

e Firibiribombo, Leonontrone Arcitononantre, Sbarone ed Escarobombardon della Papirotonda. Con quale di questi nomi egli visitasse l'Arsenale di Venezia, l'ottava delle sette meraviglie del mondo, precisamente non si sa. E certo però che, mentre egli si trovava colà coll'innamorata sua, sospirò d'amore così ardentemente che il fuoco si apprese con la rapidità del fulmine tutt'intorno. Sorrise il gran Capitano e d'un salto fu in mezzo al mare ove, aperta l'ampia bocca e aspirando a più riprese, si tirò in corpo tutta l'acqua dell'Egeo. Di corsa fu di nuovo a Venezia e là, emettendo l'acqua, precisamente non dalla parte stessa per la quale era entrata nel suo corpo, smorzò il terribile incendio, salvò l'Arsenale e la donna sua.

Lo spirito di Roma, la personificazione del trasteverino, era data da due tipi diversi fra loro: Meo Patacca, ardito e attaccabrighe, e Marco Pepe, donnaiuolo, spavaldo e pauroso.

Stenterello, il nemico dichiarato dell'Accademia della Crusca, rappresentava la Toscana ed appariva, dice il Mercey, quasi il volgare discendente del Machiavelli, del Boccaccio e dell'Aretino. Così, come la Calabria dava Giangurgolo e Coviello e da Siena usciva Cassandro, vecchio marito contento, tutte le regioni italiane, tutte le città, si può dire, avevano il loro tipo o originale o derivato da altro maggiore, tipo che assumeva caratteri speciali secondo i costumi e le abitudini delle varie terre d'Italia e che fu quasi sempre la espressione della grazia e del ridicolo, delle passioni, delle buone qualità e dei difetti del popolo.

Le marionette pertanto trionfavano in tutta Italia cui spettava la priorità in tal genere di spettacoli, così come ad essa spettava la priorità nella commedia dell'arte. Si può ben dire anzi che, come i comici dell'arte, le marionette hanno prodigato attraverso ai secoli le loro brillanti improvvisazioni ed hanno tenuto alto il vessillo della

satira in mezzo a tutte le vicende storiche e religiose senza che alcuno si preoccupasse di trasmettere da un tempo all'altro il testo delle varie azioni sceniche, fidando nella perenne tradizione delle cose gaie e nel rinnovarsi continuo di esse. E quando Carlo Goldoni, il grande riformatore, ai vecchi *scenari*, che gli attori svolgevano fantasticamente e capricciosamente, sostituì il suo teatro scritto nel quale la natura e la vita erano ritratte con fedeltà e con quella indulgenza che non impediva di *castigare ridendo mores*, allora la vecchia commedia dell'arte ebbe il suo regno soltanto nei piccoli palcoscenici delle marionette. Là, sapientemente mossi da mano abile ed esperta, i personaggi rappresentavano acrobati e mimi, ballerini, musicisti e comici, sempre però artisti del riso e della trovata gaia ed allegra: sentenziosi e salaci, enigmatici nelle risposte, prodighi di consigli, di ricette portentose, enfatici nei soliloqui e nelle frequenti tirate esuberanti di metafore, di antitesi e di iperboliche similitudini.

Tuttavia sotto il grottesco e il faceto, sotto la grazia e la giocondità dei vari tipi popolari c'era sempre lo studio dei diversi caratteri umani e ne usciva sempre il trionfo della sincerità e del buon diritto contro la prepotenza e la ipocrisia. Fu senza dubbio per questo costante e ininterrotto succedersi di sane e, ad un tempo, allegre presentazioni sceniche che argutamente fu detto doversi preferire una commedia ad una tragedia, una farsa ad una commedia, una pantomima ad una rarsa e le marionette a tutto il resto.

Restino adunque esse sempre sulle piccole scene a maggior gloria di Osiride e dei pupazzi che in suo onore portavano in giro gli antichi egizi, restino a perenne diletto di tutte le future generazioni alle quali è pur giusto sia conservato un teatro

che ne' comici sali il pianto
e ne' tragici eventi, eccita il riso.

