

# L'AVILONE

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

quindicinale di aeronautica per i giovani

Direz. Ammin. e Pubblicità: Roma  
Viale dell'Università - Telef. 45.317



# Collaborazione dei giovani

## Dalle Alpi nevose alla Città eterna

Un giorno di marzo Benno e Giannino verso le sei giravano fra gli hangars dell'aeroporto di Bolzano.

Il sole stava per sorgere e illuminava le vette delle Dolomiti; il cielo era sereno. Benno sapeva già manovrare bene l'aeroplano malgrado i suoi undici anni: suo fratello era aviatore e lo prendeva sèvente con sè. Giannino invece non lo sapeva così bene come il compagno. Il campo era deserto, solo un motorista andava a guardare un aeroplano che doveva partire. Ad un tratto Benno domandò a Giannino:

— Ecco Milano, vedi la stazione?  
— Sì — rispose Giannino — quanti treni!  
— Guarda come brilla la Madonna — continuò Benno — quante guglie ha il Duomo!  
— Come è grande la città, quanto movimento nelle strade, quante ciminiere! Questo è il Castello Sforzesco con l'Arco della Pace?

— Sì, adesso prendiamo rotta verso sud. Appena lasciato Milano, essi sorvolavano le marcite e le risaie; videro il Ticino, la Certosa e Pavia. Benno riconobbe il ponte

lascia la macchina a vapore e prende quella elettrica che attraversa la galleria dei Giovi. La città era già lontana. Ad un tratto Benno esclamò:

— Non abbiamo più olio, dobbiamo atterrare; guarda se vedi una radura in quel bosco che ora sorvoliamo.

Giannino osservò attentamente e poi gridò:

— Adesso ne vedo una, eccola, a destra. Benno vi diresse l'apparecchio e si fermò in mezzo allo spiazzo. Scesero e anche Lady saltò dall'aeroplano contenta di muoversi. Giannino disse:

— Io vado a cercare la strada, forse troverò qualcuno che mi dia olio.  
— Sì, — rispose Benno — prendi Lady con te.

Giannino prese una lattina, attaccò Lady al piccinio e andò via di corsa. Dopo dieci minuti si trovò sulla strada provinciale dove vide un'automobile ferma. Egli domandò all'autista se poteva vendergli olio. Quegli disse: — Sì — e riempì la lattina. Giannino pagò e tornò in fretta da Benno che riempì l'erbaio mentre Giannino si accomodava con Lady nell'apparecchio. Anche Benno salì e pochi minuti dopo che l'aeroplano aveva lasciato la radura, essi passarono l'Appennino e videro Genova la superba col suo anfiteatro di case aperto sul mare.

— Guarda — esclamò Benno — se vedi l'aeroporto.

Giannino guardò e disse:  
— Punta a sinistra, è questo.

— Sì — riprese Benno — bravo, ma osserva se vi sono uomini, se no ci prendono l'aeroplano se scendiamo.

— No, non c'è nessuno!  
Benno diresse l'apparecchio in basso e si fermò dietro a un hangar, perchè i motoristi non vedessero che era arrivato un nuovo aeroplano. Tutti e tre scesero.

— Adesso dobbiamo guardare di ricevere benzina; Giannino, entra in questo hangar per vedere se ce n'è.

— Ma dove entro? E' chiuso! — rispose Giannino.

— Qui c'è un buco, dammi Lady e guarda se ci entri; ma se fischia nasconditi, io scapperò con Lady nel nostro aeroplano; vieni fuori solo se ho fischiato tre volte.

— Sì — disse Giannino — ci entro — e scomparve nel buco.

Ad un tratto Benno vide da lontano un aviatore che si dirigeva verso loro. Egli sussurrò a Giannino:

— Hai trovato benzina?  
— Sì, molta.

— Allora esci in fretta, viene un pilota. Giannino venne fuori con la benzina e con una mano sanguinante. Tutti e tre si nascosero nel loro aeroplano. L'aviatore entrò proprio nell'hangar nel quale era stato Giannino.

— Vedi — disse Benno — se rimanevi dentro ancora un po' ti pigliava.



Entusiasmo e allegria di avieri partenti per l'Africa Orientale

— Prendiamo questo piccolo aeroplano da turismo e facciamo un viaggio fino a Roma?  
— Sì, ma da soli?

Naturalmente, ma allora dobbiamo affrettarci perchè presto verranno i piloti; adesso il momento è propizio perchè siamo soli.

Tutti e due si diressero verso l'aeroplano indicato da Benno; egli guardò la benzina e disse:

— Ne abbiamo fino a Genova!  
Improvvisamente sentirono abbattere e nello stesso tempo sbucò la canina di Benno, Lady, e sulla addosso a loro come per salutarli. Giannino chiese:

— Prendiamo anche Lady con noi?  
— Sì — rispose Benno — è piccola e se noi le faremo una cuccetta starà brava.

Benno consultò il bollettino meteorologico, guardò i motori mentre Giannino toglieva alle ruote i ceppi che le arrestavano. Benno si sedette davanti. Giannino prese in braccio Lady e si mise vicino a Benno; pose Lady in un cestino con una coperta e la legò. Intanto Benno mise in moto i motori e l'aeroplano si levò saltellando dal prato. Erano le sette in punto, il sole era già sorto; l'apparecchio volava veloce.

— Come sono piccole le case e gli uomini sembrano formiche! — esclamò Giannino.

— Sì, voliamo ad alta quota, in un'ora saremo a Milano. Vedi — continuò Benno — adesso sorvoliamo la Mendola. Addio Bolzano!

Essi lasciarono la valle dell'Adige e videro davanti a loro il gruppo nevoso del Brenta. Dopo un quarto d'ora Giannino domandò:

— Che cosa è quella striscia azzurra lì?  
— Questo è il Sarca e il lago di Toblino.

Egli abbassò l'apparecchio, tutti e due salutarono il lago nel quale si specchiava il castello dei Vescovi principi di Trento. Giannino ammirava il paesaggio e Benno gli mostrò il castello d'Arco, Riva e il Garda che stavano per sorvolare. I due fanciulli videro le prime limoniere e la nuova grande strada automobilistica. A Gargnano gli ulivi si affacciavano sul lago e l'acqua sembrava coperta da un tappeto verde. Sotto ad essi si stendeva la pianura bresciana e poco dopo, su una collina, si elevava il castello di Brescia, la Leonessa d'Italia.

— Passiamo sulla città — disse Benno. Sorvolavano le belle campagne, l'Oglio e l'Adda.

— In quanto tempo siamo a Milano? — chiese Giannino.

— Forse in dieci minuti — rispose Benno. — Lady è tranquilla?

— Sì, dorme.

Lady, sentendo il suo nome, si svegliò; Giannino disse:

— Sì è svegliata! — e la accarezzò. Benno gridò:

coperto sul quale era passato tante volte da piccino nei mesi trascorsi alla Mandella di Cava Manara. Abbassò l'aeroplano, aguzzò gli occhi per scorgere la casa rossa dello zio Elio, e gridò di gioia quando la vide e la mostrò a Giannino. Sorvolarono il Po largo e maestoso. Giannino domandò:

— Dammi la carta geografica perchè voglio vedere che città dobbiamo sorvolare.

— Solo una, Voghera, eccola!  
Giannino guardò la città.

— A Voghera — disse Benno — il treno



Riproduciamo integralmente la lettera con la quale Giovanni Migliavacca di Milano accompagna la presente fotografia. Dice la lettera: «Caro Aquilone, non sono un bambino, come vedi. Sono però attualmente un tuo lettore entusiasta. Quante cose belle e utili ho imparate e copiate dalle tue pagine. Ora, in questa fotografia, ti voglio far vedere quello che sei stato capace d'ispirarmi. Come questi modellini che vedi ne ho costruiti trenta di tutti i tipi, colori e dimensioni. Li ho costruiti con delle scatole da conserve e con molle da materasso, durante due anni, dedicando a questo lavoro tutte le mie ore di riposo. Ti saluta e ti ringrazia il tuo Giovanni Migliavacca, operaio del comune di Milano». Amici cari, non vi sembra, questo nostro amico, un uomo degno di elogi e di rispetto? E quanti giovani e vecchi vi saranno ancora in Italia che lavorano in silenzio, oscuramente, con la sola soddisfazione di creare piccoli capolavori che forse nessun competente conoscerà mai?



Pu'cini a Taliedo (Milano)

Quando l'aviatore si fu allontanato, essi si alzarono.

Benno domandò:  
— Come ti sei graffiato?

— Mentre uscivo in fretta con un filo arrugginito; mettimi su per favore dell'iodio e lasciami.

Benno lo fece e dopo versò la benzina nel serbatoio.

Essi si sedettero. Benno mise in moto i motori e propose:

— Facciamo alcuni giri sulla città. Videro il porto con le innumerevoli barche, velieri e bastimenti.

— Guarda — spiegò Benno — questo è il Rex che ha vinto il nastro azzurro e laggiù c'è il faro. Ora sorvoliamo il cimitero di Staglieno dove è sepolto Giuseppe Mazzini.

— Quante gru e quanti magazzini! — esclamò Giannino.

— Sì, vedi quella folla nella piazza davanti a un grande palazzo? Lì ci sono gli uffici della Navigazione Generale Italiana, le cui belle navi percorrono tutti i mari e fanno onore all'Italia.

— Adesso dobbiamo fare rotta verso sud? — domandò Giannino.

— No, verso sud est e sorvoliamo Sestri Levante dove c'è lo zio.

— Ah sì? Buttiamogli giù una letterina.

— Sì — rispose Benno — ma scrivila adesso, e anche per me; ci saremo in dieci minuti.

Lasciarono Genova e sorvolarono la bella Riviera con le coste frastagliate coperte di palme e di pini italiani. Giannino disse:

— Ho finito.

— Leggila.

«Caro Zio, noi vogliamo per Roma da soli ma non dirlo a nessuno. Noi siamo partiti da Bolzano questa mattina alle 7 e saremo in due ore a Roma. Tanti saluti dal tuo nipotino».

Benno e da Giannino.

— Ecco Sestri — disse Benno. — Senti le campanne di S. Stefano? Sono le nove.

— Dove è la casa dello zio?

— Qui, vedi la stazione e la passerella?

— rispose Benno. — Lo zio è sul terrazzo, sulla poltrona. Attacca la lettera a un bastoncino perchè cada dritta, presto!

Benno diresse l'aeroplano sulla casa dello zio e Giannino buttò giù la letterina, la quale cadde proprio ai piedi dello zio che guardava in su sentendo il rombo del motore. Egli, vedendo scritto sulla busta il suo indirizzo, la aprse e lesse: prima ne fu stupito, ma poi vide Benno e Giannino che salutavano, capi tutto e caluto.

Dopo che avevano lasciato Sestri Levante, cominciò a tirare un vento forte. Giannino chiese:

— Sorvoliamo La Spezia?

— No, teniamo il mare e puntiamo sullo stretto di Pionbino, se questo vento non ci ostacola — rispose Benno.

Giannino disse ad un tratto:

— Quel punto nero nel cielo che cos'è?

— Sì, lo vedo; non sarà forse un'aquila?

— Ci sono le aquile sul mare?

— Sì, aquile marine.

— Ma è proprio un'aquila! Viene incontro a noi, volta!

Benno girò l'apparecchio ma l'aquila era già sopra di loro, Giannino coprese Lady e tirò fuori di tasca il temperino. L'aquila si abbassò ancora di più e diede una beccata

a Benno il quale abbandonò i motori.

Giannino volle colpirla ma temette di ferire l'amico; però appena essa si fu un poco scostata da Benno, le vibrò un colpo e l'aquila cadde morta ai suoi piedi.

— Bravo — esclamò Benno — poteva ucciderci; a Roma la faremo imbalsamare, mettila in questa cassetta.

Giannino lo fece e disse:

— Che tempo! Adesso è scomparso il sole. Ti fa male la ferita? Insegnami a guidare, lo so già un poco, dopo mi metto io ai comandi. Tu puoi intanto lasciarti e vedere se manovra bene. Guarda, viene nebbia.

Egli insegnò a Giannino le diverse manovre, poi gli lasciò il posto al volante, stette vicino a lui dieci minuti per osservare se guidava bene e dopo disse:

— Ora lo sai, io adesso mi faccio.

Egli mise a nudo il braccio, pulì la ferita con jodio e vi fasciò. La nebbia intanto aveva avvolto tutto l'aeroplano e tirava un vento sempre più forte.

— Che ventaccio! — esclamò Giannino.

— Guarda la bussola, punta verso ovest, se non abbiamo contro il vento.

Dopo dieci minuti Benno comandò:

— Abbassa l'apparecchio per vedere dove siamo; sotto non c'è più nebbia.

Giannino ubbidì e vide a est, lontano l'Elba nella quale fu esiliato Napoleone I nel 1814. La ricomobbero dal fumo che usciva dai grandi camini delle ferriere.

— Il vento ci ha portati più a ovest; ora non possiamo voltare — disse Giannino.

— Ecco le coste della Corsica.

— Sì, ora si vede anche Capraera dove è sepolto Giuseppe Garibaldi che vi è morto nel 1882 — disse Benno.

— Il vento è cessato; posso voltare a est e puntare verso Roma? — chiese Giannino.

— Il tempo è migliore, torna il sole.

— Sì!

Essi lasciarono Capraera e sorvolarono il mare aperto. Una nave passò sotto di loro.

— In quanto tempo saremo a Roma?

— Forse in una mezz'ora; ora dormo un poco, la ferita mi dolera; quando siamo vicino a Roma svegliami.

— Sì, buona notte! — disse ridendo Giannino.

Benno si addormentò presto. Dopo tre quarti d'ora Giannino vide Ostia e la foce del Tevere; qui Benno si svegliò. Erano le undici e mezzo.

Si diressero più a sud per sorvolare Littoria e Sabaudia. Benno spiegò:

— Qui, prima, il terreno era tutto paludoso e vi regnava solo la malaria. Ora è stato interamente bonificato dal Governo Fascista. Vedi il monte Circeo dove arrivò Ulisse?

Puntarono su Roma, passarono i colli Albani dove furono Laurento e Albalonga e dove Enea vinse Turno.

— Ecco l'aeroporto del Littorio, ora torno io al volante — disse Benno. — e prima di scendere facciamo alcuni giri sulla città. Questo è il Quirinale dove abitano il Re e la Regina; ora sorvoliamo la città del Vaticano e la basilica di S. Pietro con la cupola di Michelangelo. — In quel momento le campane della Città eterna suonarono il mezzo giorno.

— Come è bella! — interruppe Giannino.

— Sì, ecco palazzo Venezia, nel quale risiede il Duce; i resti del Foro romano. Vedi il Colosseo e la Via dell'Impero?

— Dove è il Pantheon? — chiese Giannino.

— Qui sotto, e quello è il monumento a Vittorio Emanuele II con la tomba del Milite Ignoto!

— Ora scendiamo.

