

# L'AVVOLONE

Abb. annuo L. 14 - Semestrale L. 7.50  
Estero L. 28 - Un numero Cent. 30  
I numeri arretrati costano il doppio

**settimanale di aeronautica per i giovani**  
Concess. escl. per la vendita: MESSAGGERIE ITALIANE - Via Milazzo, 11 - Bologna

Direzione Ammin. e Pubblicità: Roma  
viale dell'Università, 4 - Telef. 45-317  
Uff. di Pubblicità di Milano in v. Gesù, 6



INTERPRETAZIONI STORICHE - IL VOLO DI CIRANO DI BERGERAC

## POESIA DEL VOLO

L'aeroplano non ha avuto ancora il suo poeta. Noi aspettiamo che sorga il cantore della nostra era aviatoria. Noi aspettiamo l'epopea che celebri i grandi viaggi aerei, le crociere avventurose, gli eroi del cielo e dei venti.

Un'epoca che ha aperto le ampie vie degli spazi agli uomini, ha bisogno di essere cantata come furono cantate le grandi guerre dell'antichità: le imprese del nostro tempo, a cui le squadre aeree che percorrono le altissime vie del mondo conferiscono una inconfondibile impronta che le distingue dalle imprese dei tempi passati, hanno bisogno di essere cantate da un grande poeta.

Egli ci dirà la storia di questa avventurosa e fiabesca conquista di un mondo finora ignoto, che segnerà l'epoca nostra ai nostri discendenti chiamandola l'era del volo. Egli ci descriverà la passione dolente degli uomini innamorati degli spazi aerei, impotenti e sognanti, protesi verso il cielo irraggiungibile e lontanissimo, irridente al pazzo desiderio di conquista. Egli ci narrerà la incertezza dei primi voli e la gioia insperata delle prime vittorie certe. E noi sapremo da lui i nomi di quelli che ebbero fede nel cielo, quando esso sembrava voler respingere gli uomini dal suo regno; e i

nomi di quelli che forzarono le sue leggi raggiungendo le altezze smisurate; e di quelli che presero possesso delle altre strade del mondo da padroni, che additarono le vie aeree come le più facili per il transito degli uomini, per raggiungere le più lontane contrade della terra.

C'è tutta una poetica storia da raccontare che a noi, vicini nel tempo ad essa, sembra di tutti i giorni, ma che apparirà agli attoniti occhi di coloro che ci succederanno, come un mito bello ed antico degno d'essere cantato dai poeti.

E il mio pensiero torna agli apparecchi della Crociera del Decennale che il cielo aveva accolti nella loro corsa sopra il deserto dell'oceano,

## SIGNIFICATO DI UNA CROCIERA

Quando il mefitofelico direttore de *L'aquilone*, con quel suo sorrisetto balenante di riflessi d'inferno, mi pregò di scrivere qualche pagina sulla Crociera Aerea del Decennale, mi guardai attorno in cerca di qualche oggetto abbastanza pesante e angoloso da scaraventargli sull'irsuto capo.

Sì, perchè è un tiro realmente malvagio pretendere che io, avversario incallito e irriducibile della

declamazione, mi metta, come troppi altri, a raccogliere a bracciate, nel gran calderone della retorica e dell'entusiasmo a freddo, i soliti aggettivi superlativi, i consueti avverbii sonori: meraviglioso, sublime, prodigioso, eroicamente, vibrante, sterminato...

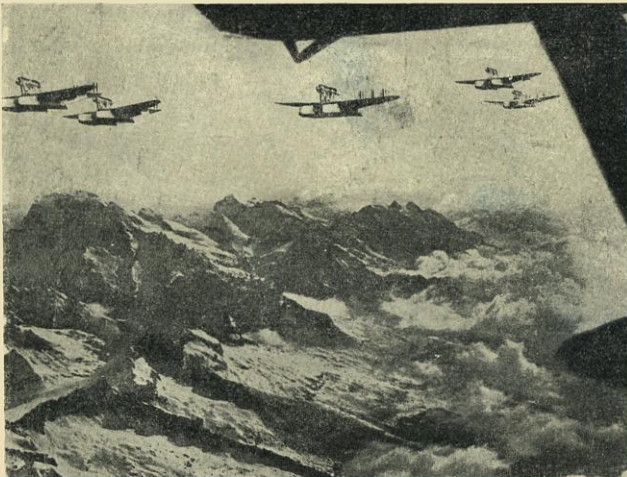
Il cielo e il mare furono i soli testimoni di così eroica corsa da un capo all'altro del mondo e mai impresa umana fu compiuta in un'atmosfera più degna.

Noi aspettiamo dunque che sorga il cantore della nostra era aviatoria.

C. d. N.



I piloti della squadra atlantica



Sopra: gli apparecchi superano in formazione le Alpi. Sotto: alla fonda, nelle acque di Reykyavik

declamazione, mi metta, come troppi altri, a raccogliere a bracciate, nel gran calderone della retorica e dell'entusiasmo a freddo, i soliti aggettivi superlativi, i consueti avverbii sonori: meraviglioso, sublime, prodigioso, eroicamente, vibrante, sterminato...

Senonchè, (senonchè è parola bizzarra, che guasta le belle cose e corregge quelle antipatiche) senonchè, dicevo, mentre m'accingeva a scegliere le frasi più roventi per rifiutare il pesante incarico, ecco che le semplici parole *Crociera Aerea del Decennale* operarono su di me una strana magia. Il direttore con quei suoi occhi a cavatappi non mancò d'accorgersene, dichiarò che io avevo accettato e a me non riuscì di rispondere di no.

La magia consisteva nel mondo di cose e di pensieri che la breve espressione rivela.

*Crociera*; parola piena di spazio, di lontananza, di profili di terre esotiche intraveduti al cader del giorno fra cielo ed acqua. Soste brevi, agitate, nelle quali si è già dimenticato l'arrivo felice per pensar solo alla partenza piena d'incognite...

*Aerea*. La crociera, che già di per sé è romanzo dei più alti e nobili, sale addirittura a livelli eroici (maledizione, la parola grossa m'è sfuggita. Ma come si fa a evitarlo?) perchè si svolge attraverso l'aria, ossia attraverso un elemento di cui conosciamo in profondità, e non molto bene, poco più d'una ventina di chilometri.

*Del Decennale*... Questa Crociera aerea, d'una difficoltà che fece sogghignare d'incredulità e d'ironico compatimento tanti *competenti* d'oltre-frontiera, l'Aeronautica Italiana l'ha compiuta soltanto dieci anni dopo la sua rinascita da quel groviglio di materiali arrugginiti e da quello sbandato manipolo d'aviatori delusi che era la forza aerea nazionale del 1922.

E questa è storia, perchè è realmente accaduta, e sotto i nostri occhi, ma è anche leggenda, perchè della leggenda ha il profilo poetico che, se da un lato si radica saldamente nel piano delle realtà, s'immerge con la vetta negli indistinti, meravigliosi cieli dell'inverosimile.

Immaginate ora per un momento di dover raccontare voi, nonni, fra cinquant'anni, la Crociera del Decennale ai vostri turbolenti nipoti. Forse è questo un modo di comprenderne meglio tutta la grandezza.

"Dovete cominciare, ragazzi miei — prenderete a dire — col raffigurarvi un'Italia completamente diver-

sa da questa d'oggi. Ci trovavamo chiusi nel Mare Mediterraneo e il respiro cominciava a farsi difficile per la vigorosa gioventù d'allora, che abbisognava di spazio e d'aria per stendere le membra gagliarde. Come potevamo sgranchirci lo spirito e il corpo, serrati in confini così ristretti, prima della guerra etiopica? Il mare? Ma il mare, per una razza come la nostra che aveva spalancate alle altre le porte degli oceani del mondo e fatto sorgere terre immense e ricchissime dove gli altri supponevano che fosse l'Abisso Tenebroso o il Gran Dragone, non poteva più dire gran che.

Rimaneva l'aria che ancora era di tutti, o meglio, di chi aveva il fegato di dominarla. (A questo punto i vostri nipotini, con pochissimo rispetto per voi, sghignazzeranno; perchè è chiaro che, per ragazzi del 1990 o giù di lì, la navigazione aerea sarà tanto drammatica quanto per noi il tram elettrico o il baroccio coi buoi). Non dovete dimenticare, monellacci, — continuate voi aggrottando le bianche sopracciglia — che l'aeronautica era ancora bambina. Gli apparecchi erano tremendamente complicati, e per guidarli attraverso l'atmosfera che conoscevamo pochissimo e che ci giocava volentieri bruttissimi tiri, ci volevano uomini d'animo e di corpo a prova di bomba. Ma noi di questi uomini ne avevamo in grande abbondanza. La Rivoluzione Fascista aveva formato sull'Italia come una seconda atmosfera, non d'aria, ma di volontà, d'eroismo, tale da rendere guerrieri, esploratori, navigatori del cielo o del mare que'li che in altri tempi sarebbero rimasti per tutta la esistenza commessi di notaio o garzoni di farmacia. Così si soleva, — è vero, ragazzi? — come l'Italia potè conquistare nel 1936 l'Impero abyssino e spezzare e disperdere la coalizione delle 52 Nazioni collegate ai suoi danni.

Dunque, un giorno di quei tempi lontani e pieni di gloria, l'Italo Balbo andò dal Duce e gli parlò press'a poco in questo modo: "Senti, Capo. Non so che cos'abbiano i miei ragazzi (alludeva agli aviatori, capi-

te?), che non riescono a star fermi. Li ho fatti gironzolare per tutta l'Europa con le Crociere del Mediterraneo Occidentale e Orientale; sono andati al Polo, me li son portati fino al Brasile e in Argentina e, invece d'esser stanchi, son più irrequieti che mai. Non ti nascondo che anch'io lo sono quanto loro. M'è venuta perciò un'idea; l'idea d'una nuova Crociera che, oltre a tenerli occupati, costringerà tutti i popoli ad ammirare l'Italia e a convincersi che gl'italiani d'oggi sono dei *musi duri* coi quali in un modo o nell'altro bisogna fare i conti e che è bene tenersi amici.

Ecco di che si tratta...

Quello che si dissero precisamente il Duce e Pizzo di Ferro, ossia Balbo, è chiaro che non posso saperlo; ma quanto fu deciso nella conversazione, ce lo rivelarono i fatti.

A Orbetello, da ogni parte d'Italia, cominciarono ad affluire giovani in uniforme azzurra, ufficiali e avieri. Si trincerarono in un loro villaggio vigilato da sentinelle e si isolarono dal mondo come monaci in un convento di clausura. Erano un centinaio.

Per lunghi mesi questi gagliardi giovanotti rinunciarono a tutto quello che fa gioconda la vita per mettersi in grado di conquistare quello che la rende gloriosa e degna. Volavano di giorno e di notte, col freddo e col caldo, a volte chiusi, come imbottigliati, nelle loro carlinghe, senza veder nulla di quel che succedeva di fuori. S'avvezzarono a mangiar poco, a bere poco, a dormir quasi nulla; a parlarsi e ad intendersi da lontano, senza vedersi, coi soli strumenti; a interpretare il significato della forma d'una nuvola o d'una macchia più scura sul mare; a comprendere a orecchio i momenti di malumore dei motori e a rimediarevi... « è un bel giorno...



Il Duce consegna a Italo Balbo le insegne di Maresciallo dell'Aria

Ecco: il 1° luglio del 1933 gli italiani che di buon mattino uscivano sonnacchiosi dalle case, seppero che i cento di Balbo erano partiti pel Nord, valicando su 24 apparecchi acquatici le Alpi. Impresa questa che in apparenza rasentava la follia, e non era che placida sicurezza nell'abilità degli uomini e nella bontà del materiale italiano. Nessun altro aveva mai osato nulla di simile.

La notizia si sparse pel continente e pei mari con la prodigiosa velocità del telegrafo del nostro immortale Marconi e da ogni lembo di terra civile sorsero grida di stupore e di ammirazione infrenabile.

Così, suppergiù, racconterete voi, quando sarete nonni, ai vostri indemoniati nipotini.