**RICCIOTTI
BRATTI.**



LA BALLERINA (fot. Sebellin).



SOMMARIO:

Il dirigibile militare italiano • Eleganze freddolose • La caccia grossa di Roosevelt in Africa • Uomini antichi e invenzioni moderne • Come si fabbrica il formaggio di grana • Divertimenti e feste di contadini austriaci.

IL DIRIGIBILE MILITARE ITALIANO

Note e impressioni dopo un'ascensione sull' « I bis ».



Il dirigibile militare italiano rappresenta la perfezione conseguibile nell'aeronautica secondo i mezzi dei quali si può disporre ai giorni nostri. La superiorità dell'Italia in questo campo è tacitamente riconosciuta anche dai competenti stranieri.

La storia del dirigibile è un po' come la storia di parecchie delle maggiori invenzioni italiane. Siano paese il nostro: pochi quattorni, e ingegno a dovizia!.. Però guai a chi spera d'aver incoraggiamenti all'inizio d'una scoperta, qualunque ne possa essere l'importanza.

I capitani Crocco e Ricaldoni, gli inventori della macchina aerea, senza l'appoggio morale e l'aiuto materiale d'un uomo geniale e buono come il colonnello Mario Moris, probabilmente non avrebbero ancora potuto dare alla patria il bello e potente ordigno di difesa.

La narrazione dei primi studi, dei tentativi, delle difficoltà d'ogni genere incontrate dal Ricaldoni e dal Crocco riuscirebbe un racconto edificante per tutti e specialmente per gli inventori italiani. Sempere persistere, grazie alla guida del Moris, e hanno vinto.

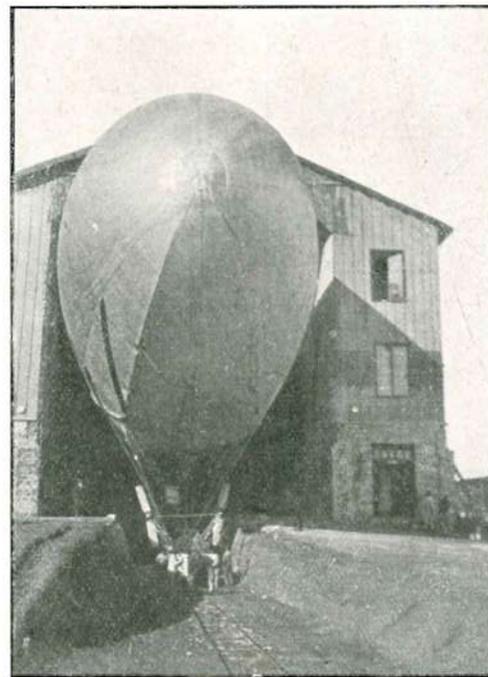
Una delle condizioni indispensabili per gli studi e per gli esperimenti era quella di poter

combinare gli uni e gli altri con ogni comodità, in un luogo appartato lungi da occhi indiscreti, in un ambiente di assoluta calma, anche dal punto di vista meteorologico. Il colonnello Moris pure in ciò ebbe la mano felice. Fu scelto come posto adatto un quieto angolo ad una quarantina di chilometri da Roma, sulle sponde del lago di Bracciano.

La vallata, inclinandosi dolcemente sul lago, si prestava per farvi sorgere un capannone capace di ospitare costruttori e materiale.

Gli unici abitanti di Vigna di Valle erano tre o quattro contadini d'un vecchio casolare, intenti ai lavori campestri e certo poco propensi a spiare l'impresa dei volenterosi ufficiali.

Fissato il luogo, bisognava pensare all'*hangar*. Il colonnello Moris, l'altro giorno, quando parlò ai senatori e deputati, accennò alla ingegnosa *paupertas* del genio di Roma, aveva ragione. Sul principio si progettò di far costruire il capannone in cemento e legname. Ci volevano parecchie decine di migliaia di lire, e dove si trovavano? Si immaginò di ricomprare le tavole di qualche costruzione in legno fuori d'uso. Pel tiro a segno di Roma era stato acquistata a



L'« I BIS » ESCE DALL'« HANGAR ».