Benno sorvolò l'aeroporto del Littorio e atterrò come a Genova dietro a un hangar per non essere visto. Egli attaccò Lady al quinzaglio e scese seguito da Giannino che portava l'aquila uccisa. Erano arrivati alla meta, toccavano finalmente il suolo di Roma!

Andarono al muro di cinta, Giannino con in braccio Lady salì sulle spalle di Benno, mise Lady sul muro, vi si sedette anche lui e aiutò Benno. Ad un tratto videro venire un ufficiale; essi vollero scappare, ma egli li chiamò:

— Venite, non abbiate paura, non vi faccio niente!

Tutti e tre scesero dal muro e gli andarono incontro. Era un capitano che portava il distintivo della Croceira Atlantica; gli



Il nostro Pulcino (al centro) e Icaro in cerca d'ali (a destra) durante una gita istruttiva all'idroscalo e al Reparto d'alta velocità di Desenzano

narrarono la loro odissea e mostrarono l'aquila e l'aeroplano col quale avevano volato.

L'ufficiale disse:

— Siete stati birichini, ma anche coraggiosi; ora sarete miei ospiti!

— Anche il mio cane?

— Certamente!

Uscirono dall'aeroporto pieni di orgoglio e si diressero al telegrafo dove mandarono ai genitori il seguente telegramma: « Siamo arrivati in volo a Roma. Stiamo bene. Torneremo presto. Baci. Benno e Giannino ».

### Egmont Jenny

di anni 10

## Concorsi per 1300 piloti e per 4650 specialisti d'aviazione

Il Ministero dell'Aeronautica bandisce i seguenti concorsi:

1) concorso per 650 allievi piloti ufficiali di complemento;

2) concorso per 650 allievi piloti sottufficiali;

3) concorso per 4650 specialisti d'aviazione.

I vincitori dei concorsi saranno ammessi ai corsi di pilotaggio e a quelli di specializzazione.

I corsi allievi piloti si svolgeranno come segue:

1° corso con inizio alla data del 1° giugno 1935, per 160 allievi ufficiali e 165 allievi sottufficiali;

2° corso, con inizio alla data del 1° agosto 1935, per 165 allievi ufficiali e 160 allievi sottufficiali;

3° corso, con inizio alla data del 1° ottobre 1935, per 325 allievi ufficiali e 325 allievi sottufficiali.

Possono partecipare ai corsi allievi ufficiali e sottufficiali i giovani nati negli anni 1915 e 1916, nonché quelli nati nel 1917, purchè siano in possesso dei requisiti richiesti per i corsi normali e cioè posseggano la licenza o il certificato di ammissione all'ultimo anno di una R. Scuola media di grado superiore, per gli ufficiali, la licenza o il certificato di ammissione all'ultimo anno di una R. Scuola media di grado inferiore per i sottufficiali; siano iscritti alle organizzazioni del Partito; risultino idonei alla visita psicofisiologica; abbiano il consenso di chi esercita la patria potestà.

L'istruzione degli allievi piloti sarà completata in due periodi dei quali il primo si svolgerà presso i Reparti da turismo aereo dislocati nelle varie città d'Italia, e il secondo presso le scuole militari della R. Aeronautica.

Le domande per i Corsi di piloti dovranno essere indirizzate al Ministero dell'Aeronautica, Direzione Generale del Personale Militare e delle Scuole - Ro-

ma, corredate di tutti i documenti di rito, non più tardi della data indicata dai bandi di concorso che verranno affissi negli Albi comunali e in tutti i Comandi di Distretto Militare e di Presidio Aeronautico.

Il Ministero dell'Aeronautica si riserva la facoltà di effettuare speciali corsi



Un'altra benemerita de L'aquilone: l'insegnante Corinna Lazo di Napoli

di integrazione per la nomina ad ufficiale in servizio permanente effettivo, ai quali potranno essere eventualmente ammessi gli ufficiali e i sottufficiali piloti che, per cultura, precedenti disciplinari e capacità professionali, diano garanzia di poter frequentare con successo i corsi medesimi. Si riserva altresì la facoltà di trattenere in servizio di carriera i sot-



Eccoli i nostri aquilotti! E dove non si arrampicherebbero questi audaci e tenaci ragazzi pur di trovare il luogo e il momento favorevoli ad un felice « lancio »?

tufficiali piloti e specializzati che diano affidamento di buona riuscita.

I corsi per allievi specialisti sono ripartiti come segue:

Motoristi 400 - montatori 600 - radio-telegrafisti 750 - armieri 1100 - radioaerologi 500 - automobilisti 200 - aiutanti di sanità 100.

L'ammissione ai corsi specializzati viene estesa ai nati negli anni 1915, 1916 e 1917.

Il titolo minimo di studio richiesto per le categorie motoristi, montatori, armieri-artificieri, fotografi, automobilisti e aiutanti di sanità, è il certificato di compimento rilasciato da una scuola pubblica elementare alla fine della 3ª classe; per gli aspiranti alla categoria elettricisti il certificato di compimento rilasciato da una scuola pubblica militare alla fine della 5ª classe; per gli aspiranti alle categorie radioaerologi e radioelettrici il passaggio dalla 2ª alla 3ª classe di una R. Scuola media di grado inferiore o altro titolo che, a giudizio del Ministero, sia ritenuto equipollente.

I vincitori del concorso saranno arruolati nella R. Aeronautica in qualità di avieri specializzati con la ferma di trenta mesi. I corsi avranno una durata varia a seconda della categoria.

Gli allievi non appena ultimato il corso saranno nominati avieri scelti specializzati e riceveranno la paga di lire 1,20 al giorno e l'indennità di mestiere che varia da lire 1, 1,50 e 2 giornalieri per gli avieri scelti, da lire 1, 2, 3 e 6 giornalieri per i primi avieri a seconda della categoria.

Gli appartenenti alle categorie che hanno obbligo continuativo di volo percepiranno anche l'indennità di volo di lire 180 mensili, se avieri scelti e di lire 240 mensili, se primi avieri.

Ultimata la ferma di trenta mesi, gli specializzati che si distinguono per disciplina, rendimento e capacità professionale potranno essere eventualmente ammessi a continuare la carriera, che può essere percorsa fino al grado di capitano.

Le domande per i Corsi specialisti, in carta da bollo da L. 6, debbono essere indirizzate al Ministero dell'Aeronautica (Direzione generale del personale militare), Roma, non oltre il 30 giugno prossimo, corredate dai seguenti documenti, tutti in carta legale e debitamente legalizzati: estratto dell'atto di nascita; certificato comprovante il possesso del requisito fascista; certificato di penalità; certificato di cittadinanza italiana; attestazione di buona condotta; atto di consenso di chi esercita la patria potestà; stato di famiglia; certificato medico; titolo minimo di studio; e delle seguenti dichiarazioni in carta semplice: dichiarazione esplicita con la quale l'aspirante s'impegna a volare ogni qual volta ne sia richiesto per ragioni di servizio; dichiarazione di accettazione della ferma di trenta mesi; dichiarazione con la quale l'aspirante attesti non essere in possesso del brevetto premilitare di pilotaggio aereo.

In caso di povertà, fatta eccezione per la domanda, i documenti possono essere presentati in carta semplice.

## I nostri apparecchi: il "Cant 26,"

Il "Cant 26" è un aeroplano da turismo, scuola e allenamento, che può essere facilmente trasformato in idrovolante sostituendo con i galleggianti le ruote d'atterraggio.

e facilitandone il trasporto e il ricovero.

La fusoliera è costruita completamente in legno. La struttura resistente è in lamelle di spruce collegate tra loro da or-

le aste che sostengono il motore.

Dietro la paratia del motore è sistemato il posto del passeggero, alle cui spalle trovasi il posto di pilotaggio e quindi un ampio bagagliaio, accessibile mediante uno sportello sul fianco dell'apparecchio.

Le ali di profilo semispesso sono costruite in legno, irrigidite da montanti in durralluminio e da crociere in filo d'acciaio. Il rivestimento delle ali è in tela verniciata. Gli alettoni sono fissati sull'ala superiore.

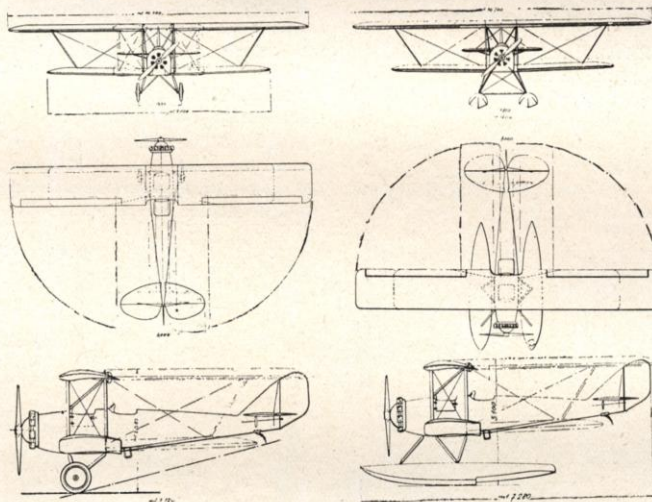
Sul "Cant. 26" è montato un motore stellare Fiat A. 50 da 90 cavalli, che aziona un'elica di legno. Il serbatoio dell'olio è sistemato dietro il motore, mentre quello della benzina è nella parte centrale dell'ala superiore; così l'alimentazione avviene per gravità. La capacità del serbatoio è di 150 litri, che assicurano all'apparecchio una autonomia di oltre 6 ore.

Il Cant. 26 è munito di doppio comando disinnestabile in volo. Sul cruscotto del pilota sono sistemati razionalmente gli strumenti per la navigazione e per la sorveglianza del funzionamento del motore.

L'apparecchio è munito dei fari regolamentari di via e di due fanalini interni per l'illuminazione nel caso di volo notturno.

L'ala superiore ha un'apertura di m. 10,70 e l'ala inferiore una apertura di m. 9.

La fusoliera è lunga m. 7, e la superficie portante è di mq. 23,80. L'apparecchio pesa a vuoto 420 chili. A pieno carico l'apparecchio sviluppa una velocità massima di 170 chilometri ora, se terrestre, e di 160 chilometri ora, se idrovolante. **A. M.**



L'apparecchio è biposto, biplano ad ali ripiegabili. Mediante lo sfilamento di quattro spinotti, le ali si dispongono parallelamente alla fusoliera, diminuendo così l'ingombro dell'apparecchio

dinate di frassino. La ricopertura è in compensato intelato e verniciato. La parte anteriore della fusoliera è chiusa da una paratia parafiamme e porta gli attacchi ai quali vanno a fissarsi



L'AQUILA - Ancona. — Sono pronto a ripetere che tutti gli aquilotti e le rondini di Ancona si radunano ogni sabato alle ore 14 davanti alla scuola Goiani. Grazie della fotografia e in quanto alla copertina ti assicuro che sei in errore. Noi siamo della gente allegra, la quale condizione privilegiata non ci impedisce di essere della gente che fa sul serio. Capito? Salutami il valoroso Bruno da Osimo, al quale scriverà direttamente il direttore. Ciao.

GIUSEPPE LODOLI - Firenze. — Hai ragione tu: se tutti gli altri aquilotti fiorentini, ed anche le rondini, si decidessero a diffondere L'Aquilone, si potrebbe incominciare a pensare ad un probabile e non troppo lontano raduno; ma ti assicuro che a Firenze la passione del volo non è tanto diffusa quanto potrebbe. Peccato. Lodo i tuoi sentimenti e rilego — in segno di omaggio — la tua lettera piena di fervore e di passione. Bravo: studia e lavora. Diventerai un uomo importante.

(Altra posta a pagg. 7, 14 e 15).

# Aquilotti all'estero

Il «Tamburino», quindicinale italiano per i ragazzi italiani all'estero, ha ricevuto da un lontano paese dell'Uganda la seguente lettera dell'avanguardista quindicenne Giorgio Baiona, figlio d'uno dei tanti onesti e laboriosi italiani sparsi per tutto il mondo:

«Caro Tamburino,

L'articolo e fotografia sul tuo giornale mi hanno profondamente commosso. Sebbene non abbia visto l'Italia cara che 15 giorni in tutti i miei 15 anni di vita mi sento adesso più italiano e fascista che mai. Io ho studiato qui l'inglese nelle scuole ed adesso lavoro con mio padre Raoul Baiona nella sua miniera di stagno. Speriamo venderla presto e ritornare in Patria, poichè voglio fare gli studi in Italia e poi fare



I negretti addetti al lavaggio dello stagno nella miniera Bajona

il volontario in aviazione. L'Africa qui è un magnifico paese, strade belle e piene di caccia grossa, ed io nelle mie ore libere non ho altro svago che la caccia.

Mio papà è un nipote della patriottica famiglia italiana Fernandez, Allatini e Mirachi di Costantinopoli e Salonico, e io sono fiero di essere suo figlio. Mi rincresce che non scrivo l'italiano molto bene, ma conosco meglio l'inglese. Io sono a capo dei lavori d'alluvione dello stagno e comando 160 buoni neri mentre papà dirige i lavori in galleria.

Sperando di vederti presto nella mia bella divisa d'avanguardia tuo figlio lontano

GIORGIO BAIONA 2.

E' con grande piacere che noi parliamo, ancora una volta, dei ragazzi italiani residenti all'estero. Tutti i figli degli italiani lontani dalla terra madre scrivono lettere piene di entusiasmo per l'Italia, e quasi tutti — giova parlo in rilievo — desiderano ardentemente di tornare in Italia (o di venirci per la prima volta, che molti sono nati lontani dalla patria e non ne conoscono ancora il cielo e i giardini e l'incanto) per fare gli aviatori.

Ed ecco ora questo nostro intelligente, studioso e laborioso amico che scrive nientemeno che dall'Uganda per dirci che la sua più grande aspirazione è quella di tornare in patria per offrire la sua giovinezza e il suo ardore all'aviazione fascista.

Noi ti attendiamo, caro nostro Giorgio, e fin d'ora ti auguriamo la fortuna che la tua fede e la tua giovinezza ardente meritano. Ti mandiamo, in segno d'amicizia, L'Aquilone in omaggio certi che il dono ti giungerà gradito.

Nel nostro giornale, che da oggi diventa anche tuo, tu troverai interessantissime lezioni sull'aeromodellismo e sulle costruzioni aeronautiche. Potrai anche leggerci racconti di scrittori di aeronautica e, ciò che più interessa, racconti di tuoi coetanei della madre patria. Scrivici presto.

## Il raduno di Torino

Amici torinesi. Siamo ormai vicini al tanto sognato raduno, il programma del quale sarà il seguente:

VENERDI' 31 MAGGIO.

Ore 14 — Convegno all'Aero Club e costituzione ufficiale del Nido Torinese;

Ore 14,30 — Conferenza dell'aquilotto Renato Bitelli sul tema «I giovani e l'aviazione»;

Ore 15 — Gita in torpedone al colle di Superga (visita alla Basilica e alla tomba di Casa Savoia);

Ore 17 — Ritorno in città;

Ore 17,30 — Grande spettacolo cinematografico offerto dalla direzione del Cinema Ideal (dopo il normale spettacolo verranno proiettati due corti metraggi d'aviazione);

Ore 20,30 — Cena facoltativa presso l'Al-

bergo del Giglio in via Goito, 4.