E' inutile che continui a farvi la storia della Crociera, che ormai dovrete sapere a memoria.

Facciamo invece ora quel che gli scrittori dell'800 chiamavano un passo indietro.

Come accolse il mondo la notizia dell'imminente impresa?

Con i più svariati e contrastanti sentimenti che andavano dall'ammirazione schietta e senza riserve all'ironia tortuosa e malsicura di quelli che l'invidia rodeva e che pur augurando con fraseggiare melato pieno successo ai transvolatori, facevano una quantità di scettiche riserve sulle loro possibilità, e segretamente s'auguravano una clamorosa catastrofe che li avrebbe autorizzati a saltar su con la solita sinistra frase dei pusillanimità e degli iettatori: "L'avevo detto io!"

Ricordiamo lo sfogo appassionato d'un giornale spagnolo, tutto rovente d'amor di patria e d'aspirata emulazione: "Questa Italia, — diceva l'autore dell'articolo — mi ossessiona, non mi concede riposo! Sono appena trascorsi due anni dai trionfi inauditi della Crociera dell'Atlantico del Sud, ed eccola allineare non 12 ma 24 apparecchi con cento uomini a bordo pronti a lanciarsi lungo rotte a loro ignote, attratti verso climi micidiali... Ma che cos'hanno questi italiani più di noi? Qui in Spagna siamo da decine di anni avvezzi a riconoscere una superiorità d'energia e d'iniziativa ai popoli del nord. Abbiamo torto? Comunque, il freddo e stimolante clima settentrionale che sprona gli uomini all'attività può giustificare almeno in parte questa supposta supremazia... Ma per l'Italia è diverso! Gli italiani sono, come noi, latini; Madrid, Barcellona, Valenza sorgono sugli stessi meridiani di Roma e Napoli... Perché allora questa diversità fra noi e loro? Quale spiegazione fornire, se quella del clima più non regge?"

In altri paesi (inutile dir quali per non ravvivare passioni e rancori travolti dall'ondata del trionfo) qualche giornale tentava d'ironizzare facendosi portavoce di gelosie internazionali. "Il buon esito della prima Crociera Atlantica, — si diceva — ha fatto inorgoglire la gioventù di Mussolini, da quale ha oggi la pretesa di sfidare i foschi mari del Settentrione. Che stiano attenti! Non è la stessa cosa. Essi non potranno più fare assegnamento sull'affinità dei climi allora incontrati con quello del loro Paese. L'Oceano Artico è duro a trattare. Che cosa ne sanno quei bruni figli delle coste soleggiate e fiorite del Tirreno delle sorprese che li attendono nei paraggi del Circolo Boreale? Che esperienze hanno delle nebbie che durano settimane, delle formazioni di gelo sul-



Il trionfale corteo per le vie di Nuova York

le ali, sulle eliche, sull'impennaggio; come si regoleranno di fronte agli uragani, alle tormentate che sbareranno loro repentinamente il cammino, sbucando dagli agguati delle coste dell'Islanda, della Groenlandia, del Labrador? Certo noi auguriamo il più felice esito agli audaci che si accingono a decollare, ma..."

Già; ma... Ma se non riusciranno ci faranno un grandissimo piacere. (Non lo dicevano, questo, ma era il sugo di tutte le loro velenose filastrocche). "Badate, — ammoniva qualcuno più serio e che meglio ci conosceva — non abbiate troppa fretta di condolervi per la delusione drammatica che dovrebbe attendere la temerità degli aviatori italiani. Voi giudicate quel popolo con occhi invecchiati. Gli italiani d'oggi non sono quelli del principio del secolo. I loro aviatori nessuno li supera e ben pochi li eguagliano. Riflettete alle circostanze della prima Crociera Atlantica. Hanno proceduto con la regolarità d'un normale treno. Non si son lasciati impressionare dall'inevitabile tragedia di Bolama. Hanno trattato l'Oceano con una disinvolta confidenza che ha del prodigio. Il generale Valle si è permesso il lusso d'un inseguimento solitario, così, come un ciclista del Giro di Francia, soffermatosi a fare uno spuntino raggiunge comodamente, e per le pacifiche strade d'un paese civile, il gruppo dal quale s'è un po' distanziato.

Attenti, dunque, alle sorprese. Gli italiani di Mussolini ne hanno sempre in serbo!"

Ma intanto, mentre il mondo acclamava, fremeva, pettegolava, la Centuria Alata seguiva il suo cammino. Dai calori del Mediterraneo estivo passava alle fresche raffiche del Mare del Nord, alle tette nebbie ai ghiacci alle sfuriate dell'Oceano Artico. Eccola partita dall'Islanda diretta al Labrador.

"...dalla terza alla quinta ora di volo è stato un incubo...". E' Balbo che lo dice, e se lo dice lui ci si può credere. "...Abbiamo volato in una nebbia così densa, d'orgoglio e mala pena l'estremità delle ali...". Poi il cielo schiarisce quasi completamente, la terra americana si profila, la morsa che ha serrato per lunghe ore cento intrepidi cuori si allenta. Il più ormai è fatto.

Seguono le trionfali tappe americane, le maree tumultuose delle folle ubriache d'entusiasmo, l'urlo, le lacrime di gioia e d'orgoglio delle moltitudini italiane d'America, ed infine il ritorno nel materno grembo della Madre Italia, e l'abbraccio commosso di tutto un popolo.

La fortuna, che non concede mai nulla per nulla, volle gettare un'ombra di tristezza sul "trionfo solare". Sorprese quasi a tradimento

due dei migliori militi della Centuria, Quintavalle e Squaglia, in momenti di non grave difficoltà, e ce li tolse. Non c'è vera battaglia senza caduti.

Fu un successo del materiale aeronautico italiano, oltre che degli uomini, la Crociera del Decennale? Lasciamo che rispondano alcune cifre; poche.

Nel 1933, i nostri idro S-55, con vento contrario, con due soli motori, con cinque uomini a bordo, oltre la posta, trasvolarono l'Atlantico tra l'Islanda e il Labrador a una media di 200 Km. orari.

Ne 1937, con tempo favorevole il transaereo *Caledonia* della compagnia inglese Imperial Airways (4 motori, 4 uomini a bordo) compie più a sud la trasvolata dell'Atlantico ad una media di 213 Km. orari.

Dal 1933 al 1937 son passati quattro anni, densi di progressi nella tecnica e nell'esperienza aeronautica.

Che cosa ha significato per gli italiani d'America la Crociera del Decennale? Ve lo dirà questo autentico episodio.

Quando l'armata di Balbo si trovava in America, sorvolò, nel corso

d'una tappa, una grande fabbrica nella quale lavorava una vecchia emigrata italiana. Era una di quelle infelici creature sbarcate nel Nuovo Mondo tanti anni fa, non protette dalla Madrepatria e accolte con diffidenza e antipatia nella nuova terra. Uno di quei poveri, miserabili esseri che gli americani del tempo chiamarono con disprezzo *dagos* (qualcosa come *cagnacci*).

Questa parola chissà da quanti duri anni pesava dolorosamente sul cuore della povera donna, finché un giorno un formidabile ruggir di motori sui tetti della fabbrica fece sciamare all'aperto operai, impiega-

ti, direttori, ingegneri... Tutti impazziti per un improvviso, irrefrenabile attacco d'entusiasmo frenetico, saltavano, agitavano cappelli e fazzoletti, urlavano la loro ammirazione verso le rilucenti ali d'Italia che passavano maestose e inaccessibili sul loro capo.

La vecchia donna taceva, col volto levato al cielo, e due righe di lacrime roventi le solcavano il viso.

— Qua! — gridò all'improvviso con voce strana, rauca: — Qua! Guardate tutti, voi americani! Sapete chi sono quelli lassù? Ve lo dirò io chi sono. Sono i *dagos*!

E se ne tornò felice al suo lavoro, perché quelle lacrime d'orgoglio avevano fatto germogliare dalle ceneri del suo vecchio cuore la vigorosa pianta della fiera nazionale.

Poteva morire tranquilla, ora. Aveva veduto delirare d'ammirazione per l'Italia quelli stessi che un giorno avevano chiamato *dagos* gli italiani...

E con questo ho finito.

Ahime, rileggendo, mi accorgo di aver usato anch'io un bel mucchio d'attributi e d'avverbi rimbombanti: eroico, grandioso, infrenabilmente, glorioso...

Sono anch'io come tutti gli altri. Ma, siamo giusti, è l'argomento che certe parole le strappa dalla penna! Che ci posso fare?

Enzo Jemma.

## Quattro anni fa

Se chiudo gli occhi rivedo il quadro dell'attimo: 1° luglio 1933; un triangolo di cielo delimitato da un coniglio e da un cornicione; un rombo lontano. Fra i mille rumori della città conosco quello che mi è più caro; lascio i libri, m'affaccio alla finestra; là, nel piccolo triangolo d'azzurro, s'immergono tante ali.

Sembrano idrovolanti, volano in formazione perfetta, altissimi; cerco contarli: più di venti.

Dove andranno? Non riesco a staccarmi dalla finestra e così, inconsciamente, alzo verso di loro le braccia e grido: «Buon viaggio!».

La risposta alla strana ansia che si era impadronita di me me la dà, a mezzogiorno, il giornale. Da Orbetello erano partiti gli audaci stormi che dovevano affrontare l'Oceano.

Cominciò allora per me quasi una nuova vita legata agli avvenimenti della bellissima impresa. Seguì gli aquilotti tappa per tappa: ad Amsterdam, a Londonderry a Reykyavik.

Fu nel percorso tra Londonderry e Reykyavik che i piloti dovettero affrontare nebbie e piovoschi. Per la prima volta si era dovuto usare il volo cieco e il gen. Balbo semplicemente diceva: «Lo trovo oltremodo logorante per i nervi».

Il 12 luglio gli Atlantici ammaravano a Gartwright: tutti gli apparecchi avevano varcato l'Oceano: la prima gloria era acquistata.

Poi a Shediac e a Montreal.

«Agli ordini del Duce si raggiungono tutte le mete».

Il 15 luglio l'ala centuria giungeva a Chicago.