Milano la grande baracca che durante l'ultima esposizione servì per il concorso aereo-

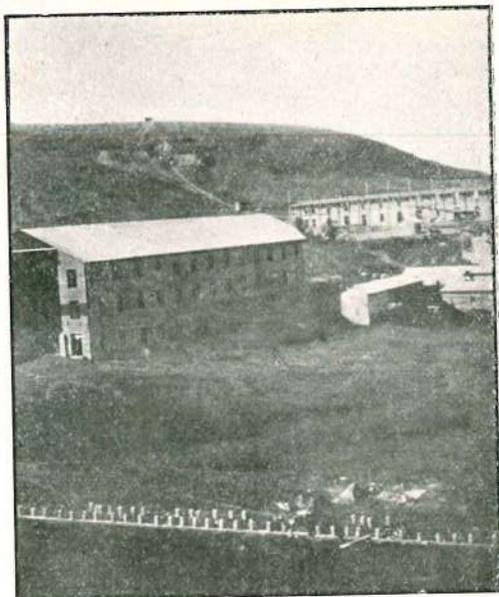
statico. Dal tiro a segno, finita la gara internazionale, si ricomprò il legname per poche migliaia di lire, e con quello si elevò il grandioso hangar, che ora è dato ammirare a Vigna di Valle. Intorno al baraccone, con sapiente adattamento architettonico, si costruirono le modeste camere per gli ufficiali e le



A PICCO SUL LAGO DI BRACCIANO.

stanze per le officine. Poi si edificarono altre baracche minori per le famiglie degli ufficiali e per i vari servizi: per l'energia elettrica, per la stazione radiotelegrafica, per la fabbricazione dell'idrogeno, per l'attendamento dei soldati. Ora Vigna di Valle è in progressiva trasformazione e finirà col diventare un vero villaggio militare, il primo del genere in Italia. Sono in avanzata costruzione una caserma in muratura capace di contenere duecento soldati, un edificio per l'aerodinamica, una casina per gli ufficiali.