SABATO, 1 GIUGNO.

Ore 7,30 — Adunata al campo «Gino Lisa»;

Ore 8 — Inizio dei voli gratuiti per gli abbonati a L'Aquilone;

Ore 12 — Colazione collettiva;

Ore 14,30 — Ripresa dei voli di propaganda. Durante la permanenza sul campo «Gino Lisa» i partecipanti al raduno assisteranno ad interessanti esibizioni di aeromodellisti e di volovelisti della scuola federale di Torino.

NORME E SPESE.

Potranno prendere parte al raduno de L'Aquilone abbonati e simpatizzanti, ma avranno diritto di volare soltanto gli abbonati in regola con l'amministrazione.

Gli aquilotti, i cui abbonamenti pervengono all'amministrazione dopo il 5 maggio,

potranno volare limitatamente al numero di voli che sarà possibile effettuare entro la giornata di sabato.

La tassa d'iscrizione al raduno è per tutti (abbonati e non abbonati) di L. 5.

Chi desidera prendere parte soltanto alla cena del 31 maggio, dovrà versare complessivamente L. 11,00; la stessa somma dovrà versare chi intende prendere parte soltanto al raduno del 1° giugno. Chi, invece, parteciperà a tutti e due i pasti dovrà versare complessivamente L. 16.

La tassa d'iscrizione di lire cinque dovrà pervenire all'amministrazione de L'Aquilone entro il 25 maggio; le somme relative ai pasti potranno essere versate anche la mattina del 31 maggio. Però si avverte che questa direzione desidera conoscere entro il 25 maggio il numero dei partecipanti alle colazioni; perciò è necessario che i nostri amici mandino le loro adesioni, se non le quote stabilite, in tempo utile.

Ci impegniamo di fornire tutti gli schiarimenti che si credesse opportuno richiederli.

Nel prossimo numero parleremo dei raduni di Genova e di Rimini.

## I NOSTRI CONCORSI SCADRANNO IL 31 MAGGIO

Ripubblichiamo le norme dei due nostri Concorsi, la cui scadenza, come avvertimmo nel numero precedente, è stata protratta al 31 maggio prossimo.

### REGOLAMENTO DELLA I<sup>a</sup> GARA

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

Il manoscritto, in chiara calligrafia, non dovrà superare le tre facciate di un foglio in formato protocollo.

Il concorso scade alla mezzanotte del 31 maggio 1935-XIII.

#### I<sup>o</sup> PREMIO

Lire 75 e l'abbonamento gratuito per un anno a L'Aquilone.

#### II<sup>o</sup> PREMIO

Lire 40 e l'abbonamento gratuito per un anno a L'Aquilone.

#### III<sup>o</sup> PREMIO

Lire 25 e l'abbonamento gratuito per un anno a L'Aquilone.

### REGOLAMENTO DELLA II<sup>a</sup> GARA

L'Aquilone bandisce un concorso tra gli studenti delle Scuole medie inferiori regie e parregiate, per lo svolgimento di un racconto aviatorio umoristico illustrato. Gli elaborati dovranno essere in nero, a matita o in inchiostro di China.

Il concorso scade alla mezzanotte del 31 maggio 1935-XIII.



Modellino in metallo dell'«S. 55 X» costruito dal nostro bravo Silvio Parziani di Rovereto.

#### I<sup>o</sup> PREMIO

Lire 200 e l'abbonamento gratuito per un anno a L'Aquilone.

#### II<sup>o</sup> PREMIO

Lire 100 e l'abbonamento gratuito per un anno a L'Aquilone.

#### III<sup>o</sup> PREMIO

Lire 50 e l'abbonamento gratuito per un anno a L'Aquilone.

\*\*\*

Verranno premiate anche le classi alle quali appartengono i concorrenti che riusciranno vincitori nei due primi premi.

La Giuria, nella sua relazione, segnerà i nomi dei signori Insegnanti che reggono le classi frequentate dai vincitori delle suddette gare. Infine, questi Insegnanti verranno premiati con medaglie d'oro e vermeille di benemerenza.



ACCIPITER (Celebre costruttore di apparecchi di pasta frolla) - Cagliari. — Le fotografie che mi hai inviate appartengono al paracadutista americano Floyd Davis detto «l'uccello Umano», che è morto giorni or sono provando quelle ali da pipistrello che nelle fotografie indossa.

Si; è più salubre lanciarsi da un aeroplano con un buon paracadute che con un simile vestiario.

L'aeromodello «Frog» è di brevetto inglese e lo conosco; vola molto bene ed è pure costruito assai accuratamente ed è peccato non sia di produzione italiana per poterne fare la propaganda che desideri.

Non credo si possa trasformarlo in idro.

ROBERTO GIOLITTO - Torino. — Ho fatto presente al Direttore quanto mi hai esposto a Torino; per ora la cosa è piuttosto azzardosa; ma non dubitare che per l'anno 1936 si tenterà di varare la Squadra Nazionale Italiana degli Aeromodellisti per partecipare ad eventuali concorsi all'estero.

PIERINO RONCONI - Roma. — Alle tue domande non posso rispondere con precisione poichè il campo delle possibilità di quei dati che mi domandi può essere molto vasto.

L'altezza che può raggiungere un modello in volo può essere di pochi od anche di diverse centinaia di metri e le ragioni di ciò possono essere varie e molte.

Anche per la durata di volo concorrono vari e diversi fattori.

Per caricare un comune motore ad elastico è sufficiente un piccolo trapano con moltiplicatore ad ingranaggi, il cui prezzo può aggirarsi sulle 25 lire.

(Altra posta a pag. 11).



Iole Prestini di Bergamo (aspirante aviatrice N. 1), assieme ad una parte della sua scolaresca. La nostra Prestini, che è una fervente propagandista dell'aviazione, sta facendo il doppio comando per conseguire il brevetto di pilota.

# I voli di Fra' Cipriano

Nel Chiostrò Rosso (Vörös Kólosztor) di Szepesség, che è bagnato dal Dunajec, visse Fra' Cipriano, quasi certamente di origine italiana, in mezzo ad altri italiani, che vivevano sotto una regola monastica assai rigida: essi non potevano rivolgersi la parola che una sola volta all'anno: quando si incontravano, non potevano scambiarsi che un semplice saluto di due sole parole: «*Memento mori*», che, in gergo povero, significa: «*Ricordati che devi morire*».

Più che un saluto questo era un ammonimento: «*Lavora ed opera il bene. Solo il bene ci innalza. Ed ogni volta che stai per compiere un'opera non buona, ricordati (memento mori!) che sei soggetto a morte e che sarai punito dall'Iddio buono ma giusto punitore dei cattivi*».

\*\*\*

La cappella di questo convento ungherese è tutta istoriata con bassorilievi a intaglio. Una delle sculture rappresenta un frate (Fra' Cipriano), seduto sulla proda di un fiume in atto di contemplare la vetta dell'Háromkoronahegy, il «*Monte delle Tre Corone*», che si eleva appunto di fronte al Convento Rosso.

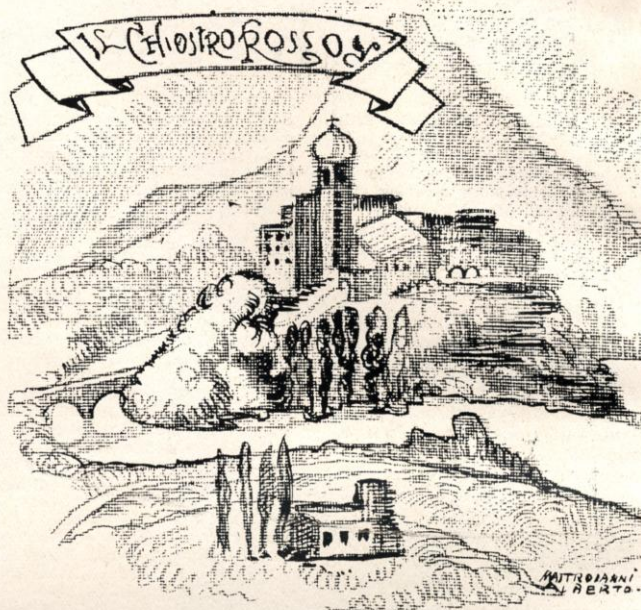
Fra' Cipriano è da considerarsi il primo aviatore del mondo. Della sua nascita e della sua vita si sa ben poco, perchè non ancora è sorto il biografo che faccia delle ricerche negli archivi della regione carpatica e ci faccia conoscere quanto abbia operato questo frate che dedicò il suo animo a Dio e indicò a noi la via del volo e fu il primo tra i primi che in tempi moderni avesse tentato di scoprire il mezzo per volare.

Fra' Cipriano compì duecento anni fa dei lunghi voli. Uno di questi voli, di quaranta chilometri, avvenne dal Monastero al Lago di Halás.

Fra' Cipriano era «*sapiente di mille sapienze*»: egli appariva ed era come un mago e un artista e scienziato insieme: sapeva lavorare il legno e dal fuoco far scaturire cose nuove e inopinate; era inoltre facitore emerito di specchi, e alchimista insigne, medico e pittore, poeta e botanico: una mente insomma poliedrica e eclettica, che ci fa senz'altro pensare alla versatilità italiana: anche da ciò è lecito supporre che Fra' Cipriano sia indubbiamente italiano. Inoltre la maniera di scrivere il latino, propria degli italiani, può essere una conferma che Fra' Cipriano sia non soltanto di nome di origine italiana. Osservando, infatti, il suo famoso *Erbario*, conservato nel Museo dell'Unione Carpatica, a Poprät, si nota la maniera particolare italiana di scrivere il latino. Nell'*Erbario* Fra' Cipriano parla di moltissime piante da lui raccolte e studiate, approfondendo nelle pagine del prezioso codice molte poesie deliziose. Ci troviamo di fronte a una mente veramente leonardesca, e duole che la genialità tutta italica di Fra' Cipriano sia stata fino ad oggi ignorata.

Mi piace vedere questo operoso frate, chiuso nella sua cella, di pochi metri quadrati, e tutta ingombra di strumenti, di oggetti, di materiale e attrezzi indispensabili ai suoi esperimenti.

Fra' Cipriano ha la mente volta agli alti profondi problemi della scienza, ma non dimentica la pratica: pensiero ed azione vanno in lui divinamente d'accordo. Lavo-



ra la sua mente, ma la mano segue, buona e fedele, i disegni dell'alto ingegno.

Il suo cervello è affannato alla ricerca della disgregazione atomica, ad estrarre gli alcaloidi medicinali dalle piante, ma il suo pensiero è travagliato anche dall'idea che l'uomo può e deve volare.

Forse egli avrà avuto conoscenza delle istruzioni lasciate da Leonardo da Vinci; e con le sue mani operose e prodigiose, egli, pezzo per pezzo, costruisce il primo apparecchio per volare: il primissimo aeroplano.

E' certo che furono i Montgolfier a innalzare il primo pallone in Francia, ma veramente l'aeroplano si può dire abbia avuto la sua prima idea e la sua fattiva pratica e il suo sviluppo in terra italiana: in ogni caso l'Italia, per il numero dei suoi figli che hanno dato mente e cuore all'aviazione, potrà con onore e decoro essere chiamata per antonomasia la patria dell'aviazione.

La colomba meccanica scoperta e costruita dal filosofo Archita, tarantino, nel IV secolo avanti Cristo, fu il primo tentativo seriamente scientifico compiuto ventiquattro secoli fa in terra italiana, con il più pesante.

La colomba volante morì con l'autore. Il lettore appassionato può trovare notizie della colomba di Archita leggendo le «*Noctes Atticae*» di Aulo Gellio, quel frondoso e refrigerante scrittore della decadente letteratura latina che visse nel secondo secolo dopo Cristo e con il quale si eserciteranno nobilmente le vostre intelligenze e il vostro acume quando sarete al ginnasio superiore.

Accenni alla colomba di Archita si trovano anche in Orazio, il

grande poeta latino di cui ricorre quest'anno il bimillenario.

Abbiamo poi gli studi leonardeschi, da cui attinse probabilmente Fra' Cipriano.

Un secolo e mezzo dopo di Fra' Cipriano abbiamo gli esperimenti del napoletano Tiberio Cavalli, il quale fa volare a Londra il primo pallone e precisamente ben due anni prima dei Montgolfier. Ciò avveniva rispettivamente il 1781 per il Cavalli e il 1783 per i Montgolfier. Subito dopo, e a distanza di pochi anni, abbiamo i voli e le prove di ardimento dei primi aviatori italiani Andreani, Zambeccari, Lunardo e altri.

I primi aviatori militari furono italiani: infatti durante la guerra libica Riccardo Moizo, Carlo Piazza, Giulio Gavotti, Gaspere Bolla, Pietro Manzini mostrarono il loro intrepido valore e per la prima volta fecero conoscere al mondo l'importanza dell'aviazione applicata alla guerra. Nella grande guerra Salomone, Baracca, D'Annunzio e cento altri scrissero pagine gloriose che sembrano leggendarie.

Oggi De Pinedo, Maddalena, De Bernardi, Balbo, Agello e mille altri mostrano che l'ardimento degli italiani è sempre al primo posto nell'aviazione mondiale.

Per questi motivi l'Italia può, a buon diritto, essere chiamata la regina dell'aviazione: e ciò le compete per l'attività dei suoi figli, che va dalle prove della colomba di Archita all'alta velocità raggiunta appena ieri da Agello. Ma occorre anche rivendicare all'Italia la gloria della prima ascensione. Ormai tutti ritengono che la prima ascensione con pallone aerostatico sia dovuta ai fratelli Giuseppe Michele e Giacomo Stefano Montgolfier (1783); invece,



ripetiamo, fu il fisico napoletano Tiberio Cavalli che due anni prima dei Montgolfier innalzava (1781) a Londra un pallone di carta ad aria calda. Inoltre Tiberio Cavalli preconizzò l'uso dell'idrogeno, scoperto nel 1766 dal Gaidensich: egli non potè mettere in pratica la sua idea, perchè non aveva una vernice che impermeabilizzasse l'involucro.

\* \* \*

Torniamo al nostro aviatore.

Fra' Cipriano, come riferiscono gli storici, compì moltissimi voli. Il primo fu quello eseguito con l'apparecchio costruito da lui stesso quando si lanciò dalla vetta del Monte delle Tre Corone; dopo lungo volo, riuscì ad atterrare nel convento.

Prima della guerra, un professore di Rimaszombat pubblicò in un giornale magiaro un articolo, documentando la veridicità dei voli compiuti da Fra' Cipriano, i quali non furono certo dei semplici planaggi. La distanza fra il Monte delle Tre Corone e il Chiostro Rosso non è piccola. Inoltre il volo più notevole, quello di quaranta chilometri, compiuto dal Chiostro Rosso al lontano Halast, può sorprendere anche noi moderni.