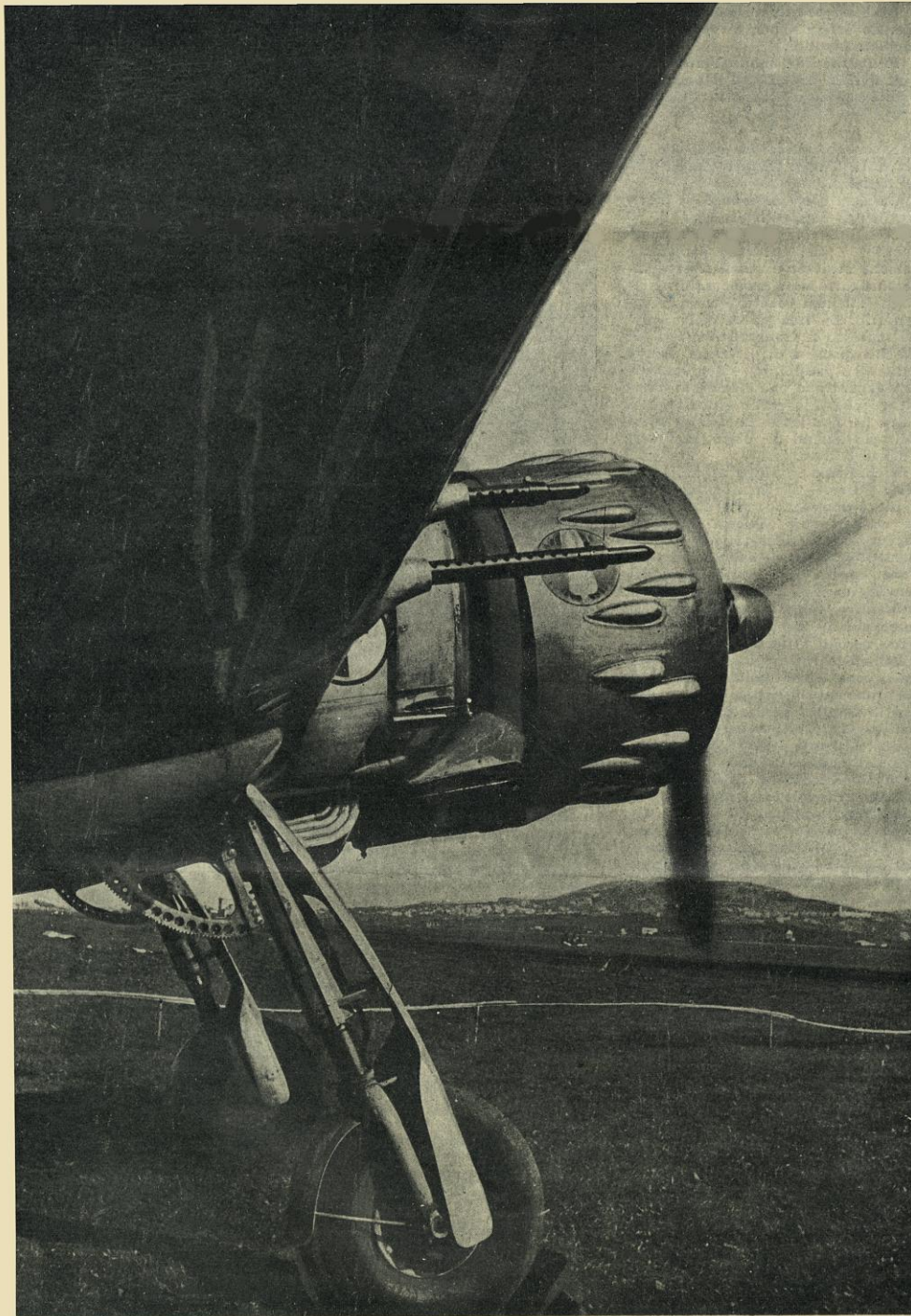
Era l'antica gente romana che inviava alla gente novissima d'America un saluto di forza, di poesia e di fede. Era l'Italia fascista che, gettando un ponte di cuori e di motori tra l'uno e l'altro continente, mostrava al mondo quanto poteva la stirpe rinnovata.

A Nuova York il presidente Roosevelt riceveva S. E. Balbo e una parte dell'equipaggio.

Dopo sei giorni di sosta impiegati nella minuziosa revisione dei magnifici «Savoia Marchetti», che nulla avevano sofferto dopo 11.000 km. di volo, la centuria spiccava il volo sulla via del ritorno.

Shediac e Shoal Harbor erano successivamente toccate. Fu in quest'ultima tappa che la pazienza dei cento audaci subì un estenuante collaudo.

Chi aspettava con fede soffrì in quei giorni tutta l'ansia e la tensione d'una tormen-



Uno scorcio del « Breda 65 »

(Fotografia di Masoero)

tosia attesa; giorni bellissimi, che ci resero più cara, che ci fecero apparire più fulgida la vittoria finale.

Visto che il tempo si manteneva costantemente brutto, il comandante decideva di abbandonare la rotta Clarenville-Valencia per puntare sulle Azzorre.

L'otto agosto la squadra lasciava Shoal Harbor: gli idrovolanti, a pieno carico, pesavano 11 tonnellate. Dopo 2600 km. di volo ammaravano alle Azzorre.

La tappa finale ormai s'avvicinava. Ma, come disse più tardi Balbo, era destino che a Roma si giungesse in ventitré.

Nel decollo da Horta, dove erano ammarate le due squadriglie bianche e la nera cerchiata, al comando del gen. Pellegrini, capottava l'apparecchio del 120. Ranieri. Nell'incidente decedeva il ten. Enrico Squaglia e rimaneva ferito il capitano.

La « Sfinge Atlantica » aveva voluto la sua vittima.

A Lisbona fu sospeso ogni festeggiamento. Il 12 agosto alle ore 7 e 42 le squadriglie decollavano alla volta di Roma, ove giungevano, dopo un duro volo, alle 18 e 20.

Erano partite un sabato all'aurora, ritornavano un sabato al tramonto.

Roma accoglieva gli Atlantici quali antichi vincitori, come aveva auspicato il poeta, fra cantici « di gloria, di gloria, di gloria ».

Poco dopo S. E. Balbo parlava alla folla, concludendo: « Noi siamo soltanto dei modesti soldati d'un grande Capo nel cui nome è bello e facile conquistare tutte le vittorie ».

La domenica successiva gli Atlantici erano ricevuti dal Re, e, ritornando dal Quirinale sfilavano per la via dei Trionfi, che si riapriva, dopo molti secoli, ad accogliere gli eroi.

Poi il gran rapporto al Duce al Circo di Domiziano.

Eccoli i cento intrepidi davanti a Colui che ha voluto e seguito ora per ora la superba impresa. Per Lui, per la nuova Italia ch'egli ci ha dato, essi hanno due volte valicato l'Atlantico.

Il Capo ora li premia: o su quei volti maschi passa un'ombra di commozione.

Il giorno dopo gli Atlantici si riunivano per l'ultima volta a Orbetello, ove il Re li passava in rivista.

La grande impresa era così suggellata; suggellata all'ambita presenza del Re Soldato, con nel cuore le parole del Duce che vi si erano incise per sempre; suggellata nell'ammirazione che il mondo intero aveva tributato ai valorosi, nella gloria del trionfo con il quale la Patria aveva accolto i suoi figli migliori.

Noi, che avevamo creduto, gioito e sofferto, tenevamo nell'anima una fiamma azzurra che non doveva più spegnersi e non potevamo che ripetere le parole di Balbo:

« Duce! Io spero per quello che Voi avete fatto per tutti noi, che un giorno vi farete l'onore di chiederci la nostra vita ».

Annunziata Rota

## CRONACA BREVE

ACCORDI TRA LA FRANCIA E LA GERMANIA sono stati firmati per stabilire l'esercizio in collaborazione del futuro collegamento aereo sull'Atlantico del Nord.

IL CAPO DELLA SPEDIZIONE AEREA russa al Polo, prof. Otto Schmidt, è tornato a Mosca in aeroplano, lasciando al Polo quattro osservatori che hanno un livello a loro disposizione.

UN NUOVO TIPO di sedile di sicurezza per aeroplani è stato messo in vendita da una ditta inglese; esso può essere trasformato, in meno di 10 secondi, in un salvagente che sviluppa una forza di sollevamento di 127 Kg. quando l'imbottitura di gomma e i due cuscini del sedile sono immersi nell'acqua.

IL PILOTA FRANCESE NESSLER ha stabilito il primato nazionale per alianti, percorrendo in quattro ore 211 chilometri in linea retta.

LA COMPAGNIA AEREA OLANDESE K. L. M. raggiungerà prossimamente il mezzo milione di passeggeri trasportati; dimostrando così l'enorme sviluppo che la linea ha assunto: infatti i 345 passeggeri del 1920 erano 6000 circa nel 1925, 17.000 nel 1930, 150.000 nel 1935 per arrivare a 478 mila al 1 gennaio 1937.

ESPERIMENTI DI FANTERIA AEREA sono stati compiuti nel Giappone, ove 88 ufficiali e soldati hanno eseguito numerosi lanci con equipaggiamento completo, senza alcun incidente.

## NUOVO APPARECCHIO PER GRANDI ALTEZZE

L'aeronautica militare degli Stati Uniti ha prodotto un nuovo tipo di aeroplano sub-stratosferico che viene descritto dai tecnici come la più terribile arma del genere finora costruita nel mondo.

L'apparecchio, le cui caratteristiche permettono di combattere fino ad una quota di 9000 metri, è dotato di un formidabile armamento e può sviluppare una velocità di gran lunga superiore a qualsiasi altro tipo da caccia conosciuto.

La macchina è stata concepita per com-

battere specialmente i grandi e veloci apparecchi da bombardamento che vengono prodotti in copia sempre più rilevanti dalle grandi potenze militari.

Gli alti ufficiali e i piloti dell'aviazione americana che hanno veduto l'apparecchio, sono concordi nel dichiarare che esso è quanto di meglio esista nel mondo in fatto di materiale aeronautico, combinando le caratteristiche dei tre tipi fondamentali degli apparecchi da guerra.

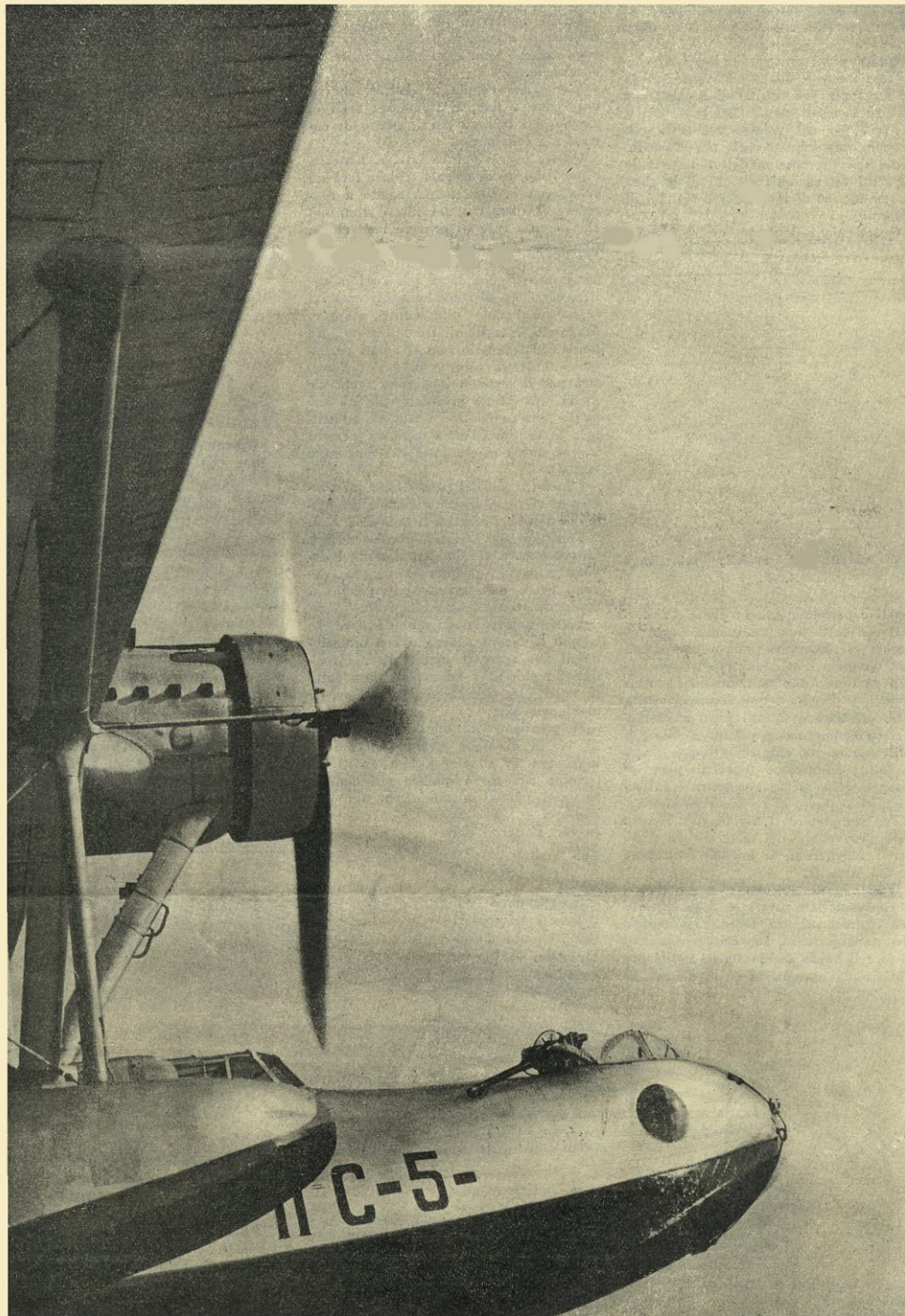
La macchina è stata costruita dalla Bell Aircraft Corporation di Buffalo, ha una velocità di circa 450 km. orari, è manovrata da un equipaggio di cinque uomini e armata con cinque mitragliatrici e un

carico di bombe di piccolo calibro.

