocchi scrivono adagio, adagio, le penne scricchiolano; ogni tanto un bisbigliare sommesso e secchi zitti.

L'insegnante o legge o scrive o guarda le nubi che fuggono fra le cime bombardate dagli invisibili cannoni del vento.

Per ragioni sceniche la durata del quadro è di soli cinque minuti, ma potrebbe durare una od anche due ore.

Prima che il sipario scenda, il palcoscenico ruota sempre più celermente ed il moto provoca un rombo che pare il rombo di ali che saettano, d'eliche vertiginose.

Allora nel petto di ogni marmocchio s'apre uno sportello e se ne scappano

fuori piccole cose di luce; si levano, s'alzano sempre di più oltre le pareti, oltre le colline, oltre i monti. Sono palpiti di cuori fanciulli che cercano nel cielo le vie dell'audacia.

Rappresenta il covo del vecchio gufo dalle penne azzurre.

L'uccellaccio se ne sta accucciato fra libri e carte; alla sua destra una enorme tabacchiera, dalla quale trae di quando in quando un pizzico di sternuti; alla sua sinistra un mozzicone di toscano, da cui un sottile filo di fumo sale in profumate spirali; davanti la macchina da scrivere ostenta il lucido labirinto dei tasti oliati.

La zampa grifagna del gufo scende su questi tasti con la fredda volontà di una decimazione: trac, trac, tractrac trac trac.

Caro Zio Falcone,

ti mando l'importo di n. 6 abbonamenti per 1935 al giornale L'aquilone a favore degli scolari:

1. Farenzena Umberto della IV elementare maschile.

2. Schena Aldo della IV elementare maschile;

3. Case Carlo della IV elementare maschile;

4. Faganin Giovanni, Mogadiscio (Somalia Italiana);

5. Zasso Loris della V elementare maschile;

6. Dorigo Angelo della V elementare maschile.

Ti unisco i temi svolti da loro e che gli insegnanti ritengono degni del premio offerto dal tuo

VECCHIO GUFO

La tabacchiera offre una volta ancora la sua dorata pulverulenta dolcezza al desiderio delle mucose nasali.

Uno sternuto sonoro.

Cala la tela



**Sportivi!**

**I'APEROL**

**AUMENTA LA TONICITA' MUSCOLARE e MANTIENE LA FORMA**

L'APEROL è un Aperitivo poco alcoolico, dissetante, regolatore della digestione; a base di speciali erbe aromatiche

Chiedete Opuscolo N. 2 (gratis) allo Stabilimento: S. A. F.lli BARBIERI - PADOVA



## 85 - INDOVINELLO:

Con gli occhi accesi d'un interno ardore la nera chioma al vento, scarmigliata, un inferno deve essere il suo cuore, se per la strada corre all'impazzata.

## 86 - ANAGRAMMA:

A soffrir caldo e gelo gli XXXXXXXX erano fin da piccoli avvezzi non facean come noi degenerati che l'inverno portiam gravi XXXXXXXX.

## 87 - DMINUTIVO:

Sostato ha qui il velier per scaricare.... Se non c'è vento, ahimè!, non può girare.

## 88 - BISENSO:

Fra cinque fratellini se ne sta, e in fondo al libro ognuno lo troverà.

Tra i solutori di almeno tre dei quattro giochi pubblicati in questo numero, sarà estratto a sorte un premio, questo indipendentemente dai premi semestrali e annuali di campionato. (Vedi il regolamento pubblicato nei primi due numeri di quest'anno).

Le soluzioni debbono essere inviate, esclusivamente a mezzo di cartolina po-

stale, non oltre il 15 Gennaio 1935.XIII alla Direzione dell'Aquilone - Viale dell'Università - Roma.

Tutti i giochi proposti in questo numero sono di esclusiva proprietà de L'ENIGMISTICA ROMANA - Via della Stelletta, 1 - Roma.

**NON SI PROCEDE AL CAMBIAMENTO DI INDIRIZZO, SE LA RICHIESTA NON E' ACCOMPAGNATA DA UN FRANCOBOLLO DA 50 CENTESIMI E DALLA FASCETTA CON LA QUALE SI RICEVE IL GIORNALE**

## Aeromodelli e Accessori

Via Riva Reno - 118 - Bologna

### Aeromodellisti,

se ci trasmetterete Lire 1,50 a mezzo del nostro conto corrente postale Numero 8-2418 od anche in francobolli, per rimborso spese, vi verrà inviato il nuovo Catalogo M. V. 1935, ampliato e completo e con prezzi riveduti.