La cosa appare veramente impressionabile per l'epoca lontana in cui avvenne, e per l'importanza del mezzo adoperato per volare: il più pesante, che oggi ha trionfato.

Dovrà trascorrere ancora più di mezzo secolo per avere il tentativo dell'italiano Tiberio Cavalli e poi dei francesi Montgolfier. Con ciò resta dimostrato che la prima ascensione non fu compiuta dai francesi, ma da un italiano, se italiano fu Fra' Cipriano, o per lo meno da un magiaro.

Non si sa come fosse costruito l'apparecchio di Fra' Cipriano: ma certamente fu l'antenato dei moderni apparecchi di volo a vela.

I voli diabolici del frate fecero gran rumore e il Capitolo di Szepeség si credette in dovere di porre fine allo scandalo: e letteralmente scandalo doveva apparire nel 700 l'attività infernale di un uomo, tra il mago e il diavolo, che ardiva esplorare il cielo, rubare i segreti alla natura e rivaleggiare con gli uccelli dominatori dell'aria.

Il frate che osò imitare Simon Mago, « sfidando Iddio, che ha dato agli uomini la bassa terra e il cielo agli uccelli e agli angeli », fu perseguitato e punito.

L'apparecchio, sequestrato, venne poi bruciato sulla pubblica piazza di Sepeshéla per ordine del vescovo di Nyitra in presenza di una moltitudine di popolo, che dovette assistere alla distruzione con cuore umiliato e palpitante insieme:

poichè non era solo un strumento diabolico che veniva distrutto: era anche distrutta una bella, grande scoperta fatta dall'uomo per innalzarsi dalla terra: al frate fu rispettata la vita, bastando la lezione dello strumento dato alle fiamme a intimidirlo e a farlo ritornare in sé, affinché non tentasse più di violare il dominio dell'aria.

Ma ormai troppi avevano osservato i voli e troppi avevano assistito all'incendio nel quale era finito miseramente l'apparecchio, fabbricato dall'umile ma geniale e grande frate Cipriano; e di generazione in generazione il ricordo dei miracolosi voli fu tramandato. Ancor oggi esso vive nella memoria del popolo.

**Volare!**

Volare è nelle aspirazioni degli uomini.

Poter librarsi nell'azzurro dei cieli non è solo voluttà di uno spirito poetico. Volare è anche aspirazione umile e necessaria di ognuno.

Volare significa anche progresso e praticità. Oggi i viaggi aerei sono ormai comuni e d'uso quotidiano: e, quando un giorno sarà possibile portare i prezzi alla portata di tutti, i viaggi aerei diverranno popolari.

Indubbiamente domani l'aviazione avrà uno sviluppo grandioso e sostituirà in buona parte l'automobilismo.



Questo moderno Icaro che legge L'aquilone ed è mancino è opera di Aquilotto sperduto di Palermo

L'Italia che ha dato al mondo il primo tentativo di volo con la colomba meccanica, che volò nel cielo di Taranto nel IV secolo avanti Cristo, e che ha dato la vita a Leonardo, precursore celebrato dell'aviazione e a Fra' Cipriano, a Tiberio Cavalli, a Zambeccari, Andreani, Lunardo e poi a Caproni e a tutti gli aviatori moderni, continuerà per volontà indomita del Duce a dare all'aviazione tutto il coraggio umano e ai

motori tutta la potenza metallica dei cuori.

Il bolide Agello ha meravigliato il mondo. Ma i figli dell'Italia Fascista sanno che l'ardimento umano non conosce confini e lo dimostreranno con nuove meravigliose imprese.

### Teodosio Capalozza



MARIO GALLINA - Vercelli. — E' stato dato regolare corso ai nove abbonati che ci hai mandato ed il cui numero dimostra in te un vivo interessamento per la diffusione de L'aquilone. Avrai anche ricevuto da Torino le due annate 1931 e 1932. Non mi consta di aver ricevuto le corrispondenze cui tu alludi, perchè io rispondo sempre a tutti coloro che mi scrivono. Ricambio i più rimbombanti saluti.

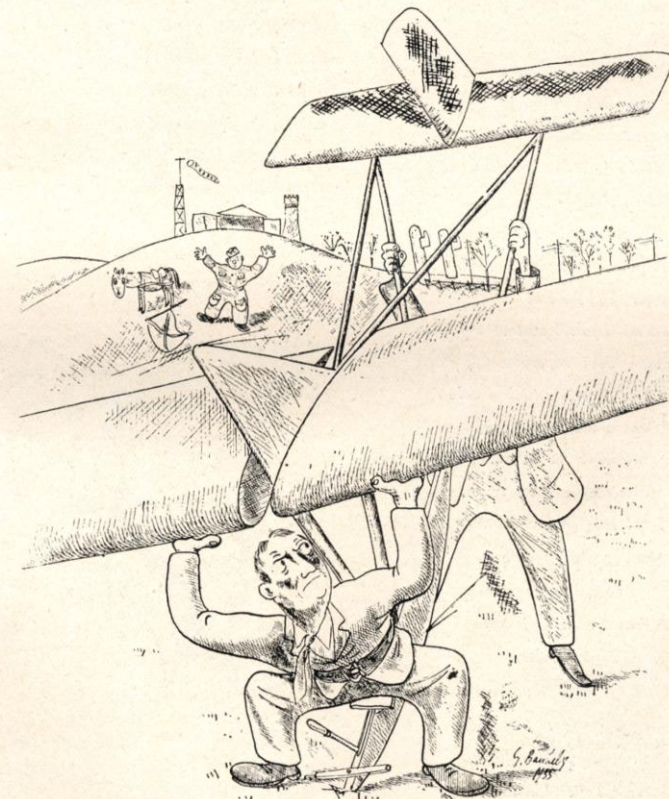
FRANCESCO CLERICI - Arona. — Invece che l'anno venturo, perchè i tuoi amici non si abbonano ora? I doni che L'aquilone distribuisce agli abbonati superano il valore dell'abbonamento. E' stato provveduto per l'invio del modello a Milano. Persevera e arriverai.

RONDINE AERODINAMICA - Roma. — Me l'aspettavo! E quante te ne capiteranno! Però non le racconto, altrimenti la tua reputazione sarebbe rovinata per tutta la vita. Piuttosto ti do un consiglio: fintanto che ti dura la mania dell'aeromodellismo, sarà bene che tu abbia sott'occhi il numero telefonico del pronto soccorso, o, meglio ancora, che tu comperi una cassetta di medicinali, garze e cotone idrofilo. Io immagino le risate di tuo fratello e del suo amico e meglio immagino la crisi di ilarità di cui sarai vittima Avionetta non appena sarà a conoscenza delle tue imprese. Povera rondine ostinata! Stavolta ci lasci le penne. Non mi parlare del Gruppo, in nome del Cielo! Io divento biondo dal furore. Stiamo facendo delle indagini per scoprire la ragione del guajo lamentato da Ala Tricolore e da Avis. Tienimi informato delle tue imprese aeromodellistiche. Azzurrità.

(Altra posta a pagg. 4, 14 e 15).

### Un volo Roma - Parigi dell' "S. 74"

Il 27 aprile il quadrimotore « Savoia 74 » I-URBE dell' « Ala Littoria » ha effettuato un volo sperimentale da Roma a Parigi recando a bordo il Capo dell'Ufficio Aviazione Civile e Traffico Aereo e il Presidente dell' « Ala Littoria ».



Ecco una scena non comune. Sul campo di Monte Sacro un allievo, che chiameremo Grasso per via della sua corporatura d'una certa mole, dopo un balzo nell'aria con un veleggiatore della scuola, s'è infilato nel terreno come un picco. Cosa intendeva fare? Non lo sappiamo. Sappiamo soltanto che è rimasto parecchi minuti col veleggiatore sulle spalle e che forse starebbe ancora reggendo il non picciol peso, se un caritatevole amico non fosse accorso a liberarlo

# L'UOMO dei PRODIGI

CHIN

Dal mio libro di favole,  
quell del «C'era - una - volta»,  
è uscito un gnomo strano,  
dall'aria disinvolta,  
il qual, furbo ammiccando  
con certi occhietti grigi,  
si presentò dicendomi:



— Son l'Uomo - dei - prodigi. —  
— Tanto piacere — dissi, —  
e dimmi, che sai fare  
per un nome sì fiero  
sul serio meritare? —  
Sorrise l'ommarino  
e con far circospetto  
trasse una bacchettina  
che aveva celata in petto.  
— Per Limpecche e Limpecche,  
che so fare, mi chiedi?  
— strillò con voce chioccia —  
Attento che lo veda. —  
Poi facendo boccacce

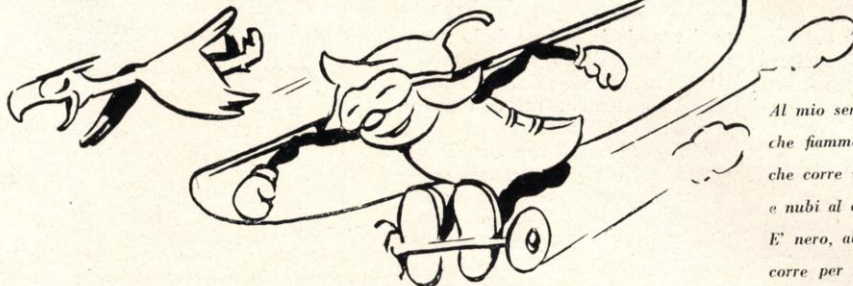


e stranezze un bel pezzo,  
tracciò per terra un cerchio  
e ci saltò nel mezzo.

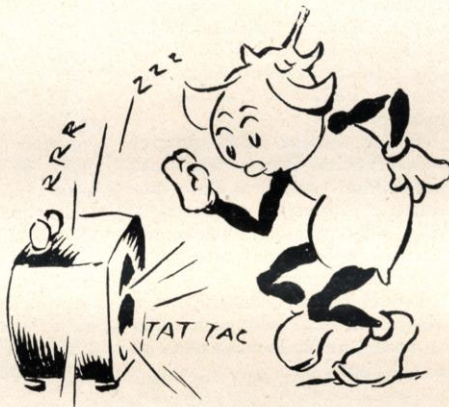
— Per Limpecche e Limpecche,  
voglio, posso e comando  
che dalla mia bacchetta  
sprizzin lampi frizzando! —  
strillò ringalluzzito  
peggio d'un vecchio gallo,  
fregando la bacchetta  
su un disco di metallo.  
Sprizzarono difatti  
scintille con frizzio,  
ed orgoglioso ei disse:

— Vedi che so far io? —  
Voi non avreste riso?  
Ormai tutti lo sanno,  
e questo gran miracolo  
pure i bimbi lo fanno.  
Ma vedendolo offeso  
per tanta ilarità,  
gli dissi: — Ma, mio bello,  
è l'elettricità. —  
— Ah, sì? Tu la sai lunga,  
— rispose — ascolta il resto  
e dopo saprai dirmi  
se dormi o se sei desto.  
Dunque devi sapere

che al mio castel si sale  
senza manco il bisogno  
di dover far le scale.  
Si siede, e basta un tocco  
col mio potere arcano,  
che rapidi si sale  
anche all'ultimo piano.  
Con un solo mio dito  
su magici bottoni,  
salgo, scendo, m'arresto,  
apro porte e portoni.  
Vuoi tu parlare forse  
cogli amici lontani?  
Basta che attentamente  
con certi arnesi strani  
tu riesca a fare un numero



magico ch'io l'insegno,  
e parli a chi desideri,  
persin fuori del regno.  
Ne vuoi di più? Nel buio



della notte più orrenda,  
col tocco sol d'un dito  
fo che il castello splenda.  
Vuoi sentir della musica,  
idiomi strani, canti,  
fra rombi, scoppi e sibili  
davvero orripilanti?  
Ecco la misteriosa  
magica mia cassetta  
che come nulla scarica  
quel che meno s'aspetta.



Al mio servizio ho un mostro  
che fiamme ha nella pancia,  
che corre velocissimo  
e nubi al cielo lancia.  
È nero, abbrustolito,  
corre per strade e ponti  
e persino trapassa  
da parte a parte i monti.  
Un altro assai più piccolo  
ce n'ho, ma gentiluzzo,  
che il passo ha assai più elastico,  
ma lascia un po' di puzzo.  
Ancor ne vuoi? Ci ho un mostro  
che ha cento metri cubi  
di pancia, e senza l'ali  
va fin sopra le nubi.  
Per volare d'urgenza  
ci ho un animale alato  
ch'è tutto un rombo e vola  
che par venga sparato.  
Infine per discendere  
negli abissi del mare,  
ho un pesce ammaestrato  
nel quale posso entrare.  
E sale, scende, naviga

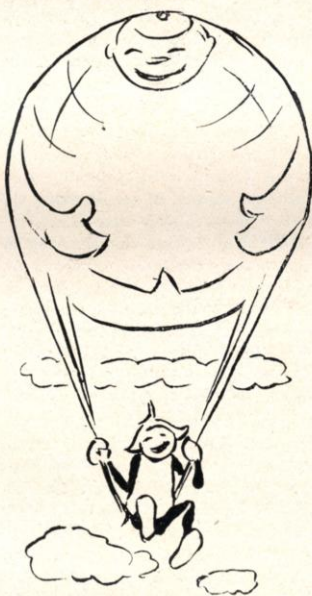


secondo i miei voleri.  
Or dimmi tu, chi altro  
ha simili poteri? —  
Ragazzi, questa volta  
il ridere fu tale,  
che proprio ebbe ragione  
a prendersela a male.  
Quando mi fu possibile  
parlar, gli dissi: — Senti,  
non c'è nulla di magico  
in tutti i tuoi portentosi.



Quello che sale al cielo  
con tutto il suo pancione?  
E' semplice: si tratta  
del solito pallone.  
L'altro rombante, alato,  
sparato sopra il piano.  
ci vuol proprio un gran genio  
a dir ch'è l'aeroplano?  
Infine il pesce-casa,  
docile e dirigibile,  
che viaggia in fondo al mare  
è il nostro sommergibile.  
Dunque, caro omarino,  
torna fra maghi e fate  
e di' lor che le favole  
ormai son superate.  
Però ce li ringrazi,  
poichè la lor poesia

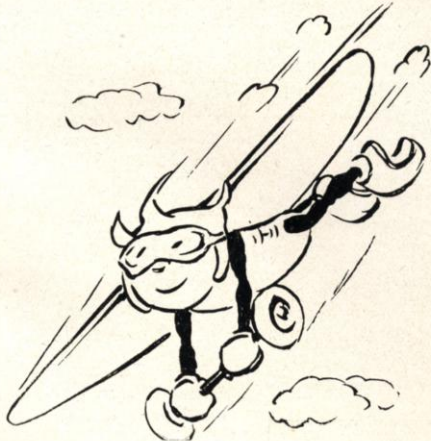
Salir senza far scale?  
Ma caro mio signore,  
ormai tutte le case  
ci han tanto d'ascensore.  
Combinare dei numeri,  
indi lontan parlare?  
Ebbene? Ciò significa  
solo telefonare.  
Far con un solo dito  
lume nel tenebrore?  
Basta che della luce  
schiacci l'interruttore.  
La musica coi sibili  
che schizza dall'armadio?  
Ci vuole ormai ben poco  
a posseder la radio.  
Un mostro che fa fumo  
ed ha le fiamme in seno,  
che fin trapassa i monti?  
Ma questo mostro è il treno.  
E l'altro anche più rapido,  
più elastico e più nobile,  
che si distingue al puzzo  
non è che l'automobile.



ha certo favorita  
la nostra fantasia.  
E quel che in grazia loro  
tanto abbiamo sognato,  
dagli e ridagli e studia,  
l'abbiamo realizzato. —

La gnomo malizioso  
rispose: — Questo è vero,  
ci avete rubacchiato  
la favola e il mistero.  
Però nessun di voi  
ancor non indovina  
se è nato prima l'uovo  
oppure la gallina. —  
E messi al tappeto  
con queste due parole,  
se ne tornò ridendo  
nel libro delle folie.