Una delle caratteristiche più salienti dell'apparecchio — un monoplano metallico ad ala bassa — è la disposizione dei due motori che sono piazzati dietro le ali anziché davanti. I motori, anch'essi di nuovissima concezione, possono sviluppare ciascuno oltre mille cavalli vapore.

Le due torrette per i mitraglieri sono disposte sulle ali in modo da lasciare un ampissimo campo di tiro e di osservazione. Un perfetto sistema telefonico unisce fra loro tutti i componenti dell'equipaggio.

Dovendo svolgere la sua azione principalmente ad alta quota, l'apparecchio sarà dotato di serbatoi di ossigeno.



Uno scorcio del « Cant 501 »

(Fotografia di Masero)

# La Palestra dell'aeromodellista

## La costruzione dei modelli volanti

### TERZA LEZIONE

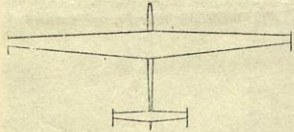
Ed ora dovremo disporre di due piani per il montaggio dello scheletro dell'ala.

Basterebbe un piano solo; ma poiché la spesa non è eccessiva, ne faremo due e grandi che poi ci saranno assai utili per le altre costruzioni e potranno anche servire per un tavolo di montaggio ad uso universale che descriverò in altro articolo.

Questi piani saranno in legno di abete stagionato e dovranno avere cm. 40 di larghezza per cm. 80 di lunghezza e uno spessore di cm. 2 (fig. 1).

Però, per chi volesse costruirli con economia e servirsene solo per la costruzione del presente modello, bastano le seguenti dimensioni: cm. 25 di larghezza per cm. 60 di lunghezza e cm. 1,5 di spessore.

Questi piani dovranno essere ben le-



Gli schemi del modello veleggiatore A. P. 4

vigati e perfettamente in piano e rinforzati con travi trasversali nella parte inferiore; si dovranno poi conservare con cura (non in luoghi umidi o troppo secchi) in modo che non abbiano a sverglarsi, e diventare quindi inservibili.

Su ciascuno di questi piani fissaremo, mediante puntine apposite, il disegno della mezza ala, che a suo tempo è stato fatto; ed avremo sopra un piano il disegno della mezza ala destra e sull'altro piano quello della mezza ala sinistra.

Per completare il montaggio, occorre pure provvedersi dei materiali necessari per i longheroni, il bordo d'entrata e quello d'uscita.

Queste parti possono essere fabbricate con materiali diversi e a piacimento del costruttore; ma io, attenendomi a provata esperienza, suggerisco senz'altro di fare il bordo di entrata in sottile filo d'alluminio crudo del diametro di

mm. 1,5 e i longheroni in legno di bosso di sezione rettangolare di mm. 1 per 3, ad eccezione del primo inferiore che deve essere fatto egualmente di bosso, ma di sezione di mm. 2 x 3. Il bordo di uscita lo ricaveremo da un listello in legno di pino possibilmente già sagomato di sezione triangolare di mm. 3 x 12 (fig. 2).

Questi materiali, che si trovano in commercio e costano pochi centesimi, li acquisteremo senz'altro nel quantitativo necessario.

A ciascuna coppia di cèntine, ancora unite due a due, si faranno i tagli o, meglio, gli incastri per il bordo di entrata e i longheroni.

Questa operazione va fatta alla morsa, e per il bordo di entrata si deve fare un solco con la lima tonda, adatto a contenere il diametro del filo d'alluminio che avremo cura di provare man mano, fino a che non sarà giusto.

Per gli incastri dei listelli di bosso ci serviremo di una lama per sega metallica, cercando di stare bene in centro al segno già segnato sulla cèntina, e approfondendo il taglio di tre millimetri, fin tanto che il listello non si adatti perfettamente. Nelle cèntine n. 6 e 7 l'incastro per il secondo longarone superiore dovrà essere fatto profondo soltanto metà per non indebolire o tagliare addirittura le cèntine: l'altra metà di incastro invece dovrà essere fatta sul longarone (fig. 3).

L'incastro poi del primo longarone inferiore verrà allargato a 2 mm., fin tanto che non vi si adatti il listello di 2 x 3.

Tutti questi incastri devono essere fatti con cura e i longheroni non vi devono alloggiare troppo stretti; ma devono avere un sensibilissimo gioco, in modo da lasciar posto alla colla.

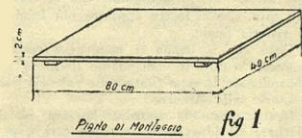
Fatto questo, possiamo dividere le coppie di cèntine, facendo ben attenzione di non spaccarle nel togliere i residui dei chiodini; ed avremo così tutte le nostre 14 cèntine già pronte per il montaggio (fig. 4).

Si prendano ora due regoli di mm. 25 x 10 di legno qualunque e della lunghezza di 60 cm. e ben diritti. Si fermino con tre o quattro viti ognuno su ogni piano, in modo che un lato combaci e sia a filo con l'esterno del bordo d'uscita segnato su ogni disegno.

Si prendono poi i listelli triangolari per il bordo d'uscita, della lunghezza sufficiente, e si ap-

poggiano con lo spigolo contro al regolo fissato sul tavolo e sul disegno: si segnano con una matita i punti ove occorre praticare gli incastri delle cèntine, facendo bene attenzione che questi non siano perpendicolari al bordo ma secondo la direzione delle cèntine.

Sempre servendosi della lama per sega da metallo, eseguiremo questi diversi tagli di incastro che dovranno avere una profondità di 5 o 6 millimetri e, rispettando questi tagli, alleggeriremo col seghetto da traforo i bordi d'uscita, che poi fissaremo provvisoriamente ai piani con alcuni piccoli chiodini, in modo che lo spigolo sia aderente al regolo chiodato e gli incastri combacino



ci di un paio di forbici (fig. 6). Proveremo se l'incastro col bordo d'uscita è giusto e se tale, ogni cèntina dovrà essere esattamente contenuta fra i due regoli avvitati e dovrà pure essere perpendicolare al piano (cosa che si può verificare con una piccola squadra) ed avere gli incastri per i longheroni ben allineati fra loro.

Resoci conto che tutto ciò va bene, smonteremo le cèntine di una mezza'ala, poiché fissaremo il montaggio per mezza'ala alla volta; poseremo sul disegno i

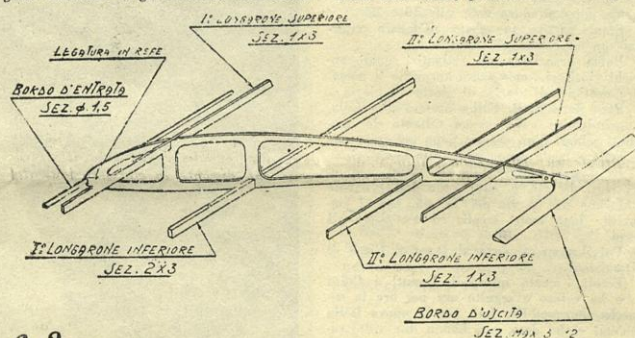


Fig. 2 CÈNTINE CON BORDI E LONGHERONI MONTATI

esattamente coi segni corrispondenti alle cèntine (fig. 5).

Prepariamo ora anche il bordo di entrata: si prendano, per questo, due pezzi di filo d'alluminio del diametro di mm. 1,5 e della lunghezza di circa 75 centimetri, che prima raddrizzeremo con cura e poi curveremo come estremità del bordo dell'ala, fino a che copra esattamente il disegno.

Mettiamo in disparte momentaneamente questi pezzi di filo e fissiamo, a mezzo di viti, su ciascun piano, un altro regolo uguale al primo in corrispondenza della linea del bordo di entrata. Poniamo le singole cèntine sulla rispettiva linea del disegno che ne rappresenta la corda ed osserviamo che, per essere incastrate nel bordo d'uscita, sarà necessario spuntarle di 5 o 6 millimetri, cosa che eseguiremo servendo-

due listelli, che formeranno i longheroni inferiori, tenendoli qualche centimetro più lunghi di quanto occorrono.

E' molto difficile che i listelli siano assolutamente diritti, ma ci sarà facile raddrizzarli se useremo pazienza e cautela. Basta inumidirli con vapore d'acqua e poi forzarli con le dita nelle posizioni richieste, tenendoli sopra alla fiamma di una candela.

Questa operazione si fa non solo per raddrizzarli, ma anche quando occorra curvarli o dar loro altra sagoma.

Raddrizzati e rimessi sul disegno, segheremo su di essi, con una matita, i punti degli incastri con le cèntine.

Ciarella

## LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

VANDI PERTICI - Cascina. — Le Sedi della R.U.N.A. di Pisa e di Livorno sono, rispettivamente: la prima all'Aeroporto di S. Giusto, e per la seconda rivolgti al Segretario Sig. Fedi Belgio, Via Regina Elena, 14.

In quanto al modello volante a tubo, ne è stata comunicata la descrizione dal numero 31 del 1. agosto.

ANTONIO SPONCA - Trieste. — Non ti con-

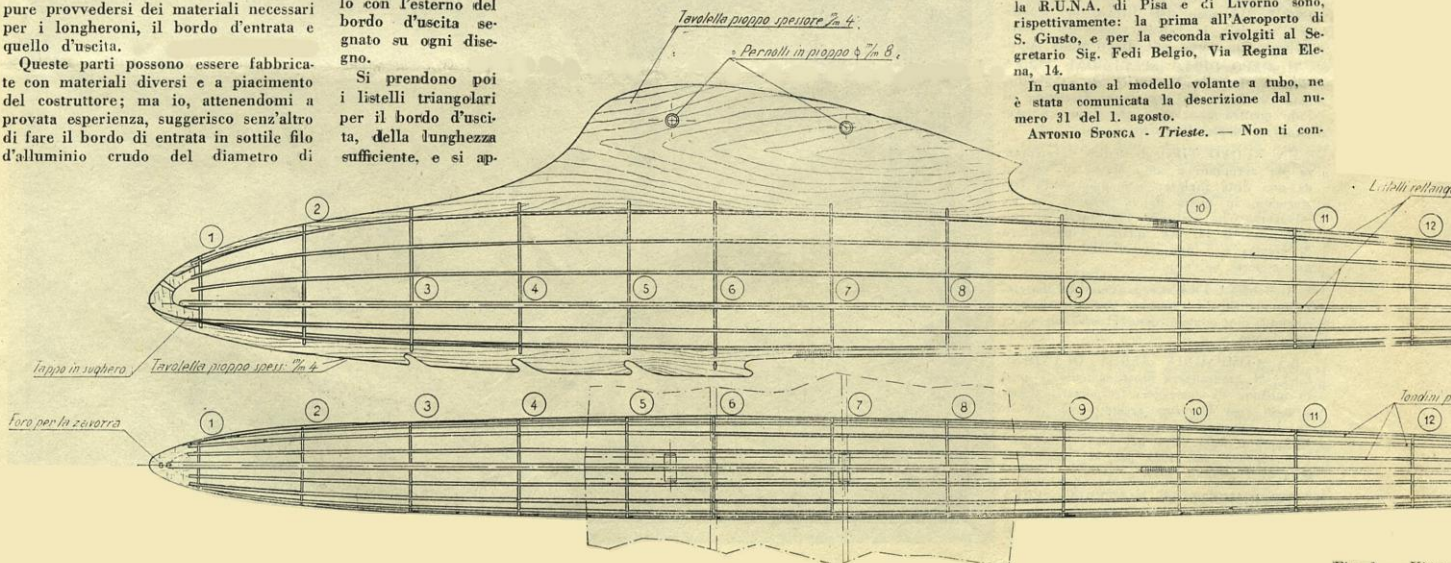


Fig. 1 - Vista

viene fare aggiunte, a occhio, ad un profilo per renderlo autostabile. La conseguenza più probabile è la perdita delle qualità del profilo, senza ottenere la nuova caratteristica. D'altra parte vi sono dei profili autostabili, studiati apposta per tale proprietà che alla fine è sempre abbastanza problematica. Molto meglio si raggiunge lo scopo di rendere l'ala autostabile con la variazione del profilo, che è concavo-convesso, e quindi molto portante, al centro, per circa 1/3 dell'apertura, e che varia verso le estremità fino a divenire un profilo biconvesso simmetrico. Occorre però che l'ala sia a freccia, e che il profilo biconvesso delle estremità abbia incidenza negativa rispetto a quello centrale. Questa disposizione

ne equivale ad un modello normale (cioè un piano di coda) nel quale gli impennaggi sono stati divisi ed applicati alle estremità dell'ala, leggermente più indietro della parte centrale. In quanto alla superficie della sezione maestra degli apparecchi senza coda, il regolamento dei primati prescrive che si consideri la superficie di un'ellisse che abbia il rapporto fra gli assi di 1/3 (cioè un asse sia tre volte l'altro), inscritta nella parte centrale dell'ala. La tua sporgenza superiore dunque non entrerebbe nel conto. In secondo luogo un timone collocato nel centro dell'ala non avrebbe alcun effetto, poiché il braccio rispetto al baricentro, cioè la distanza fra il timone ed il baricentro, sarebbe nullo. Giar.