E' uscito:

ENZO JEMMA

## Storia di due ragazzi che inventarono il volo

Elegante vol. in 16° riccamente illustrato

Prezzo L. 8,-

Indirizzare richieste e vaglia all'Amministrazione de L'aquilone Roma - Viale Università

G. DELLA NOCE

## L'INVASORE DEI CIELI

(FIABE AVIATORIE)

Volume riccamente illustrato a colori - Adatto per strenna

Prezzo Lire 15

Si cede ai nostri abbonati per sole LIRE 10.-

Indirizzare richieste e vaglia all'Amministrazione de «L'AQUILONE»

ROMA, Viale dell'Università, ROMA

## DONO DI NATALE

È la notte festosa di Natale.

Fuori la neve cade lentamente.

La sposina è nel letto suo dormiente

e sogna i doni belli di Natale.

(Che porterà? l'anello o il braccialetto?)

Calze di seta od una volpe azzurra?)

Ecco si desta. Balza giù dal letto

ed al marito « Buon Natale! » sussurra.

Egli ringrazia. Ed ella sorridente

corre rapida e lieta nel salotto,

guarda delusa chè non vede niente.

Ma scorge a un tratto un ruvido fagotto.

È quello?! L'apre allora lentamente...

Oh gioia! — grida — è lana di MARZOTTO!

# IL LAGO DELLA MORTE BIANCA



Quando già lo credevo morto, cominciai lentamente a stirarsi le membra ancora grondanti e, con sforzo penoso, si trascinò un poco sulla sponda umida dove lo avevo deposto.

Un bel sole amico, che nessuna nube attenuava, lo richiamò completamente alla vita, asciugandolo rapidamente.

Sospirò, si guardò intorno, si spenzolò involontariamente sull'abisso e, con un gemito appena percettibile, si ritrasse appiattendosi tutto tremante.

— Via, via di qua — implorò umile. — Portatemi via di qua...

Lo trassi sull'erba tenera di un prato poco distante e attesi. Rapidamente riprendeva le forze, mosse qualche passo, parve aspirare con delizia indescrivibile l'aroma dell'erba tenera; poi si rivolse ancora a me:

— Grazie, amico: lasciate che vi chiami così. Immagino che siate stato voi a salvarmi.

— Oh Dio... — mi schermii modestamente — è stata una cosa semplicissima, senza rischio alcuno.

— Via, via... non fate il modesto — Se non era per voi, a quest'ora sarei... Br. Preferisco non pensarci.

— Ma come diavolo siete potuto cadere laggiù? Eppure sembrate molto esperto nel volo.

— Sì, non c'è male... ma, vedete, forse è qui tutto il guaio. Uno si crede molto bravo, i movimenti divengono automatici, non sorvegli più la propria rotta, e viaggia in una specie di dormiveglia.

Così mi deve essere accaduto stavolta.

Com'è andata? E chi lo sa? Se ben ricordo, da qualche istante percepivo uno scrosciare d'acqua cadente che andava man mano aumentando... e, prima che fossi abbastanza sveglio da mutar rotta, mi trovai a picco sopra una spaventosa voragine tutta piena di vapore e di rumore assordante.

Non riuscivo a veder niente, le ali si appesantivano per l'enorme quantità di vapori che vi si depositava e persi la conoscenza, con la vaga impressione di precipitare nell'inferno...

— Accidenti! Deve essere stato brutto...

— Sì, piuttosto. Il fatto è che dopo un momento mi svegliai e come! Stavo per lessarmi in un vortice ribollente di acqua caldissima che sprigionava vapori accecanti. Mi sentii tirare, spingere, attrarre, verso un punto dove precipitava una cateratta scottante, con una violenza prodigiosa... Ah no, amico; non vi auguro davvero di trovarvi in circostanze simili... Un istante più tardi mi sentii sott'acqua e dissi addio alla vita. Ma ecco invece che mi trovo a galla in acque freddissime, quasi gelate che scaturivano dall'alto anche loro. Questo freddo mi rianimò, e le onde circolari mi spinsero al largo dove la violenza e il rumore dell'acqua erano di molto attenuati. Respirai e nuotai blandamente, appena appena per reggermi a galla.

Non volevo stancarmi. Chissà quanto tempo avrei dovuto rimanere?

Guardai tutto in giro per cercare di rendermi conto dov'ero e se vi fosse qualche speranza di salvezza.