Testo e disegni di  
**Castello**



Collaborazione dei giovani

## LA PROMESSA

Il babbo di Dinetto, eroico aviatore, era morto tentando nel cielo di dare una nuova gloria alla sua Patria bella, e la passione immensa che lo aveva spinto a immolarsi nell'azzurro aveva messo radici profonde e tenaci anche nel cuore del figlio.

Dinetto viveva col nonno, vecchio signore molto severo che passava giorni interi nella biblioteca della sua villa a meditare sulle pagine polverose di libri antichissimi. Più volte il nipote, irrompendo rumorosamente nella biblioteca, aveva visto il vecchio balzare in piedi mormorando: — Sei tu, Claudio?... — ma poi tornava subito a sedere, mentre sul suo volto appariva una stanca espressione di amarezza e di delusione. Il povero padre attendeva sempre il ritorno del figlio; non gli sembrava possibile che lui così forte e bello fosse perito tragicamente. E poi ricordava ancora le parole pronunciate dal suo Claudio mentre saliva su quel posente velivolo che doveva portarglielo via per sempre: « Quando tornerò, ti porterò a fare un bel volo lassù... ».

Ma il suo « ragazzo » non era più tornato e il vecchio si aggrappava ancora, disperatamente, ad un tenue filo d'illusoria speranza. Nella sua grande tristezza non badava alle lunghe assenze di Dinetto.

Un giorno, nel quale sentiva pesare più del solito la mancanza del figlio, il vecchio uscì dirigendosi verso il campo di aviazione. Pensava che vivendo qualche istante nel mondo di azzurro e di ali, che il suo Claudio aveva tanto amato, la speranza di riaverlo vicino si sarebbe riaccesa nel suo cuore.

Era una limpida giornata primaverile e la natura in pieno rigoglio cantava il suo meraviglioso inno di gioia. Alto, sopra quelle note festose, si levava di tanto in tanto il rombo di un apparecchio.

All'aeroporto il vecchio signore veniva ricevuto cordialmente da un istruttore che lo informava che proprio quel giorno i suoi allievi eseguivano i voli di prova per la conquista del brevetto di pilota.

In piedi davanti a un hangar il vecchio guardava come in estasi le ali di uno splendido apparecchio fendere sicure l'azzurro, meravigliosamente belle nella carezza dorata del sole. Ecco ora scendeva e in un barbaglio di riflessi argentei atterrava; una figura giovanile emergeva dalla carlinga e balzava agile a terra tra gli elogi di parecchi ufficiali presenti per aver compiuto un volo tanto perfetto. Il vecchio signore credeva di sognare: si era proprio lui, era Claudio che ritornava a lui sotto le spoglie di suo nipote! Sì, Claudio, il suo Claudio balzava a terra così: leggero ed agile come un atleta. Si avvicinò barcollando a Dinetto, senza poter articolare una parola, tanto era gran-



de la sorpresa, e se lo strince al cuore felice.

I presenti guardarono commossi quel vecchio padre che ritrovava nel nipote aviatore, il suo caro, valoroso scomparso.

Per la prima volta, dopo tanti anni, Dinetto vedeva il nonno sorridere e mentre rincasava, questi gli si strinse vicino dicendo: — Dinetto, mi porterai domani lassù?... Me lo aveva promesso lui, il mio « ragazzo » prima di partire...

Per tutta risposta Dinetto si chinò a baciarle le guance umide di pianto del vecchio nonno.

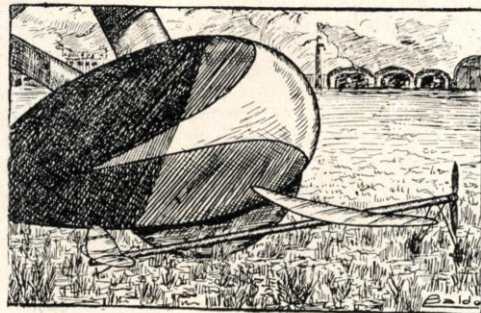
Il sole che spariva dietro ai monti in un trionfo di oro e di violetto, posò i suoi ultimi raggi su due uomini, l'uno al tramonto l'altro alla soglia della vita, stretti vicini nel dolore e nella gioia.

Pia Greguoli

## Il Duce inaugura Guidonia

Il 27 aprile, nel settimo anniversario della morte dell'eroico generale Alessandro Guidoni, caduto durante una prova sperimentale di un nuovo tipo di paracadute, il Duce ha inaugurato il Centro Sperimentale della Regia Aeronautica ed ha tracciato il primo solco per la fondazione della nuova città di Guidonia.

Abbiamo già dato nel numero precedente notizia degli impianti aeronautici, parlando dei quali il Duce ha detto che sono i più moderni del mondo. Nessun elogio migliore poteva essere rivolto ai realizzatori di questa grandiosa opera, che pone l'aviazione italiana alla testa del progresso scientifico e tecnico.



Il gigante e il pignone. Disegno di Baldo Bandini di Torino

# La Palestra dell'aeromodellista

## L'elica di propulsione

(QUINTA LEZIONE)

Può avvenire, invece, specie per aeromodelli di forte carico e di grande superficie alare, che con un'elica a due pale si abbia un diametro troppo grande e non si possa dare a questa la velocità voluta per ottenere la traslazione; allora si deve ricorrere all'elica con tre od anche quattro pale, con le quali si possono ottenere delle condizioni più favorevoli per sfruttare meglio l'energia motrice che si ha a disposizione.

La costruzione delle eliche a più di due pale può essere fatta con identico procedimento a quello spiegato per l'elica a due pale, fatta eccezione della



Ultimi ritocchi prima di una partenza dal suolo

preparazione preventiva dei blocchi di legno da lavorare.

Per l'elica a più di due pale si deve preparare il legno in modo che le venature siano in ogni pala ed in ogni caso sempre nel senso della lunghezza del-

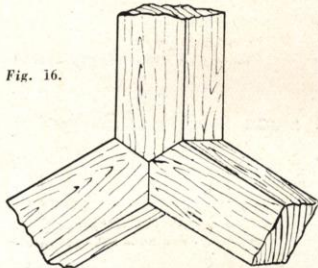


Fig. 16.

la pala; perciò se l'elica è di tre pale, la preparazione del legno sarà fatta con tre pezzi distinti ed uniti al centro con spizze di 120 gradi ognuno e con vertice sull'asse di mezzaria e possibilmente con un disco interno formante un'anima di incastro; se invece le pale fossero quattro, i pezzi saranno quattro e con spizze che dovranno essere di 90 gradi sempre con vertice sull'asse di mezzaria e se è possibile, con anima interna di incastro.

Ogni sfacciatatura dovrà combaciare esattamente con la propria adiacente e l'incollatura dovrà essere sempre eseguita con il massimo scrupolo per non avere la sorpresa di vedere, durante la rotazione dell'elica, distaccarsi le pale.

L'unione dei pezzi deve essere fatta

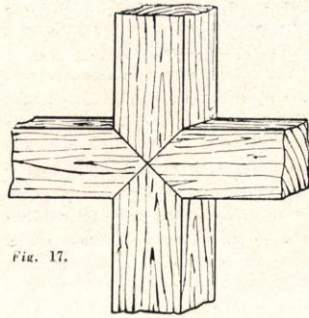


Fig. 17.

dopo che questi saranno stati ben squadrati e levigati su tutte le loro superfici e sempre prima di disegnarli ed intagliarli ognuna delle pale.

Come detto, la tracciatura ed il procedimento costruttivo rimangono identici a quello dell'elica a due pale; però il diametro del mozzo è consigliabile tenerlo più grande del normale.

Anche queste eliche devono essere ben equilibrate e non sarà male, dopo finite, applicarvi da ogni parte del mozzo un dischetto di legno compensato del diametro uguale a quello del mozzo stesso.

Questi dischetti dovranno essere incollati e possibilmente fissati con tre o quattro (secondo il numero delle

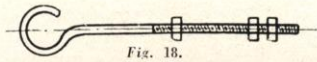


Fig. 18.

pale) piccole viti che leghino ai detti dischetti ognuna delle pale.

Negli aeroplani veri capita spesso di vedere delle eliche costruite in legno e blindate con strati metallici; queste protezioni non sono necessarie per le eliche degli aeromodelli che, dato il loro piccolo diametro e le loro piccole velo-

cità periferiche, non possono in alcun modo temere il pericolo di logorarsi o di sfasciarsi in volo. Per il montaggio delle eliche negli aeromodelli si ricorre a sistemi molto semplici. Se si tratta di eliche per modelli con motore ad elastico, basterà procurarsi un piccolo alberello munito di gancio per l'attacco della matassa di gomma.

L'alberello si ricava dal comune tondino di acciaio di diametro di due o tre millimetri e della lunghezza sufficiente per l'occhiello che ne dovrà formare il gancio.

Dalla parte opposta al gancio è bene che l'alberello sia filettato in modo da poter stringere con piccoli dadi il mozzo dell'elica e renderla solidale con il suo asse di rotazione.

Per ridurre poi al minimo l'attrito di scorrimento dell'albero nel proprio supporto, è consigliabile l'applicazione di un piccolo cuscinetto a sfere od anche di una perla metallica o di legno duro: il cuscinetto a sfere è preferibile.

Il cuscinetto a sfere deve essere del tipo a reggispinta e può essere costituito da due dischetti metallici forati e con scanalatura interna in cui dovranno alloggiare alcune piccole sfere di acciaio, e i due detti dischetti dovranno essere uniti tra loro mediante una buccola ribadita non a fondo per permettere il libero scorrimento; detta buccola dovrà avere un foro appena sufficiente per lasciare passare il diametro dell'alberello.

Il montaggio sull'alberello dell'elica, come lo dimostra la figura, non crediamo richieda altra spiegazione; come si vede dalla figura, è possibile e consigliabile anche l'applicazione di una leggera ancora metallica bloccata fra due dadi, che ha anche lo scopo di fare impedire la rotazione libera dell'asse entro il mozzo dell'elica stessa.

Se si tratta di eliche per modelli muniti di motore ad aria compressa o di altro tipo, queste dovranno essere montate sull'alberello stesso del motore con l'applicazione di speciali buccole a vite



Un « C. R. 30 » in costruzione. La mano visibile nella fotografia è quella del costruttore Triolo

od altri congegni fissati al mozzo stesso. L'aeromodellista esperto può ricorrere ad altro metodo di montaggio delle eliche, e cioè fare in modo che queste non siano solidali con l'albero motore, ma possano avere nel senso della rotazione scorrimento libero su questo.

Lo scorrimento libero si può ottenere mediante un piccolo innesto a denti



Fig. 19.

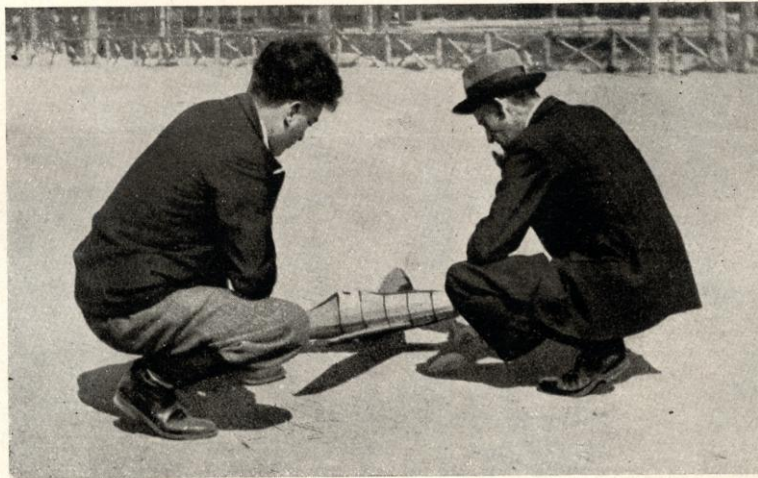
scetti quale dispositivo di ruota libera.

Questo dispositivo permette all'elica di continuare a rotare libera sul proprio asse per effetto della velocità di traslazione, qualora l'energia motrice venisse a mancare o ad essere esaurita; permette al modello un volo planato assai più regolare e senza brusche frenate, sfruttando meglio e più lungamente le sue doti aerodinamiche.

La velocità normale di rotazione dell'eliche nei modelli normali è contenuta fra i 15 e i 20 giri per secondo, ma spesso l'aeromodellista può ricorrere ad un espediente molto semplice per aumentare la velocità di rotazione dell'elica quando gli sembri insufficiente.

L'espediente è di mozzare all'estremità le pale dell'elica, diminuendone perciò il diametro e di conseguenza l'attrito nell'aria col vantaggio di ottenere con pari potenze una velocità di rotazione maggiore.

Applicando questo espediente, si tenga presente che il passo dato all'elica



Il nostro Giorgio Bacchelli ed Elvio Tosaroni intenti a studiare un grave problema di aerodinamica

non verrà a cambiare, poichè l'angolo delle sezioni è fisso ed in nessun modo si può variare.

Un'elica nel suo moto rotatorio, oltre alla trasformazione dell'energia del motore in lavoro di traslazione, produce anche effetti giroscopici.

Questo fenomeno fa sì che il modello in volo tenderà sempre a sfuggire in direzione contraria a quella impressagli dal senso di rotazione dell'elica.

L'effetto di questo fenomeno si chiama momento di rotazione o coppia giroscopica.

Tale fenomeno non è possibile sop-

zione si può anche ricorrere con apposito spostamento del timone di direzione od anche con una ben calcolata svergolatura d'ala; ma questo rimedio non è troppo valido, perchè, cessata la rotazione dell'elica, l'opposizione al momento di rotazione continuerà ad esistere procurando l'effetto del fenomeno in senso inverso con conseguenze non sempre felici.

Dunque, il sistema dello spostamento dell'asse è più sicuro e di conseguenza è da preferirsi.