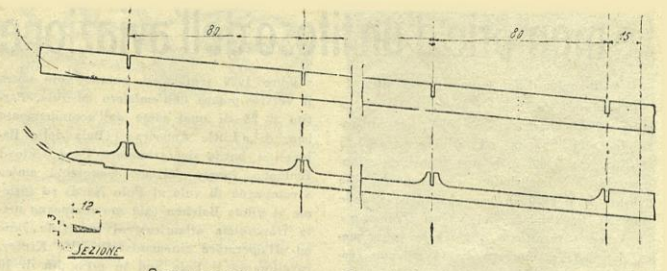
## AEROMODELLO VELEGGIATORE "A. P. 4"

L'Aeromodello veleggiatore A. P. 4 è stato appositamente progettato in vista delle prossime Gare Nazionali, per fornire agli aeromodellisti l'opportunità di allenarsi alla costruzione e allo studio dei veleggiatori da gara. Esso costituisce un esempio di apparecchio in cui le caratteristiche aerodinamiche di grande efficienza, piccola velocità di traslazione e di discesa, grande stabilità secondo tutti gli assi e buona carenatura di tutte le superfici, sono abbinate alle caratteristiche costruttive di semplicità,

smontabilità e facile realizzazione con materiali correnti. Il modello ha un'apertura alare di m. 3, una corda all'attacco con la fusoliera di cm. 30 e una corda all'estremità delle ali di cm. 10. L'ala ha perciò una superficie totale di 60 dm<sup>2</sup> con una corda media di 2 dm. e un allungamento di 15. Questo forte allungamento consente di sfruttare al massimo le caratteristiche del profilo prescelto, che è il « Gottinga 535 », ben noto ai lettori dell'Aquilone. I profili spessi e curvi, infatti, hanno la proprietà di spostare la loro efficienza massima verso le alte portanze col crescere dell'allungamento, col vantaggio di ottenere, a parità di efficienza, una maggiore sustentazione e perciò una minore velocità di caduta. Come è noto ai cultori di aerodinamica sperimentale, uno degli artifici per aumentare l'allungamento alare senza accrescere l'apertura è costituito dalla applicazione alle estremità di schermi, o superfici verticali, i quali delimitano l'apertura e regolarizzano il flusso, di-

minuendo la resistenza indotta. Questo dispositivo, che è stato adottato nell'A. P. 4, presenta anche alcuni vantaggi costruttivi non trascurabili. L'ala infatti è a profilo e incidenza costante per tutta la sua apertura e, quando sia smontato lo schermo di estremità, può essere direttamente appoggiata su una superficie piana e liscia. Questa proprietà ne consente l'immediato controllo e ci garantisce dallo svergolamento ineguale delle due semiali, sia in sede di costruzione che durante la conservazione del modello. Lo schermo poi è efficace come mezzo per prevenire la scivolata d'ala, e trovandosi, a causa del V trasversale, notevolmente in alto rispetto al baricentro, ha notevole efficienza stabilizzante. L'ala è costruita a longherone unico, con rivestimento resistente del bordo di attacco fino al longherone stesso. Questo tipo di costruzione è largamente adottato nei veleggiatori veri. Si viene infatti a formare, in ogni sezione, un naso a forma di D, costituente una specie di tubo di grande resistenza torsionale. In questo modo, mentre il longherone unico, sistemato sul 30% del profilo, assorbe tutti gli sforzi di flessione, il rivestimento di impiallacciatura del suddetto tubo assorbe gli sforzi di torsione assicurando la rigidezza dell'insieme. Il rivestimento naturalmente assorbe anche gli sforzi nel piano alare, che del resto sono di piccola entità.

Il longherone è costituito in modo speciale, allo scopo di ottenere un trave robusto e di facile realizzazione senza ricorrere al compensato o ai listelli separati di cui difficilmente può controllarsi l'esattezza. Esso è fatto di due correnti, in listello quadrato di pioppo



Particolari del bordo d'uscita con incollatura e con alleggerimento fig 5

o tiglio, che vengono riuniti fra loro da striscette di impiallacciatura incollate alternativamente da una parte e dall'altra. Si forma così un trave ad I, in cui i correnti superiore e inferiore resistono rispettivamente a compressione e a trazione durante il volo, e inversamente all'atterraggio, mentre l'anima di impiallacciatura assorbe gli sforzi di taglio. È opportuno disporre questi pezzi di impiallacciatura con le fibre in diagonale e incollare il tutto fortemente con colla a freddo, lasciando bene asciugare sotto peso e in piano.

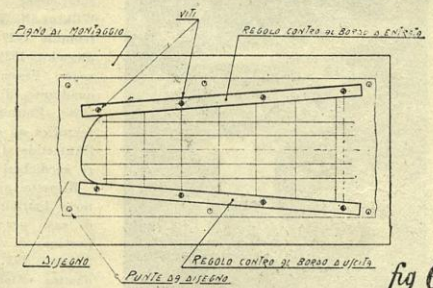
Come si vede dal disegno, in corrispondenza di ogni centina l'anima del trave è interrotta da un taglio diagonale, delle dimensioni minime necessarie a lasciar passare la centina stessa durante il montaggio. Messe in posto tutte le centine, il listello triangolare sul bordo d'uscita e il longheroncino ausiliario nella parte centrale, si procederà alla copertura del bordo di attacco incollando bene l'impiallacciatura sulle centine e tenendola a posto durante l'asciugamento con qualche spilla, da togliersi in seguito. Per tale operazione si può eventualmente anche usare cartoncino da disegno o « presspan ». Il resto dell'ala si ricopre in carta pergamina sottile, verniciando poi il tutto alla cellulosa o a spirito.

Gli schermi d'estremità vengono ritagliati in tavoletta di balsa sottile, o in mancanza di questo in compensato di pioppo di 1 m/m. Essi debbono essere accuratamente ripassati agli orli con carta vetrata per diminuire al massimo la resistenza aerodinamica. Il montaggio avviene con un sistema elastico, che consente non solo di toglierli in ogni momento per mettere l'ala in piano, o per evitare rotture dell'estremità alare in caso di atterraggio di fianco mal fatto o in imbardata. In questo caso infatti lo schermo tocca terra per primo, si rovescia lateralmente assorbendo energia d'urto con la distensione del sistema elastico, e impedisce che l'ala stessa tocchi il terreno, riparendone l'estremità. Per rimetterlo a posto basterà curare

che i piccoli perni che vi sono attaccati penetrino nei rispettivi alloggiamenti praticati nell'ultima centina.

La fusoliera (fig. 1), della lunghezza totale di m. 1,40, è di forme molto slanciate e di sezione frontale assai ridotta. La superficie della sezione maestra è infatti di poco superiore alla minima consentita dai regolamenti e tanto la pianta che la vista laterale sono studiate in modo da dare il miglior rendimento aerodinamico e costruttivo.

La caratteristica forma a pera della sezione, oltre ad essere in armonia col tipo di attacco alare adottato, conferisce alla fusoliera una buona qualità di penetrazione anche per incidenza piuttosto dell'asse rispetto al vento piovuto.



Disposizione del disegno e dei regoli sul piano di montaggio fig 6

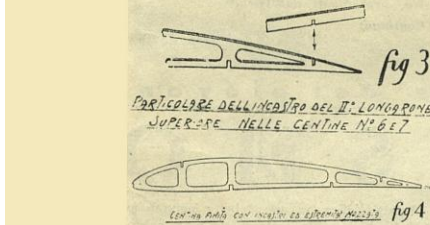
sto grandi, quali appunto possono presentarsi nella manovra e nel volo di un modello veleggiatore. Le varie ordinate, ricavate dalla tavoletta di compensato e accuratamente alleggerite, vengono riunite da listelli in tiglio costituenti correnti di forza e da tondini in pioppo che completano lo scheletro di forma.

Nella parte anteriore troviamo il solito musone in sughero per la sistemazione del piombo di centrimento e i ganci per l'attacco del filo o dell'elastico di lancio. Superiormente una cresta in tavoletta di pioppo porta i perni per l'attacco delle ali. Nella parte posteriore troviamo un pattino, costituente prolungamento del timone di direzione, e il timone stesso che porta nella sua parte superiore il piano orizzontale di coda. (Continua).

Ing. Fidia Piattelli.



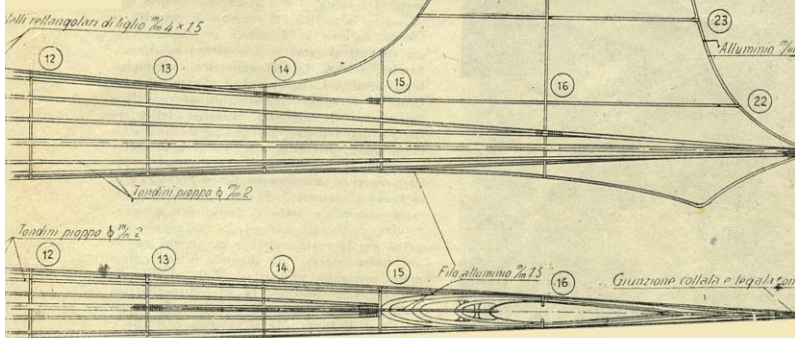
fig 7



Particolare dell'incastro del longherone superiore nelle centine n. 6 e 7

Sezione trasversale con incastro da estremità pezzo n. 4

Fig. 1: Viste in pianta e di profilo della fusoliera del modello veleggiatore A. P. 4. The diagram shows the top and side views of the fuselage with numbered parts (12-16) and labels for materials like 'Bastoncino di balsa', 'Filo alluminio', and 'Giunzione collata e legata con spago'.