Dietro di me, avvolte di vapori e indistinte, due alte cascate di acqua sgorgavano da due strane rocce brillanti, identiche mi parvero, lisce e di lucentezza metallica. Probabilmente una era calda e l'altra fredda.

Se in alto però vedevo abbastanza distintamente, non potevo fare lo stesso all'intorno...

— Perché?

— Perché? Prima di tutto le ondate erano alte e schiumose e se voi qualche volta avete nuotato, saprete che in queste condizioni e con gli occhi bagnati si vede ben poco; e poi c'era una visibilità scarsissima a causa dei vapori che si alzavano dalla superficie del lago... Lo seppi poi ch'era un lago...

— Che faceste allora?

— Che cosa? Tentai di nuotare sempre nella stessa direzione, facendomi aiutare dalle onde che mi allontanavano dalle due cascate. Mi parve che ad un certo punto i vapori prendessero la forma di un orizzonte bianchissimo e compatto. Non mi sbagliavo. Quando fui abbastanza vicino, e me ne accorsi dalla risacca che mi spingeva al largo, mi avvidi che si trattava di una stupefacente scogliera caldissima, tutta levigata e brillante, alta che non ne vedevo il termine e senza una incrinatura...

— Allora? — chiesi e sorridevo perché sapevo che pensarne.

— Ridete? — brontolò impermalito il mio salvato. — Non so che avreste fatto al mio posto.

— Non ve la pigliate; non volevo offendervi. Continuate, vi prego. E' davvero interessante.

— Hum! Beh, insomma; nuotando con energia riuscii a toccare quella impressionante scogliera, più muraglia che roccia. Mai vista una cosa simile. Non riuscii a trovare il minimo appiglio per arrampicarmi. Sulla testa saliva a picco, vertiginosa, a perdita d'occhio, e sotto sprofondava chissà quanto... Dopo essermi mezzo esaurito in sforzi vani, tornai a riposarmi un poco e pensai che l'unica cosa da fare era di seguire la scogliera, in cerca di un approdo qualsiasi. Così cominciai a nuotare verso destra e lo scrosciare delle cascate s'attiva sempre più. Dopo un poco, insensibilmente ma regolarmente, la muraglia bianca che fino allora si era mantenuta diritta accennò a curvarsi, tanto che ad un certo punto, dall'aumentato fragore dell'acqua e dalla temperatura in costante aumento, capii che avevo seguito un semicircolo e che tornavo indietro.

— Che momento deve essere stato!

— Sì — sospirò — un momentaccio davvero... Ma non fu nulla in paragone di quello che segui non so quanto tempo dopo...

— Davvero?

— Proprio...

— Continuate, per favore, che mi tenete sulle spine. Come avete fatto allora?

— Che ho fatto? L'unica cosa possibile. Son tornato indietro... Piano, piano, riposandomi frequentemente... Ho ripercorso la curva, ho seguito il tratto rettilineo, che pareva non finisse mai, senza

trovare nè un buco, nè una sporgenza, nè un crepaccio, nulla, nulla... Mi vien freddo a pensarci.

— Su, su! Ora è passata.

— E' vero, è passata... Ecco, però... Vedete, amico, io non credo di odiare alcuno al mondo, ma se anche avessi un rancore concentrato, tremendo, verso il più accerrimo furfante mai esistito, non me la sentirei, no, di augurargli quello che ho provato quando, ad un certo punto, mi sono accorto che anche nuotando verso sinistra la maledettissima muraglia bianca si incurvava e mi portava verso le cascate...

Non era un mare, nè un fiume, ma un lago, e chi vi cadeva era perduto, condannato alla morte più straziante: affogato o lessato.

— Che avete fatto allora?

— Niente. Che volete che facessi? Nulla completamente. Esaurirmi a rifare un cammino che conoscevo? Ributtarmi sotto le cascate? Mi lasciai andare sul dorso e chiusi gli occhi: pensasse il destino a scegliere il genere della mia morte. Io avevo finito la mia parte. Poco a poco mi sentii mancare ma, curioso, invece, di sprofondare mi pareva di salire. Eravate voi, caro amico, che mi tiravate su...

— Bah! Sciocchezze! Roba da nulla... Al mio posto voi avreste fatto altrettanto con me.

Mi squadrò dall'alto in basso, tra l'offeso e l'esterrefatto.

— Sempre voglia di scherzare, voi! — borbottò di malumore, e senza un addio, il maggiolino, che avevo estratto dalla mia vasca da bagno che s'andava riempiendo, spiccò il volo e scomparve nel fitto di una siepe.

## Il castellano dell'aria