Nei modelli con gruppo motopropulsore costituito da due eliche, le reazioni

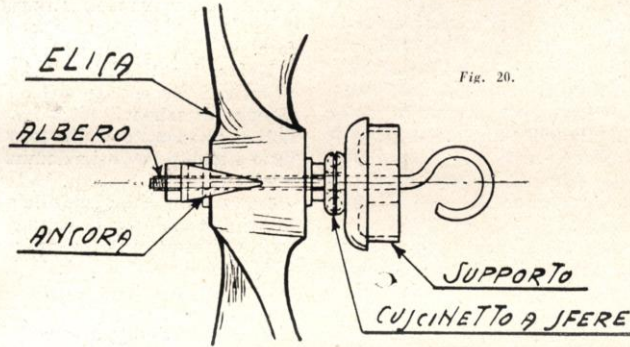


Fig. 20.

primerlo; ma può essere contrastato in modo che le sue conseguenze siano ridotte alla nulla.

Nella costruzione degli aeromodelli basterà, se costituiti da gruppo motopropulsore ad un'elica sola, disporre che l'asse di trazione sia posto un poco obliquamente rispetto all'ala; e cioè nelle eliche che ruotano destre o destrorse, l'asse dovrà tendere verso sinistra, e viceversa nelle eliche che ruotano in senso opposto o sinistrorse.

In contrapposto, al momento di rota-

e gli effetti giroscopici si elidono a vicenda, purchè le due eliche siano tali, che per provocare la trazione dell'apparecchio girino in senso inverso.

(Continua)

Giarella

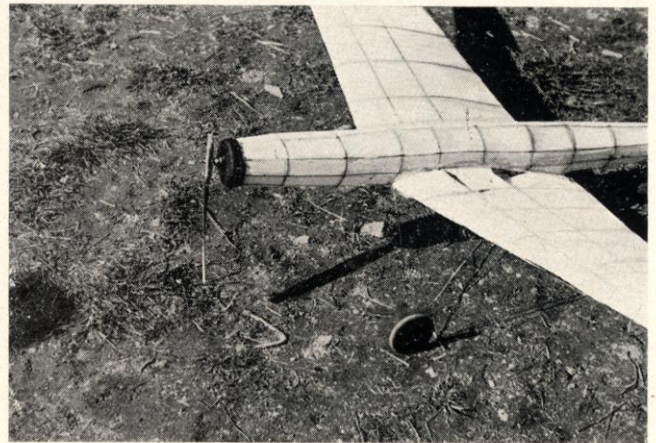
LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

CARLO RICCARDI - Torino. — Al Concorso nazionale della categoria A) i modelli dovranno avere un'elica sola e trattiva. L'aeromodello deve avere dimensioni e forme tali e quali come è stato pubblicato. Se non fosse così, inutile sarebbe stata la pubblicazione dello schema. Il tubo può essere conico ed anche ovale e potrà contenere tutte quelle matasse che vuoi, compresi gli ingranaggi. Per ottenere delle durate, non sempre basta avere molto elastico per immagazzinare molta energia; ma occorre avere la migliore finezza in un buon profilo alare, leggerezza ed esecuzione accurata. Per il raduno di Torino vedi quanto pubblichiamo. Gli abbonamenti possono essere mandati anche con un solo vaglia collettivo.

GIORGIO LELLI - Frascati. — Ti ho fatto mandare il catalogo che desideravi. Conserva pure il tuo segreto e tanti saluti all'Aquilone di Venezia.

EUOLO SALOMONI - La Spezia. — Va bene. Il procedimento è giusto e perciò è evidente che hai capito.

La determinazione dello spessore è molto semplice e cioè: supponi di tenere lo spessore massimo di due millimetri nella prima sezione, tre



L'aeromodello « Bernard 82 » dopo un movimentato atterraggio

nella seconda, quattro nella terza e così di seguito aumentando per ogni sezione equidistante lo spessore di un millimetro fino ad incontrare il mozzo ed avere così l'aumento progressivo dello spessore.

Hai perfettamente ragione: nella figura 4, della terza lezione sull'elica, è stata erroneamente riprodotta la figura incompleta ed a fianco di essa vi dovevo essere che:

- R = Raggio
- a = R : 3
- b = R × 0.16
- c = R × 0.12
- d = R × 0.10
- e = R × 0.05

Non esiste una proporzione fra superficie alare e superficie dei piani di coda; però tanto per avere un indirizzo, si può tenere calcolo di fare da 1/4 ad 1/3 della superficie alare il piano orizzontale e circa la metà di questo quello verticale.

ENZO MAROTTA - Roma. — L'apparato per l'accensione in un piccolo motore a scoppio, che deve avere un peso minimo per l'uso che se ne vuol fare, è quasi sempre quello

l'accensione, quando lo si è applicato ad un aeromodello di normali dimensioni.

Non è il progetto o l'esecuzione materiale che può creare delle serie difficoltà d'applicazione; ma è il rapporto giusto di proporzione fra peso e potenza che è difficile ad ottenersi in questi minuscoli gingilli destinati a far volare altrettanti minuscoli aeroplani.

Ad ogni modo non conosco le capacità e le dimensioni del tuo motore; perciò ti consiglio di rivolgerti alla ditta Marelli, dando tutti i dati possibili perchè ti possano rispondere con esattezza a quanto chiederai.

Il Breda 15 od il Savoia 71 molto si prestano per essere riprodotti come modelli per lo scopo che desideri.

Non mi è possibile accontentarti per il permesso che mi chiedi; ti consiglio di rivolgerti a chi di ragione, ossia a chi ha in sua dipendenza quel campo di fortuna, possibilmente accompagnando la tua richiesta con una raccomandazione dell'Aero Club presso cui sei socio.

GABBIANO - Catania. — Caro Gabbiano, non avvertene a male; ma mi è impossibile poterti



Arve e Albino Mozzarini con un aeromodello di loro fabbricazione fotografati in piazza del Duomo a Milano

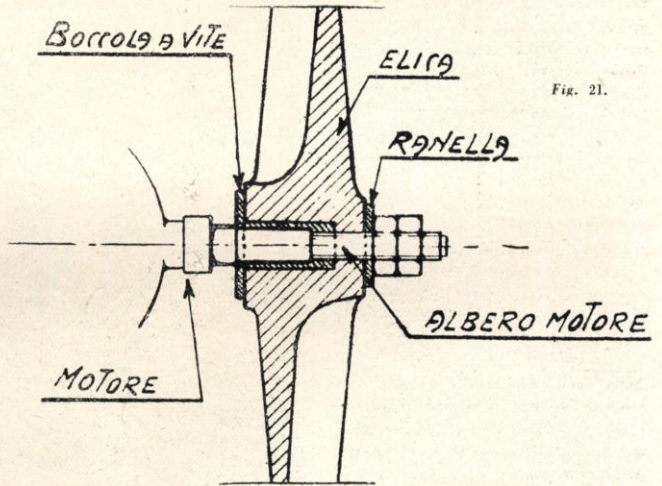


Fig. 21.

che mette in imbarazzo il costruttore e il più delle volte gli tronca a metà l'esecuzione dei suoi rosei progetti.

L'accensione a magnete può essere risolta meglio che quella a spintercogeno per quanto riguarda il peso, il quale però sempre ti tradisce.

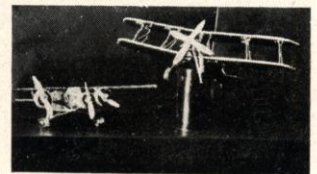
Se non si è degli specialisti in materia, ritengo inutile ed azzardoso dedicarsi a simili costruzioni.

Anche un noto tecnico costruttore di potenti motori che nel campo automobilistico ha ottenuto infinite vittorie, ha provato a costruire un minuscolo motore per applicarlo ad un aeromodello; ma non ostante abbia costruito un vero gioiello di meccanica di precisione e funzionante molto bene, ha fatto cilecca di fronte al peso del suo apparato per

rispondere, perchè non ostante ogni mia buona volontà, non sono riuscito che a decifrare pochissime parole della tua lunga lettera.

Scrivi più chiaro o possibilmente a macchina.

giar.



L'ultima esibizione delle paste frolle dell'amico Accipiter

# EGITTO PER IL SAHARA

Grande romanzo aviatorio-coloniale di Ullisse Perso

(Continuazione dal numero precedente)

Nefér, tra l'ossequio di Mentir e dei tre servi negri, era rimasto soggiogato dal potere magnetico del Re; e dall'alto, presso la porta d'argento, vide il dio Tor scomparire nella caverna del Re. Ma d'un tratto si sente più disinvolto, più fiero. Era il momento del primo smarrirsi di Rham; e quando questi cadde in deliquio e il suo dominio magnetico cessò di colpo, Nefér sentì nel cuore la fierezza della sua stirpe dinastica, intuì che Or e Tor non potevano essere divinità, se si erano lasciati sopraffare da Rham, e tentò orgogliosamente la ribellione.

Vestì i paludamenti regali, si installò superbamente sulla porta d'argento spalancata e ordinò a un negro di lanciare gli squilli della fanfara reale.

Con i primi raggi del sole giungevano a risvegliare i villaggi dell'occidente gli squilli del re Nefér; e richiamati dai capi famiglia, tutti accorrono alla spiaggia, spingono nell'acqua le barche e tumultuosamente muovono verso l'isola del tempio di Ra.

Eccitati dal loro stesso clamore, i più ignorando la causa della sommossa, s'infiammano d'ira micidiale: oscuri semi di bestialità, a lungo contenuti e non mai superati dall'educazione, rapidamente germogliano nei cuori di quella plebe ignara, che si avventa ciecamente per distruggere o conquistare una felicità ignota.

Nefér trionfa.

Vede i villaggi svuotarsi intieramente: anche i vecchi e le donne con i lattanti e i bimbi vengono con le barche per invadere la piramide e di lì conquistare i palazzi dei nobili.

— Nefér, Nefér! — gridano, sbraitano, urlano, agitano come armi le vanghe, i picconi, i pali aguzzi, le forche impugnati in fretta in quella fuga tumultuaria.

— Nefér! Nefér!

Quando tutta l'isola è circondata dalle barche, con quel formicolio scomposto e quell'urlo incessante, Nefér fa squillare il comando del silenzio e con grande prosopopea scende giù per gli scaglioni, muovendo grottescamente la testa mitrata con la barba posticcia.

Quando è a portata di voce grida ai più vicini:

— Rham ci ha ingannati: i due esseri venuti dal cielo sono uomini come noi: di là — e indicava i muraglioni basaltici — c'è un mondo più grande e più bello. Io vi condurrò a conquistarlo. Qui si soffoca.

— Si soffoca! — La notizia si diffonde.

— Si soffoca! Si soffoca! Viva Nefér! — Nefér scende in una barca, si fa avvicinare all'idroplano, che fino a quel momento nessuno aveva osato toccare per timore di restar fulminato; Nefér toglie il remo a un servo della sua barca e a tutta forza colpisce un'ala.

Un momento di attesa angosciosa. Se quella è cosa divina Nefér cadrà stecchito. Ma questi

baldanzoso mena un altro colpo, e un altro ancora; e tosto altri lo seguono e l'idroplano è frantumato fra grida di giubilo di quella plebaglia, che distruggeva così la sua illusione per conquistare la felicità.

XVII.

## Il segreto dei Re di Ra

Con la distruzione dell'idroplano l'inganno millenario svanì. Il piccolo mondo che aveva rinchiuso gelosamente quanto bastava alla vita semplice e sognante di quel popolo mistico, parve all'improvviso una prigione.

Stupore, dispetto, inconsapevole orgoglio gelarono le voci, e nel silenzio echeggiò il grido di Nefér:

— Oltre il confine! Occupiamo il palazzo del Re! Oltre il confine!

Nefér vagamente aveva saputo da suo padre di un passaggio sotterraneo, che riusciva di là dal confine, e intuiva che si dovesse trovare nella caverna del Re.

— Oltre il confine! — ripete urlando la turba scatenata.

E l'urlo si moltiplica, mentre le barche vigorosamente si accalcano contro le caverne, e quivi si urtano, e alcune affondano, e nella zuffa irosa del precedersi, rimangono incastrate agli imbocchi, assiegate in barricata. Gli altri, di dietro, incalzano invano, avidamente attirati dalle meravigliose luci delle grotte, che guardano ora senza l'oscuro tremore del mistero. Scoppia una prima lotta furibonda fra quelli che il caso aveva sospinti avanti e gli altri che li vogliono sopraffare.

Nefér, Mentir, altri capi improvvisati, in quella baraonda, tentano di calmarli, riconducendoli a un assalto ordinato; ma sono ormai impotenti a dominare quelle passioni bestiali.

Le guardie di fazione alle scale dei palazzi, nella caverna, gettano l'allarme ai loro padroni. E i nobili scendono dalle loro sale misteriose, dove imperavano il sogno ed il silenzio, salgono sulle barche dorate e vanno, giù per le caverne risplendenti, in-



... "Nefér toglie il remo ad un servo e con tutta forza colpisce".

contro alla plebe che urla a battaglia.

— Oltre il confine!

Amenotep, il primogenito del sacerdote Mentir, si scontrò allo imbocco della terza caverna, con suo padre.

Lo vede in abito plebeo, ritto su una barca, incastrata con altre sette, che formavano come un ponte. Qui si dibattevano scompostamente una cinquantina di contadini con forconi e con vanghe. Mentir, miracolosamente illeso, tentava di placarli.

— Calma! Calma! Indietro! Con ordine!

— Padre! — grida Amenotep — Che significa questa profanazione?

— Abbiamo svelato il mistero. Non c'è più l'inganno. Andremo oltre il confine!

— Padre, non temi il castigo di Ra?

— Oltre il confine! — ripetono quegli energumeni e, sospesa la lotta fra di loro, muovono concordi contro Amenotep.

Mentir salta sulla barca del figlio e ne tenta la difesa; ma è afferrato e ricacciato indietro ed Amenotep è atrocemente trafitto, con un colpo di forcione alla gola, poi una vanga gli spacca la fronte e mentre cade riverso nell'acqua, la sua barca dorata affonda con i rematori inebetiti.

— Oltre il confine! — trionfano i contadini e invadono la caverna e rabbiosi sfogano un loro oscuro bisogno di vendetta contro le mirabili opere secolari che ornano la roccia delle pareti.

Cadono in frantumi gli specchi preziosi con le cornici gemmate, onde, interrotto il giuoco sapiente dei riflessi, la notte invade la caverna e gli invasori si arrestano temendo.

Ma sono risospinti, affondati e schiacciati contro le pareti dai loro compagni, che dal lago urlano pazzamente.

Mentir, reso folle per l'eccidio di suo figlio, pur così nel buio, ritrova la scala della sua casa e, urlando al soccorso, arranca tremando, mentre gli invasori si dibattono inutilmente senza scampo. Egli ora ha compreso: il sacrificio di Amenotep illumina il suo spirito semplice.

Si vede nell'atrio a sommo della scala, fra le figlie e le nuore e i bimbi, atterriti dal fragore dei colpi e degli schianti e dal mugghiare che vien su dalla caverna.