Viste in pianta e di profilo della fusoliera del modello veleggiatore A. P. 4

# Le memorie d'un tifoso dell'aviazione

(Continuazione dal num. precedente)

Preceduta da un viaggio alla Palestina (25-28 marzo: Km. 8000), da un secondo alla Spagna ed all'Algeria (23-25 aprile: Km. 5400) e da una traversata atlantica da Friedrichshafen a Lakehurst (15 agosto: Km. 8350 in ore 95,26), la grande impresa fu iniziata dal «Graf Zeppelin» l'8 agosto e terminata il 29 dello stesso mese. L'aeronave, montata da 54 persone (comandante Dr. Eckener, capitani Lehmann, Flemming e Von Shiller, 3 ufficiali di rotta, 1 ingegnere, 5 piloti, 21 meccanici, 3 marinai, 2 camerieri, 1 cuoco, 14 passeggeri) lasciava l'aeroporto nuovaiorchese di Lakehurst per raggiungere Friedrichshafen (8-10 agosto: Km. 7069 in ore 55,22); proseguiva poi, via Russia e Siberia, per Tokio (15-19 agosto: Km. 11.247 senza scalo in ore 101,44); traversava il Pacifico sino a Los Angeles (23-26 agosto: Km. 9653 in ore 79,54) e ritornava a Lakehurst, attraverso gli Stati Uniti (27-29 agosto: Km. 4927 in ore 51,13); concludeva quindi l'eccezionale impresa, rientrando alla base tedesca di Friedrichshafen (1-4 settembre: Km. 8678 in ore 67,20). Lo sviluppo chilometrico com-



Giuliano Franzotti di Gorizia sta lanciando un suo modello

pletivo del periplo mondiale da Lakehurst a Lakehurst (8-29 agosto: 21 giorni, 7 ore e 34 primi) risultò di Km. 32.796 percorsi in ore 8288 e 13' di volo effettivo, alla media oraria di Km. 114 circa; da Friedrichshafen a Friedrichshafen, invece (15 agosto-4 settembre: 20 giorni e 4 ore), di Km. 34.405 percorsi in ore 300 e 11' di volo effettivo, alla media oraria di Km. 115 circa. A metà ottobre l'aeronave effettuava un viaggio sugli Stati Danubiani (15-17 ottobre: chilometri 4756), totalizzando così nell'annata Km. 67.980, comportanti tre viaggi mediterranei, due traversate atlantiche dagli Stati Uniti alla Germania, una dalla Germania agli Stati Uniti, la traversata senza scalo dell'Eurasia dalla Germania al Giappone, del Pacifico dal Giappone agli Stati Uniti e di questi ultimi dal Pacifico all'Atlantico.

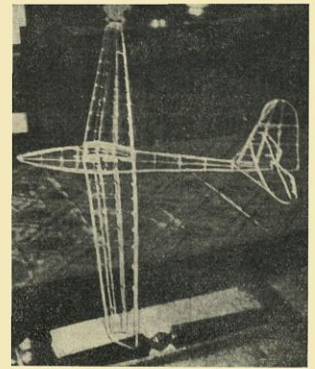
Il volo al Polo Sud costituì indubbiamente il più clamoroso successo aviatorio dell'annata. Ne fu organizzatore e artefice il noto aviatore americano comandante Richard Byrd, diventato popolarissimo per aver compiuto il primo volo al Polo Nord (9 maggio 1926) e la terza traversata atlantica del 1927 dagli Stati Uniti all'Europa. L'animoso ufficiale di marina, che, al comando di una numerosa ed attrezzatissima spedizione preparata con larghezza di mezzi, si era stabilito a fine del 1928 nell'Antartide, sulla Gran Barriera di ghiaccio (Quadrante di Ross), per effettuare esplorazioni combinate aeree e terrestri, agli ultimi del no-

vembre 1929 tentava il grande volo verso il vertice polare dell'emisfero australe. Partito il 28 di quel mese dall'accampamento base di «Little America» (Baia delle Balene), a bordo del trimotore Ford «Floyd Bennett» (nome del suo compianto amico e compagno di volo al Polo Nord) ed insieme al pilota Balchen (già suo compagno nella traversata atlantica), al motorista, June ed all'operatore cinematografico Mé Kinley, raggiungeva il Polo Sud in poco più di 10 ore di volo, lo sorvolava per un certo tempo e, dopo averlo lasciato cadere la bandiera americana, riprendeva la via del ritorno, rientrando alla base dopo 17 ore e 10 primi di volo lungo una distanza totale di chilometri 2720. A questo, seguirono a fine anno e nel gennaio del 1930 altri voli esplorativi sulle ignote regioni circostanti, la cui conformazione orografica venne da essi ampiamente determinata. La spedizione Byrd, ultimata brillantemente la serie delle esplorazioni programmate, lasciava l'Antartide il 19 febbraio 1930, dopo quasi 14 mesi di permanenza sulla Grande Barriera, ove era giunta il 28 dicembre 1928. Il Governo degli Stati Uniti, in riconoscimento degli eccezionali risultati dell'impresa, conferiva al celebre aviatore il grado di Contrammiraglio. Meno spettacolose, ma pur tuttavia interessanti per risultati furono le spedizioni aeree antartiche del comandante australiano Wilkins alla Terra di Graham (dicembre 1928-febbraio 1929 col pilota Ejlson; novembre-dicembre 1929 col pilota Cramer) e dei norvegesi Riser Larsen e Lutzon Holm nel quadrante di Enderby (novembre-dicembre 1929). Entrambe portarono alla conoscenza geografica ed orografica di tratti costieri dell'Antartide sfuggiti alle ricerche di anteriori spedizioni navali.

Rispetto alle traversate oceaniche aviatorie l'attività dell'annata risultò inferiore di assai per numero di successi e per importanza di sviluppo a quella dei precedenti anni 1927 e 1928. Esse si ridussero a quattro soltanto: due dagli Stati Uniti alla Spagna, due dalla Spagna al Brasile, e si effettuarono nel seguente ordine cronologico: 1° Siviglia-Camassary (Bahia) degli spagnoli Yimenez ed Iglesias, su Breguet-Hispano «Jesus del Gran Poder» (24-26 marzo: Km. 6500 in ore 43,48); 2° Old Orchard (Maine)-Comillas (Santander) dei francesi Assolant, Lefèvre e Lotti col passeggero americano Schreiber, sul Bernard-Hispano «Oiseau Canari» (13-14 giugno: Km. 5200 in ore 28,50); 3° Old Orchard-Alberque (Santander) degli americani Williams e Janey, sul Bellanca-Wright «Pathfinder» 3-9 luglio: Km. 5400 in ore 31,30); 4° Siviglia-Marajona (Natal) del francese Challe e dell'uruguayano Larre Borges, su Breguet-Hispano (15-17 dicembre: Km. 5760 in ore

40). Gli ufficiali spagnoli del «Jesus del Gran Poder», proseguivano il 28 marzo il loro volo attraverso l'America latina e, toccando successivamente Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Santiago, Arica, Lima e Païta, concludevano la loro ammirabile crociera a Panamá il 4 maggio, totalizzando Km. 16.400. I francesi dell'«Oiseau Canari», primi della loro Nazione a transvolare con successo il Nord-Atlantico, raggiungevano a brevi tappe Parigi (16 giugno), che l'eccessivo consumo di carburante e la rotta allungata avevano loro impedito di raggiungere senza scalo. Gli americani del «Pathfinder», proseguendo il volo per Roma, metà del loro viaggio aereo all'Europa, atterravano all'aeroporto del Littorio nella tarda sera del 10 luglio, accolti da entusiastiche dimostrazioni che li accompagnarono durante tutta la loro permanenza in Italia. La traversata di Challe e Borges aveva invece termine impreveduto sulla spiaggia ove l'esaurimento del carburante li aveva costretti ad un atterraggio fortunoso, conclusosi con la distruzione dell'apparecchio ed il ferimento dei due piloti.

Contro questi quattro successi si registrarono la scomparsa degli svizzeri Kaeser, Tschopp e Luschner (partiti il 19 agosto da Lisbona per New York, su Farman «Jung Schweizerland») e dell'americano Diteman (partito il 22 ottobre da Terranova per Londra, su Barling da turismo), la morte del polacco Idzikowsky, in seguito ad atterraggio forzato alle Azzorre (partito il 13



Lo scheletro di un veleggiatore di Gualberto Fabbri di Napoli

luglio col pilota Kubala, su Senic-Amiot, pel volo Parigi-New York) e tre tentativi falliti, di cui però degno di cenno il volo svedese dalla Svezia al Nord-America, iniziato il 9 giugno dagli svedesi Ahrenberg, Floden e Junglung, sull'idro Junkers «Sverige» e troncato per guasti ai motori in Groenlandia ove erano giunti il 12 successivo, provenienti dall'Islanda.

(Continua)

Piero Botto

## Collaborazione dei giovani

# EROISMO

La lotta per la conquista dell'altipiano tirgino era prossima. I nostri baldi legionari, coadiuvati dall'aviazione, che non dava un momento di tregua al nemico, erano nelle vicinanze d'Amba Alagi.

Questa fortezza, che aveva visto l'eroico sacrificio di Toselli e dei suoi, stava per ritornare sotto i segni d'Italia. Gli apparecchi da bombardamento scaricavano contro le truppe di Ras Mulughietà tonnellate d'esplosivo seminando ovunque morte, distruzione, terrore.

Al campo di Makallè, il radiotelegrafista captava ordini dal Comando Superiore per le operazioni che dovevano svolgere gli aerei. A un tratto un aereo usciva dall'ufficio avvicinandosi al tenente Sandri che, attorniato da alcuni giovani piloti, discorreva amabilmente con loro. Letto l'ordine, il tenente balzava nella carlinga del suo veloce velivolo da ricognizione, mentre altri due aviatori salirono su di un secondo apparecchio. Era il 28 febbraio, un sole aereo illuminava l'infuocato cielo africano. Ogni volto manifestava una certa ansietà, segno evidente che la giornata doveva essere incrinata da avvenimenti importanti.

Infatti l'offensiva era vicina e ognuno nutria nel cuore la certezza della vittoria. I due velivoli rullarono un istante sul terreno, poi dolcemente presero quota.

L'ordine era preciso: «Rilevare eventuali mosse nemiche».

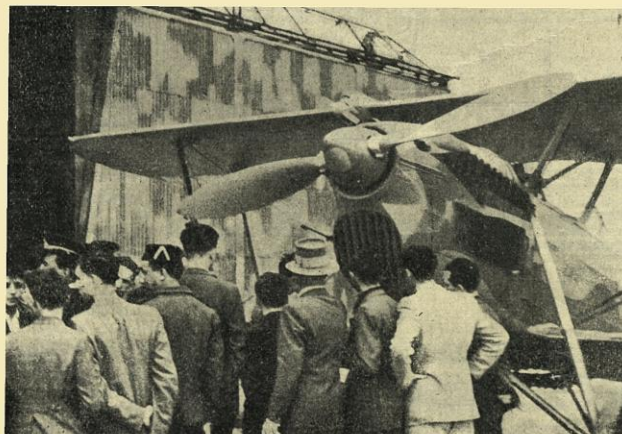
Ora i due apparecchi sorvolano valli profonde incise fra le Ambe selvagge. Gli aviatori guardano estatici la natura sbizzarritasi in mille forme sfuggire sotto di essi, ma alzando lo sguardo in lontananza fra le cliche, sorridono.

Una fitta scarica di fucileria, soffocata quasi interamente dal ferreo pulsare dei motori, scoppia improvvisamente contro i due velivoli. I piloti sentono i fischi dei proiettili vicinissimi: comprendono, non c'è tempo da perdere, bisogna scendere sotto. Con una veloce picchiata si spingono sopra gli abissini sgranando il loro rosario; poi, con mezzi looping e tonneau si portano fuori tiro per poi ripetere la manovra.

Le due aquile si avvengono con nuovo impeto sul nemico, mentre le mitragliatrici ripetono il loro gelido canto di morte. Ma... accidenti: questo non ci voleva. Sandri ode uno schianto: l'apparecchio scivola con l'ala precipitando.

Il vento sibila attraverso le crociere e i montanti; il pilota si vede perduto. No, pensa che la Patria può ancora aver bisogno della sua vita; non doveva finire così giovane e, in un ultimo disperato sforzo, tira a sé la «cloche». L'apparecchio, a pochi metri dal suolo si raddrizza, poi plana, ma, data l'accidentalità del terreno, il carrello si rompe, mentre la fusoliera si sfascia. Prima che gli abissini si precipitino su di lui, Sandri, svitata la mitragliatrice, la dirige sugli assaltatori, barriandosi dietro ai rotami. Il sergente Umberto, pilota dell'altro velivolo, e il motorista, accortisi dell'atterraggio del tenente, cercano nella valle un buon punto per atterrare. A duecento metri scorgono il greto di un torrente nel quale l'apparecchio può planare. Come portare, ora, so' corso al tenente? Egli è lontano, il terreno scoperto e sotto il facile tiro nemico. Sandri è già agli estremi. Il suo corpo sanguina per le varie ferite, le munizioni stanno per finire mentre gli abissini, benché decimati, avanzano minacciosi. Egli si difende con coraggio leonino, la sua mitragliatrice erutta scariche micidiali che l'avvolgono di fiamme e di fumo. Ma il valoroso è sfinito e s'accascia al suolo.