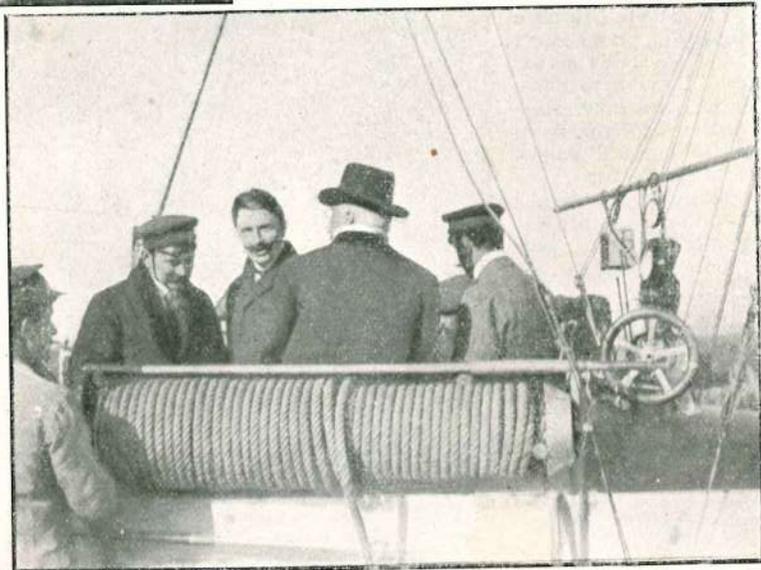
E si noti: i soldati



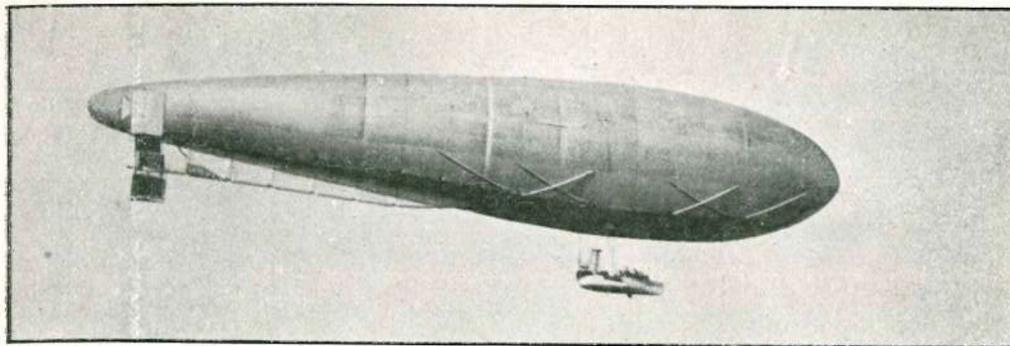
« L'HANGAR » DI VIGNA DI VALLE VISTO DALLA NAVICELLA.

fanno da muratori, da scalpellini, da fabbri, da tutto. Sulle prime il segreto più geloso veniva mantenuto intorno a tutto ciò che riguardava Vigna di Valle; ma ora, dopo i trionfi ottenuti, i giornalisti vi sono ammessi senza difficoltà; i fotografi non c'è più il divieto assoluto d'un tempo e perfino il cinematografo è penetrato nel sacro recinto.

Se gli studi per il dirigibile non furono brevi — circa tre anni — il progresso di esso dopo



IL CAV. G. NESTI DEL «CORRIERE DELLA SERA», IL CAV. A. MERCANTI DEL «TOURING», IL GENERALE LAMBERTI E IL TENENTE SCELISI, NELLA NAVICELLA.



L'«I BIS» IN NAVIGAZIONE.

la sua costruzione fu rapidissimo. Il primo d'ottobre del 1908 fu compiuto il primo viaggio aereo, riuscito tanto felicemente, che durante quel mese si fecero altre 15 ascensioni,

e fa una serie fortunata di viaggi fino a compiere or non è molto il raid famoso da Vigna di Valle a Napoli e a Roma, percorrendo 450 chilometri e restando in aria oltre 14 ore, consumando soltanto una quantità minima di zavorra e conservandone a bordo oltre 200 chilogrammi, che avrebbero potuto benissimo essere benzina e permettere così all'aerostato di navigare ancora per 10 ore e per altri 400 chilometri.

Ora dopo 42 ascensioni l'*I Bis* è stato sgonfiato e riposerà fino a primavera in attesa di entrare a far parte della flotta aerea con altri due dirigibili di cubatura almeno doppia, cioè di 4 o 5000 metri cubi.

Ma è poi il dirigibile nostro quella meravigliosa macchina aerea che tutti vantano?

Chi, come me, ha avuto la fortuna di fare su di esso una escursione, ne discende sem-



IL TENENTE MUNARI DOPO UNA DISCESA.

comprese quella del 19 con a bordo il ministro della guerra, quella del 30 col Duca di Genova e quella del 31 con l'escursione a Roma.

In novembre 1908 il primitivo aerostato fu sgonfiato; ma durante la navigazione i capitani Crocco e Ricaldoni avevano fatto altri studi diligenti e felici esperimenti. Il dirigibile *N. 1*, nell'inverno scorso, subiva tali modificazioni e trasformazioni da doverlo considerare come completamente rinnovato. Gli si applicarono i piani mobili — una geniale innovazione che dà una grande sensibilità al pallone — l'armatura, che era rigida, diventò articolata; le eliche presero altra forma; la navicella fu congegnata in guisa da consentire all'aeronaive di orientarsi al vento e da non offrire più ad esso che una minima resistenza.

Il 17 agosto 1909 l'*I Bis* perfezionato esce



I DUE PILOTI DELL'«I BIS»: IL TENENTE SCELISI E IL CAPITANO PONZIO.

plicemente entusiasmato. La sensazione che si prova uscendone è questa: la completa assenza di ogni impressione, tanta è la sicurezza di movimenti, di stabilità dell'ordigno.

Gustavo Nesti.