E' la fine! Amenotep ucciso! La plebe ci ha sopraffatti.

— Che accade?

— Hanno capito l'inganno.... Mio figlio l'hanno ucciso!

— Quale inganno?

— I re mentivano. C'è un mondo più vasto oltre il confine sacro; ci sono uomini come noi a migliaia e terre felici e cieli più

vasti. Ma che importa ormai? Mio figlio è ucciso.

— Perché urlano così?

— La plebe vuol andare oltre il confine.

— Anche noi — arrischia una fanciulla.

— No, la nobiltà deve difendere il Re.

— Il Re? — grida una dama acutamente. — Il Re ci ha ingannati, costretti a questa orribile prigionia. — E seguita da altre compagne rientra nelle sue stanze e di lì, per noti anditi, penetrano nelle altre case rivelando con grida a tutti i nobili l'antica menzogna.

Così, mentre di sotto, nelle caverne del lago, la plebaglia urgeva all'assalto, nei palazzi si diffonde rapida la ribellione.

Quando Rham riebbe il dominio delle sue forze, nel letto, dove Tor lo aveva visto prima di essere imprigionato, i dignitari e le dame e gli ufficiali, che stavano intorno, bisbigliavano

con lampi sottili di minaccia negli occhi.

— Avete eseguito gli ordini?

Nessuno rispose.

Li guarda uno dopo l'altro, ricerca nell'intimo suo la forza magnetica per soggiogarli, ma quelli, spavaldamente, lo fissano soggognando.

Si leva, raccogliendo sui fianchi i lembi del piviale, e, ritto, con uno sforzo di tutto il suo spirito, dice pacatamente:

— Chi osa sottrarsi al mio volere?

Nessuno parla ed egli ode un gridio confuso dalle stanze remote.

Una dama, con un balzo di furia, è sul letto, afferra la mitra in punta e svelta gliela strappa e getta in aria, scoprendo la sua testa bruna e la sua faccia rasa.

Era la destituzione.

Mentre egli interdetto solleva la destra ferita in un estremo tentativo di comando, quella gente, sghignazzando sguaiata,

gli volge le spalle e fuggono verso gli altri nobili che schiamazzano per la reggia ed hanno accettato il grido della rivolta plebea:

— Oltre il confine!

Rham stette ad ascoltare le voci dei ribelli allontanarsi e morire nelle viscere cave del monte, finché si sentì solo nella sua reggia in un silenzio disperato.

— E' l'ora suprema!

Si denudò il petto a scoprire una placca rettangolare d'oro purpureo aderente alla pelle come un cilicio, stretta da due catenelle a maglie lunghe e fini, che giravano dietro le spalle incrociandosi sul dorso.

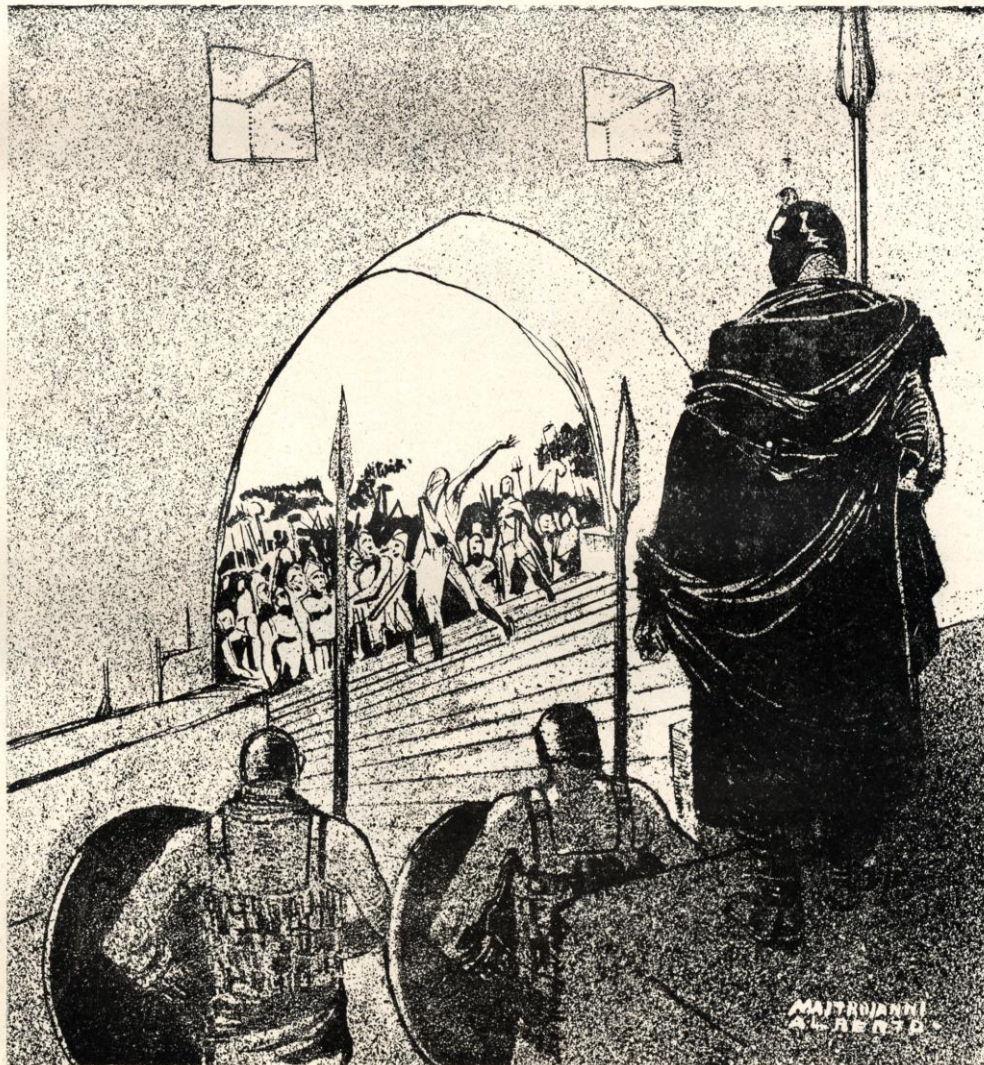
Era il "Secretum" dei Re.

Suo padre, morendo, glielo aveva saldato nel cuore.

Quello stesso monile si trammetteva, da duemila anni, di padre in figlio, nella dinastia che si vantava legittima discendente dei Ramessidi.

**Ulisse Perso**

(Il seguito al prossimo numero).



Le guardie di fazione alle scale dei palazzi...



**RASI ENRICO** (anni 13). — Se mi mandi ancora dei versi io divento matto. Per pietà, amico mio, scrivi in prosa, in prosa. Vale di più una bella idea in prosa che mille brutte idee in versi. Ciao, vogliami bene.

**IL MUTO** - Roma. — Caro amico, tu hai mille ragioni. Sono proprio le idee dei profani che, spesso, illuminano gli esperti in materie tecniche; ma questa non è una buona ragione perchè io promuova addirittura delle gare fra inventori... profani. Non si possono forzare gli inventori di professione, immagina se si possono estrarre le idee ai dilettanti! Saluti macchinosi.

**GRIFO** - Milano. — Il direttore ti scriverà presto. Saluti a tutti gli aquilotti del Gruppo Gaby Angelini.

**BAUSO NOVARESE** - Torino. — Buono il programma che ti proponi di svolgere in occasione del raduno torinese ed ottimo il preventivo di 48 fotografie che vuoi ricaviare in questa occasione: fotografie che in buona parte potrà pubblicare *L'aquilone* se non saranno troppo malvage. E attendo anche gli altri disegni di cui parli. Ricambio i saluti aquilonescamente.

**ENZO PANDOLFI** - Ancona. — Bravissimo. Mi ha fatto molto piacere sentire che il gruppo anconetano è ormai una realtà, riconosciuta perfino dall'insegnante vostro. Ed abbiamo pure appreso con altrettanto piacere che a giorni sarai a Roma. Vieni a trovarci al Ministero dell'Aeronautica e parleremo di molte cose e parteciperemo del lavoro futuro del vostro gruppo. Saluti cari a te e agli altri aquilotti.

**S. 56** - Milano. — Ringrazio il nostro prezioso amico S. 56 per gli abbonamenti. Attendiamo la fotografia aerea e ci auguriamo di rivederci presto. Saluti cordiali da Martini, Mattioli e dall'ombra di zio Falcone.

**RONDINE LUCCHESE**. — La caricatura di zio Falcone, che ci hai mandata non è una brutta cosa, ma è a matita; inoltre io credo che tu possa far di meglio. Ricordati di fare buona propaganda a favore di *L'aquilone* nella tua bella e gloriosa Lucca.

**AVIATRICE** - Roma. — E' inaudito. Io sono sempre io, e tu sei sempre tu; eppure non ci intendiamo. In verità io credevo che tu fossi più furba e che tu comprendessi, anche, che se io vi maltratto lo faccio per stuzzicarvi, per indurvi, insomma, a emulare gli altri. D'altronde: perchè non dovrei citare gli esempi di Rosalia Rizzi e di Avionetta, se sono gli unici esempi seri che io conosco? E infine: tu chiacchieri, ma gli aeromodelli li guardi costruire. E allora? Che tu sia sempre un'appassionata ed entusiasta dell'aviazione e del tuo giornale lo so, e sono pronto a gridarlo ai quattro venti. Dunque: pace. E stammi bene.

**FRECCIA NERA** - Roma. — Le tue osservazioni tecniche sono giuste, ma non hai capito lo spirito delle trovate. Ti spiego: l'idrocorsa di Bignami è stato già criticato da noi; l'aeroplano piramidale dell'ingegnere Ulisse è una... geniale e umoristica invenzione e l'aeroplano di Avionetta è stato già maltrattato dall'ingegner sofistico. Quel volo rimorchiato russo è stato compiuto su un "alante", che è del tutto differente dall'aeroplano di Avionetta. In questi giorni anche il nostro magg. Nannini ha compiuto un bel volo a rimorchio da Montecelio a Napoli. Saluti volanti.

**ALBERTO ROGANO** - Roma. — Bravo per la propaganda e per l'interessamento al libro del Maresciallo Balbo. Ora ti spiego il perchè della frase incomprensibile. Devi sapere che gli altimetri funzionano in base alla pressione atmosferica. Tu saprai anche che più si sale e più la pressione diminuisce. Par-

tendo da una pressione normale, al livello del mare, di 760 mm., l'altimetro segna da zero metri fino alla quota raggiunta man mano che il velivolo sale. Si verifica però il grave inconveniente che se si crea una depressione atmosferica, quella che in definitiva deriva dal maltempo, l'altimetro che è stato regolato a segnare la quota « zero » a 760 mm. segna una depressione, e perciò una quota, anche se il volo avviene al livello del mare. Ecco perchè il Maresciallo Balbo si preoccupava di sapere la depressione esistente nella zona dove si svolgeva il volo, dato che non poteva apprezzare l'altezza per la nebbia. Gli undici mm. di dislivello rappresentavano la differenza esistente tra la pressione normale (760 mm.) e la depressione esistente in quel momento (749 mm.). Il funzionamento dell'altimetro è identico sia per gli aeroplani che per gli idrovoltanti. Ti abbiamo rispettato il numero sei. Saluti a te ed ai tuoi simpatici compagari.

**S. N. 1** - Torino. — Nelle speciali tue condizioni è assolutamente escluso che tu possa aspirare alla qualifica di pilota. Potrai invece prender parte al concorso per gli specializzati, se sei abile alla visita militare. Soltanto in questo caso potrai vestire la divisa azzurra. Salve.

**GIORGIO TENANI** - Rovigo. — Prima di tutto devi sapere che i voli che tu chiami gratuiti e che si svolgono a Padova, Ferrara, Ravenna, ecc., sono voli di propaganda organizzati dall'Aero Club d'Italia. Sono voli a pagamento per i non soci e per gli iscritti all'O. N. B. e O. N. D. Gli abbonati a *L'aquilone* possono, naturalmente, volare come gli altri, e cioè pagando una modesta somma. Particolare interessante: con quindici lire un ragazzo può compiere un volo e diventare abbonato a *L'aquilone* per un anno! Come vedi, tu hai preso un granchio nell'Adigetto, il che è comico. Tu hai confuso i raduni de *L'aquilone* con i voli di propaganda offerti dall'Aero Club d'Italia. In quanto al suggerimento d'uno pseudonimo non ci pensare nemmeno. Starei fresco se incominciassi a suggerire degli pseudonimi agli aquilotti!

Addio sonni tranquilli. E poi non voglio pensare che i miei aquilotti non abbiano quel tanto di fantasia necessaria per inventare uno pseudonimo originale. Il mondo della fantasia è infinito come l'universo.

**AZZURRA** - Verona. — Benissimo, e viva il... terremoto. Il tuo racconto verrà pubblicato presto, con qualche unghiatina mia. La tua fotografia l'ho inchiodata sul muro ed ogni tanto la guardo per consolarmi (male comune mezzo gaudio. Fra brutti si sta bene). Continua nella tua opera di propaganda. L'abbonamento di Tognini è giunto sano e salvo. Azzurrità.

**GIUSEPPE RICCARDI** - Torino. — Gli abbonati di Torino voleranno tutti. Ad ogni modo, se per cause di forza maggiore qualcuno non potesse volare, questo qualcuno sarebbe sempre l'abbonato arrivato ultimo. Ecco perchè giova abbonarsi per tempo. Arrivederci presto.

**GUIDO ZERGA** - Genova. — Simpatico amico, ti faccio sapere che presto riceverai l'« S. 55 X. » che tanto desideri. Sono molto contento d'essere diventato un aeroplano. Ciao.

**FALCHETTO** - Trieste. — Ti ho fatto spedire gli indirizzi che hai richiesto. Sono pochini gli abbonati di Trieste ed io spero che troverai il modo di aumentarli. Auguri e volanti saluti.

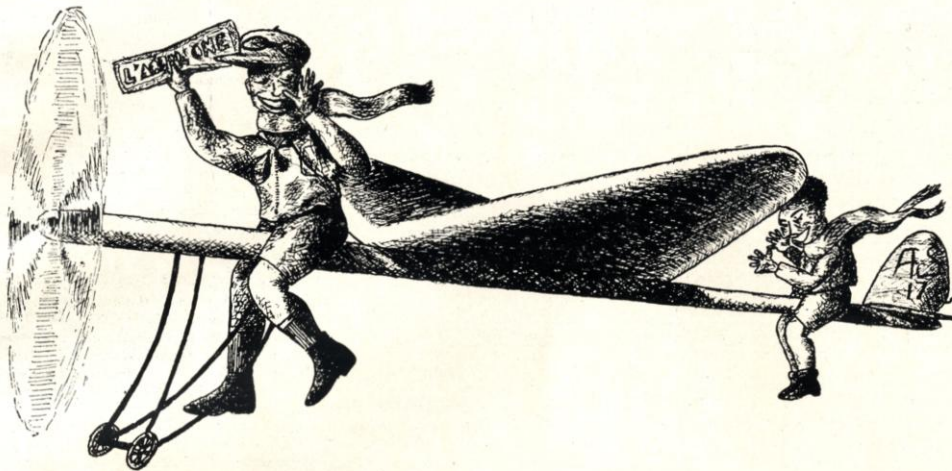
**LEONELLO BORSETTA, MARIO DI GIOACCHINO** - Roma e ORLANDO TIMO - Torino. — Bene accolti sono stati nella aerofamiglia de *L'aquilone* i nuovi aquilotti da voi procurati. Bravi!