Il motorista, visto il pericolo del suo ufficiale, balza a terra e, con stoicismo, si precipita verso il caduto sfidando sereno la morte. La mitragliatrice contiene ancora un



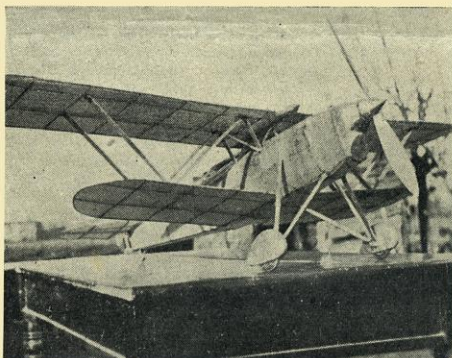
Un ufficiale dell'Aeronautica illustra, durante uno dei raduni de «L'Aquilone», uno dei nostri apparecchi militari

nastro. In un attimo lo scarica sui nemici; poi, raccolto fra le braccia il ferito, ritorna. Gli abissini sono già ai rottami dell'apparecchio e, mentre sparano, alcuni di essi tentano di catturare l'arma, ma le precise scariche del sergente li fanno desistere.

Il motorista, col suo dolce carico, è ormai presso il velivolo, quando barcolla e poi cade. Il pilota ha un fremito: i suoi occhi s'immidiscono di pianto. Egli non può soccorrerli, non potendo abbandonare la mitragliatrice. Una pallottola lo colpisce al braccio. Le sue labbra si contorcono dal dolore, ma è un attimo; non ci bada più e scarica la morte. Una vampata enorme si alza con bagliori sinistri al cielo e i rottami del velivolo ben presto diventano un braziere. Ormai sente di non poter più resistere a lungo; guarda i suoi due compagni a terra; presto li raggiungerà e un sorriso gli sfiora il pallido volto, come se fra gli scoppi della mitraglia sorgesse una cara visione.

Le munizioni sono finite. Abbassa gli occhi e offre generosamente a Dio e alla Patria il sacrificio della sua vita.

Ma quell'ora non doveva essere la sua ultima ora. Ode lontano un appena percepibile ronzio, che s'ingrandisce e infine gli giunge nitido portato dalle ali del vento. Si rideda, apre gli sguardi e vede gli etiopi volgere coraggiosamente in fuga. Poco dopo sopra di lui ode poderoso e ferreo il potente rombo dei motori e scorge l'argenteo disco delle



S. De Pieri di Treviso confessa che questo suo modello di « C. R. 32 » vola « alla quota di m. 0,80 o poco più ».

eliche che scintilla nel giro vorticoso. E' dunque salvo e dimentico di quanto aveva finora sofferto, emette un grido di gioia. Scende dalla carlinga, si china sul tenente; il suo cuore batte ancora, sebbene con tocchi lenti e leggeri. Gli fascia alla meglio, con un lembo della sua tuta di volo, la spalla, lasciandolo nel profondo letargo in cui era caduto per esaurimento di sangue. Il motorista invece aveva esalato l'ultimo respiro a Dio e i suoi occhi si erano chiusi per sempre alla luce del sole.

La poderosa squadriglia passa veloce, poi si getta come fulmine sull'Amba sconquassando le difese nemiche. Il pilota, nella valle, ode il ticchettio delle mitragliatrici, lo scoppio degli esplosivi, il rombo rabbioso dei motori. Ma un velo sanguigno gli annebbia la vista, il sangue gli esce abbondante dalle ferite ed ora sente le forze mancarci. Vede, come in una fantasmagoria, le aquile piombare folgoranti sui nemici terrorizzati, vede il magnifico slancio degli alpini e dei fanti che avanzano fra prodigi di valore; poi il tumulto cessa. Una nota echeggia nell'aria scossa dal volo delle aquile vittoriose: è la squilla che ordina l'attenti. Comprende. Allora raccoglie le sue ultime energie e grida il suo amore alla Patria, per la quale ora soffre e gioisce; vorrebbe salire sul suo velivolo e volare a lambire il vessillo che ondeggia al vento sopra Amba Alagi vendicata, ma le forze l'abbandonano e sviene.

Son passati cinque giorni. Il tenente Sandri ed il sergente Umberti sono nuovamente su due nuovi velivoli da ricognizione.

— Buona fortuna, signor tenente — gli grida Umberti dando tutto il gas al motore.

— Grazie, altrettanto, sergente.

E le due aquile s'innalzano maestose, volteggiano con larghe spirali sul campo, poi scompaiono all'orizzonte, verso la gloria, pronte ad accorrere ovunque la Patria chiama.

Ennio Monese



## NOTIZIE STUPEFACENTI

Un tale che si firma «Passerino implume» mi ha mandato tempo fa questa lettera nella quale racconta come fece conoscenza con l'aeromodellismo in genere e con L'Aquilone in particolare:

Carissimo Zio Falcone,

Io sono un nuovo candidato che vuol entrare nella numerosa schiera dei tuoi aeromodelisti.

Se ti interessa, ti vorrò raccontare come giunsi a tale determinazione. Tempo fa, era il mese di ottobre, avevo deciso di fare una gita di piacere in bicicletta e fissai di andare a trovare gli zii desiderando vederli, ma anche e soprattutto per poter frugare nella soffitta di casa dove so che in una cassetta abbastanza voluminosa stanno tutti i libri di mio cugino, nella speranza di poter scovare qualche traduzione latina di Virgilio o di Cicerone, che mi sono tanto

difficili da capire. Quale fu il mio stupore (potrai comprendere) quando mi capitò per le mani un libro dalla copertina sbiadita e dalle pagine sgnalate dove stava scritto: «Modelli volanti» di Guido dal Seno. Macché Virgilio macché Cicerone e traduzioni latine, afferrai il libro e me lo nascosi sotto la giacca. Ritornato a casa lo lessi d'un fiato e con le poche nozioni apprese, veramente poche e anche si può dire, tentai di costruire un aeromodello; vi riuscii dopo non pochi sforzi, ma il risultato conseguito non fu certo dei più lusinghieri. Tanto da raffreddare in parte i miei entusiasmi, ma non del tutto. Mi informai: mi fu consigliato «L'Aquilone» e da allora esso è diventato il mio amico inseparabile, ragion per cui ora mi vorrei abbonare. Figuratevi che qui a Cassano non lo vendono. E' una mostruosità: devo recarmi fino a Taviggio per comperarlo!

GIUSEPPE COSTA - S. Maria di Catanzaro. — Come è fatta la coda dell'«S 55 X»? Che strana domanda!



La Scuola italiana di avviamento al lavoro di Liegi ha istituito un corso di aeromodellismo. Ecco un ingegnere che spiega le parti costituenti un alante

MARIO PICCAGLI - Mantova. — Per divenire ingegneri aeronautici occorre prima laurearsi in ingegneria civile, e poi seguire il corso di specializzazione aeronautica, che dura due anni.

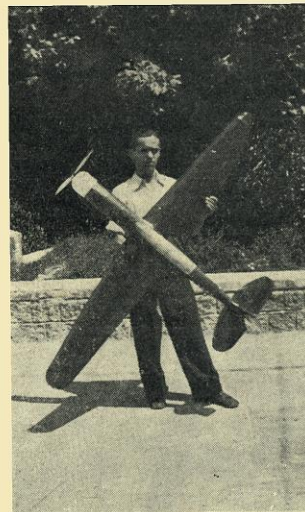
ADRIANO CASTELLANI - Cremona. — Non sai che a Cremona c'è la scuola di modelli volanti da circa un anno? Va' alla R.U.N.A. e iscriviti.

GIUSEPPE STRINGARI - Lucca. — Amico mio, condivido appieno la tua opinione sul greco. La tua faccenda degli esami da una parte e dall'altra è seria: temo che dovrai rimandare d'un anno il tuo ingresso all'Accademia. Se c'è una coincidenza, non si può far nulla: mica possiamo far spostare l'orario del concorso apposta per te! (Eh, quel benedetto greco!). In quanto al titolo di studio occorrente, bisogna presentare la licenza di una scuola media superiore. Ciao.

UN TALE CHE NON SI FIRMA mi scrive un'letterone tutto fulmini e tuoni, perché ancora non si è creata la scuola di aeromodellismo di Napoli. Dice che verrà qui in testa all'esercito degli aquilotti napoletani, e distruggerà completamente il Ministero dell'Aeronautica. Io penso che sarà un po' difficile. Sappia intanto che, prima che se lo aspettino, i napoletani avranno la loro desiderata scuola.

AQUILOTTO ETNEO - Catania. — La tua storia sul mancato volo dimostra quanto può la pignoleria di certa gente, ma dimostra anche come un bravissimo ragazzo che salta le classi a piè pari e si prende la maturità classica tutta d'un soffio, può sempre fare delle proposte terribilmente pazzesche: come vuoi che si possa organizzare un nuovo avioraduno a Catania per «battezzare» coloro che non hanno potuto volare? Sappesi il lavoro di preparazione che occorre per portare in aria una decina di ragazzi! Il tuo vaglia non è ancora giunto, ma appena lo sarà, lo riceveremo con tutti gli onori, e la squadriglia API - 2 - 3, prenderà il volo per Catania. Le domande di carattere tecnico le ho passate a Giarella.

MARINO MONDOLFO - Ivrea. — I numeri in più che ti sono stati spediti usali per la propaganda. La tua proposta, di sacrificare la pagina della pubblicità per la Posta Aerea, non regge. In quanto alla domanda che mi fai, (quanti ragazzi intelligenti vi sono a Fiume?) mi permetto di dirti che la risposta mi mette in imbarazzo. Eppure un mezzo ci dovrebbe essere... Ecco: dal



Ionas Bresciani (che manco a dirlo è di Brescia) con il suo I-Bres, che è veramente un bel modello

numero complessivo dei ragazzi fiumani sottrai il numero di quelli un po' ottusi. Ti garantisco che per risultato avrai la quantità esatta dei ragazzi intelligenti. L'aviatore lo potrai fare anche con la pancetta. (Ma perché non fai un po' di sport?). Per costruire bene aeromodelli, ti consiglio: «Il costruttore di aeromodelli», di Martini e Nobili. Te lo possiamo inviare noi, se ci mandi un vaglia di L. 22,50. Nelle librerie costa L. 25.

SALVATORE LOMBARDO - Siracusa. — I tuoi micro-racconti li ho passati al Barbutto Censore. Per essere aeromodellista occorre sol-

Edizioni A. VALLARDI - Milano.  
E AMBROSI  
UN BALILLA DELL'OLTRE GIUBA  
AFRICA MIAI (Seguito) cad. L. 5

tanto avere buona volontà, e mettersi a costruire aeromodelli. Se tu leggesti i giornali, sapresti perché nei passati giorni ci sono stati in Sicilia più aeroplani del solito. Non sai che vi si svolgono le Grandi Manovre?

AUGUSTO TABANELLI. — Il vostro ramarico è anche il nostro. Se, tra le varie città italiane, avessimo dovuto sceglierne soltanto una sulla quale compiere i voli di propaganda forse la nostra scelta sarebbe caduta su Lugo, patria del più puro eroe azzurro. Purtroppo invece proprio a Lugo i voli non sono stati effettuati. E tutto per colpa di un campo che, commosso forse dal nostro arrivo, si era tanto... intenerito da far sprofondare le ruote del «brontosaurus» fino a coprire parte delle sue candide ghet-

## AEROMODELLISMO ANNO XV°

modelli volanti in ordine di volo  
— disegni e tavole costruttive —  
materiali e parti staccate per ogni  
costruzione — scatole di montaggio — utensili.