**ALA VENEZIANA** - Venezia. — A tuo nome invito tutti gli aquilotti e le rondini di Venezia, del Lido e di Mestre a riunirsi domenica 5 maggio alle ore 11 nella Piazzetta dei Leoncini per accordi diretti alla formazione del gruppo veneziano. Presentarsi con una copia de *L'aquilone* in mano. Saluti e auguri.

**ITA MEAZZA** - Torino. — Puoi immaginare con quale gioia sono stati accolti la tua lettera ed il relativo vaglia per sei nuo-



Ecco come il pittore Mastrojanni ha veduto una scena al campo del Littorio durante i voli di propaganda indetti dal Reale Aero Club d'Italia. L'uomo lungo che non mostra il viso è il marchese Borea d'Olmo: il suo vicino, brutto come lo sfratto, dovrebbe essere il nostro direttore. E dire che i nostri pittori, noi li paghiamo!



Il pianto delle galline di Aquilotto sperduto, del quale lodiamo la vivace fantasia

ve rondini e un nuovo aquilotto, tutti torinesi. Essi sono naturalmente giunti in tempo per prender parte al raduno che tanto vi appassiona. L'abbonamento per Elena Ferrero è stato passato al Fondo Gaby Angelini, che, come sai, serve a mandare in regalo *L'aquilone* a coloro che, pur essendo appassionati per l'aeronautica, non hanno la possibilità economica di abbonarsi al nostro giornale. Grazie dunque e saluti cari.

ASPIRANTE AVIATRICE N. 1 - Bergamo. — Io non ho risposto ad una tua lettera? Credo che tu abbia voglia di scherzare. Io rispondo a tutti, sempre. Ad ogni modo sono contento che tu non mi serbi rancore. Tutte le volte che qualcuno dichiara d'essere in collera con me, io salto un pasto (e non per nulla io ho in programma dieci pasti al giorno...). Ma torniamo a te, cioè alla futura, anzi all'imminente aviatrice. Sono molto contento, ma molto, e vorrei che il giorno in cui ti consegneranno l'aquila d'oro tu pensassi un momento a me, che ho auspicato quel giorno e che — se me lo permetti — ho un peccato contribuito alla tua decisione lodevolissima. Coraggio, dunque, e non disarmare. (Se poi dovessero rinchiuderti in un collegio, io manderei un mio fido con un apparecchio d'alta aerobazia per farti evadere). Peccato che tu non insegni più: credo che tu sia un'ottima e preziosa divulgatrice e comunicatrice di sane e generose idee. Intanto approfitta della libertà per prepararti a superare la non facile prova. Auguri e cordialità alate.

L'UCCELLACCIO - Roma. — Bravo, anche tu sei entrato trionfalmente nella schiera dei benemeriti de *L'aquilone* con i primi tre nuovi abbonati che hai mandato. E con

molto piacere tengo la tua promessa di mandarne ancora un altro buon numero. Salve.

ORLANDO MINNI - Torino. — Graditissimi sono giunti i sette nuovi aquilotti da te procurati. Di fronte ad un efficacissimo lavoro di propaganda quale tu svolgi tra i tuoi compagni, c'è da sperare che anche gli abbonati che dormono si sveglino e diano il loro contributo per rinforzare la famiglia de *L'aquilone*. È stato corretto l'indirizzo di Bioreci. Saluti cari.

FERDINANDO DANUSSO - Milano. — Il tuo vaglia pervenne regolarmente e fu provveduto al rinnovo del tuo abbonamento. L'annata del 1932 devi averla ricevuta da Torino, ove una volta si stampava *L'aquilone*. Salve.

TRENTO ZAPPA - Romano Lombardo. — Il tuo abbonamento è scaduto il 31 dicembre, e se desideri ricevere il giornale, occorrerà che tu mandi vaglia di lire 7 e non di lire 3 come facesti la volta precedente. Saluti.

MOTORE A TRE CILINDRI - Crema. — Caro il mio motore, le tue buone disposizioni per la diffusione de *L'aquilone* mi fanno sperare che potrai procurare qualche abbonato. Se riuscirai, ti farò mandare il giornale in regalo, date le speciali tue condizioni. Anche le bambine possono prender parte ai nostri concorsi, purché siano alunne di una scuola pubblica. Auguri.

AL GRUPPO DANILÒ BARBICINI di Ancona la direzione e la redazione de *L'aquilone* ricambiano cordialmente i saluti e gli auguri giunti graditissimi.

VEZIO VECCHI - Grosseto. — Adoperati per-

ché cotesto rivenditore ordini un maggior numero di copie del giornale, se, come dici, le richieste sono superiori. Farò ricerche del tuo disegno. Il volume *Il costruttore di aeromodelli* uscirà prossimamente. Ricambio i saluti aerodinamici.

Ringrazio tutti gli aquilotti e le rondini, anche a nome della direzione e della redazione, per gli auguri pasquali. Mando un saluto violento particolarmente a: Corsi Francesco di Sezze, Libero Biasin di Pordenone, Giuseppe Savoia di Messina, Avionetta di Milano, Rossato di Valdarno, Carlo Butti di Cantù, Fratèl Dionisio di Milano e a Franco Salerno di Napoli. Vi ricorda tutti con affetto il vostro

**Zio Falcone**

## I doni de "L'aquilone,"

Il 1° maggio, cioè oggi, è cominciata la spedizione dei modelli S. 55 X e S. 66 agli abbonati nuovi e S. 66 e S. 71 ai vecchi abbonati.

Tutti, vecchi e nuovi aquilotti, sono pregati di avere un po' di pazienza perché le spedizioni da farsi sono numerose e non possono essere compiute con troppa sollecitudine.

## Aeromodelli e Accessori

Via Riva Reno, 118 - Bologna

Motorini ad aria compressa  
Elastico - Eliche - Legno di Balsa  
Vernice Cellon - ecc. ecc.

TUTTO per il COSTRUTTORE  
DI AEROMODELLI

Chiedete Catalogo M. V. 1935  
inviando Lire 1,50



## USCIRÀ 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.

## AEROMODELLISTI

Il leggerissimo legno di Balsa - il compensato dai più piccoli spessori - i migliori cuscinetti a sfere e tutto il materiale per la costruzione di un modello volante, lo potete richiedere a

**MOVO**

Via Carlo Ravizza, 16 - Milano

Listino prezzi dettagliato  
inviando Lire una in francobolli



**CHIEDETE**

per la lavorazione  
del legno alle

**OFF. MECCANICHE GREGORI  
di SCHIO**

Ultima stampa descrittiva della

"UNIVERSALE GREGORI", Mod. 1935

Macchina combinata per le otto principali  
lavorazioni del legno

**LA PIÙ SEMPLICE, COMPLETA, ECONOMICA**

# La trasvolata mediterranea di Dedalo e la tragedia di Icaro

Non tutte le favole sono favole. Anzi, in ogni favola si adombrano realtà cosmiche od umane.

Il *mythos* — la favola con il suo racconto o discorso — *logos* — in una parola la mitologia, non è che una rappresentazione allegorica d'antica sapienza e una serie di profonde lezioni di fisica e di morale, coperte di un velo simbolico.

Tenendo ciò bene nella mente, voliamo dall'Isola di Creta alle foci dell'Eridano come lo chiamavano gli antichi, che è quanto dire del Po; voliamo — ma senza precipitare con essi — in compagnia degli eroi, volatori sfortunati quali Icaro scomparso nelle acque dell'Egeo e Fetonte il cui corpo venne ritrovato dalle Ninfe dell'Esperia dette Esperidi ed anche Atlantici e un'altra volta spiegheremo il perché quando racconteremo dello sfortunato Fetonte. E voliamo anche con Dedalo più avveduto e quindi più fortunato del figlio Icaro.

\*\*\*

Povero Icaro: era un buon figliolo nato da quel grande ingegno ch'era il padre Dedalo, artefice portentoso, meccanico, scultore, inventore della scure, del livello, del succhiello e di altri ingegnosi strumenti.

Si attribuisce a lui anche la gloria di aver costruite le prime antenne per le navi ed inventate le vele. Bravuomo Dedalo, ma invidioso, tanto da far morire segretamente il proprio nipote Talo di cui pure aveva molto preso a cura l'educazione, solo perché Talo aveva inventato una ruota per i vasellai e inventata la sega incidendo la mascella di un animale.

L'Aeropago lo condannava a morte, ma tradotta questa condanna nel bando, Dedalo abbandonava Atene per ritirarsi, nell'Isola di Creta di cui era re Minos, un re mica male, severissimo in fatto di morale.

Fu questa severità che gli fece perdere il favore che aveva per Dedalo, allorché questi compose un plastico in legno, raffigurante una giovenca, ritenuto vergognosamente sconio. Per questo fatto, Dedalo, dal molteplice ingegno, fu rinchiuso con il figlio Icaro nel grande labirinto ch'egli stesso aveva costruito. Ovidio vuole invece che fosse rinchiuso in una torre. Comunque fosse, grande era in Dedalo il desiderio della libertà, a riconquistare la quale pensò a nuove avventure.

\*\*\*

Non voleva Dedalo rimanere nel labirinto dove vagava il Minotauro, mostro nato da strani amori, o pur nella torre. Ma come mai avrebbe potuto uscire da un'isola in mezzo al Mediterraneo e guardato a vista com'era?

Pensa e ripensa e infine dice a sè stesso: « Se Minos oppone alla mia libertà la terra e l'acqua, mi rimarrà almeno sempre aperta la via dell'aria e per questa via io appunto me ne fuggirò. Possessa pur Minos tutta la terra, ma egli non ha alcuna autorità nell'impero dell'aria ».

Immaginò, pertanto, un'arte fino allora ignorata, affatto nuova nella natura e precisamente l'arte di volare. Disse al giovane Icaro di raccogliere tutte le penne che il vento portasse e mentre il figlio stupito lo guardava, non prevedendo quanto fatale sarebbe stato per lui ciò che il padre andava costruendo, Dedalo metteva inciene le penne disponendole in guisa che le più piccole rimanessero alla base fino ad arrivare con insensibile gradazione a collocare le più lunghe all'estremità, attaccando quelle di mezzo con filo e quelle più lunghe con cera che Icaro ammoliva riscaldandola tra le mani e dando loro quella forma e quella curvatura medesima che hanno le ali degli uccelli.

Quando Dedalo ebbe completato l'apparecchio, ne volle fare egli stesso il collaudo, alzandosi da terra e rimanendo qualche tempo sospeso in aria, con l'equilibrio delle ali. Non è il caso di penetrare i misteri della fisico-meccanica dedalea. La storia dei tempi eroici non ci ha trasmesso disegni di sorta.

In ogni modo, dopo il felice collaudo, con lieve atterraggio proprio come si fosse trattato d'un uccello, l'autentico aviare Dedalo — aviare nel senso integrale della parola — si rivolse al figlio perché si alzasse con lui, dicendogli:

— Tieni la via di mezzo, perché se volerai troppo basso, l'umidità ti renderà pesanti le ali e se andrai troppo alto, il fuoco te le abbrucerà; cerca di evitare i due estremi e guardati soprattutto, dall'accostarti all'Orsa Maggiore o alla Spada d'Orione; lo sono con te e tu guarda attentamente le mie manovre ».

Così detto, con la mano che gli tremava, adattò le ali alle spalle del giovane Icaro e gli insegnò l'uso che doveva farne, non senza versare qualche lagrima di tenerezza e di timore.

Decollò Dedalo per il primo e lo seguì il figlio che non perdeva mai di vista. Giù i due aviatori avevano trasvolato quasi tut-

te le Cicladi avendo compiuto oltre duecento e cinquanta chilometri di percorso, quando il giovane Icaro volle prendere più alta quota, senza più seguire la paterna guida, preso da giovanile abbrezza per l'azzurro dei cieli. O quale gioia salire ai cieli dell'Ellade avendo sotto il luminoso Egeo!

Con questa folle gioia, Icaro, andava sempre più verso il Sole, inconsapevole della sua imprudenza. Il calore del Sole infatti, a poco a poco liquefaceva la cera che teneva unite le penne delle sue ali così che il vento non le poteva più sostenere. Invano l'incanto agitava le braccia, invano chiamava in soccorso il padre che più non lo vedeva. Ogni sforzo, ogni tentativo di salvezza oramai era inutile e lo sventurato Icaro precipitava nel mare che fu poi chiamato Icaro, tra le Cicladi e le Sporadi settentrionali.

Quelli che vogliono sapere tutto dicono che questa è una favola. Le ali di Dedalo non sarebbero che le vele da lui inventate e la tragica fine di Icaro non altro che il castigo — alla temerità e alla presunzione, così comune ed ordinaria nei giovani —.

Si vede che quelli che vogliono sapere tutto non sono mai stati giovani. Questo è certo: che con il piombo dei loro quintali di sapere, non sono nati per le vie

del cielo, non sono nati per gli alti conubi con il sole e con le stelle. Gli aviatori, da Icaro in poi, possono precipitare, ma sanno anche andare in alto e lontano.

\*\*\*

Un antico bassorilievo, citato dal Winkelmann nei suoi « Monumenti inediti » rappresenta Dedalo occupato ai suoi lavori di costruzione: d'ali e nelle medaglie di Pessinunto vedonsi Dedalo ed Icaro in volo; e v'è ancora un sonetto italiano che descrive il dolore di Dedalo per la caduta di Icaro.

Dedalo giunse solo, prima, in Sardegna e poi a Cuna nella Penisola nostra: dove fabbricò un tempio ad Apolline consacrando gli le proprie ali e dipingendo sulle porte tutta la propria storia. Visse colà, Dedalo, in grande onore. Ridusse un'altissima rupe a tale stato da potervi fondare una città inespugnabile, a cui si accedeva per un angusto sentiero, così che bastavano tre o quattro uomini a difenderla. Aprì caverne termogene, scolpì statue.

Da Cuna, Dedalo, si trasferì in Sicilia ospite di quel re Cocalo, amatissimo dalle figlie del re per le quali costruiva meravigliose macchinette. E quando Minos, re di Creta, ebbe la brutta idea di venire in Sicilia per riprendersi Dedalo, le figlie di Cocalo uccidevano il cretese affogandolo in un bagno.

Così Deda'lo continuò a vivere libero con il ricordo del figlio perduto, in contemplazione dei liberi spazi nei quali si era per il primo cimentato.

Teniamoci a questa preistorica fantasia che è tanto bella, al mito che non è bugiardo.

**Gino Piva**