M O V O

Milano - Via Borgospesso, 18

Catalogo illustrato 1937  
con listino prezzi inviando una lira

te (le careniture). Eri presente sul campo? Quattro buoi, cinquanta avieri, tavole e corde spezzate nel tentativo di tirar fuori il Ca. 133 da quel campo di... sfortunata fin troppo accogliente. Abbiamo pure tentato di rinviare i nostri voli a Lugo durante il viaggio di ritorno dall'alta Italia, prima o dopo Pisa, ma le condizioni del campo rimanendo stazionarie, non ci hanno permesso di effettuare il nostro piano. La buona volontà per far volare i lughesi non è davvero mancata. Caro aeronipote aeroragioniere, per quest'anno non c'è proprio nulla da fare. Ne ripareremo l'anno prossimo. In quanto al tuo progetto, almeno per la parte che si riferisce ai voli, dovrà, purtroppo,



La bella fotografia di un anonimo aeromodellista milanese

po, restare allo stato di progetto per l'impossibilità di distogliere, anche per un tempo brevissimo, i Reparti dalla loro intensa attività di volo.

GIUSEPPE POZZOLI - Milano. — Per tutte le informazioni potrai rivolgerti alla R.U.N.A. di Milano, via Foscolo 3. Ogni anno vengono emessi due bandi di concorso per allievi sottufficiali piloti.

LODOVICO BARINA - Bassano del Grappa. — Se sono offeso perché mi hai dato del «tu»? Sarei offeso se tu mi avessi dato del «lei»... In quanto al tuo fratellino, digli che per diventare aviatore bisogna prima saper vincere gli stomacuzzi provocati dalle acrobazie dell'«otto volante»; ne ripareremo allora. In ogni modo auguro tanto a te che a lui di divenire un giorno «gli assi del futuro», come pomposamente vi firmate!

AEROCRIFO. — Proseguì con coraggio la propaganda iniziata, e otterrai sicuramente un successo. Cercheremo di provvedere per la Scuola di aeromodellismo, della cui proposta ti sono veramente grato. *L'aquilone* giungerà in più copie, e così si farà conoscere da sé, poiché, come tu dici, «a Reggio non si crede se non si vede». Di coloro che pensano di umiliarsi costruendo aeromodelli, che hanno torto marcio, poiché non c'è nulla che dia tanta soddisfazione ad un giovane come il veder volare un modello costruito con le proprie mani. Il costruttore di aeromodelli è un costruttore di piccoli aeroplani, che un giorno può arrivare facilmente, proseguendo con volontà in quello studio, a costruirne di veri. Saluti. (Di aerogriffi ci sei soltanto tu).

LUCIO ANTINORI - Ancona. — L'abbonamento a *L'aquilone* lo puoi fare in ottobre, tramite la R.U.N.A. Con quindici lire diventerai socio della R.U.N.A. e avrai di-

ritto all'abbonamento per un anno. L'abbonamento a *Le vie dell'aria* costa lire 12,50.

RICARDO BRACCIFORTI - S. Salvatore. — Mi dispiace proprio. Il guaio è che parlare di nuovi voli, quest'anno, mi sembra per lo meno esagerato.

PIERO ADAMI - Firenze. — Non si può nemmeno dire che tu sei alle prime armi. Sei il neonato dell'aeromodellismo. Chiedi consigli sulla costruzione e «su che cosa occorre per costruire modelli volanti». Che posso dirti? O nulla, o trascriverti un trattato. Ti consiglio di leggere «Il costruttore di aeromodelli» di Martini e Nobili, o, alla peggiore, di seguire attentamente le lezioni che andremo via via pubblicando nel nostro giornale. Se in avvenire avrai bisogno di consigli di carattere tecnico, farai il piacere di rivolgerti a Giarella, detto il cannone dell'aeromodellismo italiano.

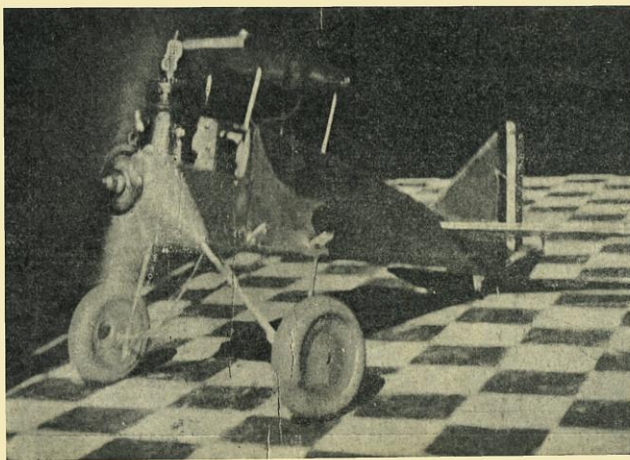
AZZURRO MERANESE. — Non ho nulla in contrario a che tu diventi «Aquilone Meranese»... Fa' pure con comodo.

MARIO CROTTI - Belluno. — Per gli Avanguardisti e le Giovani Italiane, l'associazione alla R.U.N.A. costa 15 lire, e dà diritto a ricevere *L'aquilone*.

AQUILA ROMAGNOLA. — Bene, perbacco! Più la sfortuna sembra accanirsi contro di te, e più tu ti accanisci contro di lei! Questo significa possedere un carattere, e mi fa piacere che sia un mio aeronipote ad avere questa qualità... Vedrai che alla fine la spunterai, ed i tuoi aeromodelli saranno capaci di fare il giro del mondo senza scalo. Non ti stancare mai, prosegui invece tenacemente, e, sono sicuro, vedrai un giorno i tuoi sforzi coronati da un successo. Intanto, a titolo di incoraggiamento, ti voglio pubblicare una delle tue fotografie.

GIANFRANCO REDAELLI - Milano. — Non è possibile quanto tu proponi, poiché, essendo tu abbonato mediante il tramite della R.U.N.A., per ogni eventuale cambiamento ti devi rivolgere alla sede presso la quale hai fatto l'iscrizione.

MARCELLA VANNUTELLI DESPUJOLS - Roma. — Credo che con tutti quei conti tu abbia combinato un bel pasticcio, ma credo anche che la faccenda, mercé l'aiuto del più sbalorditivi ragionieri della capitale, sia completamente risolta. Mandaci al più presto il tuo nuovo indirizzo. Buona villeggiatura a me? La mia villeggiatura, per ora, è qui, tra monti di lettere e laghi di inchiostro. Ma fra breve (e te lo confido in segreto) andrò a nascondermi in una buia cantina nel Palazzo del Cinema al Lido di Venezia. Non riesco poi a capire perché con l'automobile ci si mette di più che con il treno. Ma forse viaggi in una di quelle *Daimler* a due cilindri, trasmissione a cinghia, tre ruote, che formavano la terrorizzante meraviglia del 1890? Ti auguro buon divertimento. (Se mi scrivi di lassù, metti dentro



Il motorino a scoppio di un aeromodello ad ali smontabili

la busta un po' d'aria fresca di montagna: fa tanto caldo, qui!).

ANNAMARIA ROTA - Dervio. — I racconti sono tutt'e due buoni. Stammi bene e divertiti.

RENZO GALBETTA - S. Martino Siccomario. — Mi dispiace assai della tua bocciatura: però non ti sgomentare. Con l'ammissione all'ultimo anno di corso di una scuola media inferiore si può partecipare ai concorsi per allievi sergenti piloti. Fra non molto ne sarà bandito uno. Quindi non devi fare altro che aspettare qualche mese.

AURELIO MURELLA - Monza. — Pubblico, per farti piacere, la fotografia con i modelli non volanti. L'altra è abiatita e poco interessante per i lettori, che vogliono vedere cose nuove e belle.

LEONARDO CARELLA - Bari. — Va bene: pubblico anche questo. Se ti capita di scrivere ancora su argomenti tecnici, manda pure.

ODORICO INSEGNANTE - Gradisca. — La tua lettera mi ha fatto venire la congiuntivite, cosicché ho dovuto ad un certo punto abbandonare la lettura, per sottopormi alle cure del caso. Se un'altra volta mi scrivi nella stessa maniera, ti faccio arrestare per lesioni colpose. In quel poco che ho capito, c'entra il veleggiatore «Roma». Buon lavoro, dunque. Mandami la fotografia del capo d'opera.

LUIGI MELONI - Firenze. — Avrai la tua brava tessera. Se ci procuri un abbonato, noi ti mandiamo in premio una fotografia aerea di una città. Se ce ne procuri due, ne avrai due. Se ce ne procuri tre, te ne inviamo tre. Se quattro, quattro, e così via sino alla fine dei secoli. Però, ai nostri amici che ci procurano degli abbonamenti, noi possiamo fare anche regalucci d'altro genere. In quanto ai voli, io credo che ci sia permesso non parlarne, almeno per ora.

RAZZO ROSSO. — Sarei più contento se gli aeromodelli tu li costruissi interamente da te, seguendo le lezioni che dà Giarella su *L'aquilone*. La fotografia che ci hai mandato, oltre ad essere brutta forte, era anche «fisata» male, cosicché ci è giunta sotto forma di fantasma assolutamente impubblicabile. Adesso eccoti le informazioni che volevi avere: Umberto Maddalena si recò al Polo Nord con un idrovolante «Savoia Marchetti 55», nel 1928, per tentare di compiere il salvataggio della spedizione Nobile. Raggiunse la «tenda rossa», che individuò per primo, e per primo riuscì a rifornirla di viveri. Tra il dicembre del 1930 e il gennaio 1931 prese parte alla Crociera del Decennale. Morì nel cielo di Tirrenia il 19 marzo 1931, in seguito all'esplosione della carlinga del proprio apparecchio, dovuta ad aria carburata. Il suo corpo fu, si, visto discendere in mare con il paracadute, come dici tu, ma egli era già morto, in seguito alle



Ciuliano Franzotti, di Gorizia, mostra ai lettori la sua prole aeromodellistica

ferite riportate. Infatti la sua giacca fu ritrovata a brandelli. Ciao.

UN GIOVANE INGEGNERE - Napoli. — Mi dispiace di non poter dare nessuna notizia sul nuovo apparecchio con il quale sono state eseguite le esperienze dal pilota Rohls. Probabilmente il progettista avrà anche da lavorare, e per questa ragione non manda notizie tecniche.

EMILIO STRAMUCCI - Roma. — Quante volte mi tocca ripetere che le domande tecniche devono essere rivolte a Giarella? Dunque, l'ala a sbalzo è quella che è fissata alla fusoliera senza montanti. Non vedi mai la «Piccola enciclopedia aeronautica illustrata»? Cerca, nei numeri scorsi, la voce *ala a sbalzo*. In quanto alla *portata*, come dici tu, o più esattamente *portanza* di un'ala, so che hai frequentato la scuola di modelli volanti di Roma, e mi meraviglio di due cose: prima di tutto che tu usi un termine tanto sbagliato, in secondo luogo che tu non abbia pensato di rivolgerti là, per avere indicazioni molto più estese di quanto sia possibile darti sul giornale.

MARINO BUCCIANI - Firenze. — La sola cosa che posso fare per te è di consigliarti di andare, a Pisa, alla Sede della R.U.N.A. e di chiedere al delegato all'aeromodellismo, che è un ingegnere aeronautico, di aiutarti.

LAMPO AZZURRO - Salerno. — L'allungamento è il rapporto fra l'apertura e la corda media dell'ala, che è equivalente al rapporto fra il quadrato dell'apertura e la superficie dell'ala. Quante sono le acrobazie aeree? Dipende dalla fantasia del pilota. I disegni dell'«Eolo» sono stati pubblicati nel numero 29 dell'anno 1936.

GIUSEPPE CHIAROLLA - Putignano. — Lascia stare l'«F. C. 1» e studia la descrizione del modello «Roma» che è stata iniziata nel numero 1 di quest'anno. Quando hai ben studiato, prendi gli attrezzi e il materiale e costruisci. Se trovi difficoltà, e se ti è possibile, rivolgiti alla scuola di modelli volanti di Bari che funziona egregiamente.

SOLFEGGIO - Bari. — Se non hai una licenza di scuola media superiore, puoi aspirare al grado di sottufficiale. Perché non rinnovi l'abbonamento? Mi sembra che potresti fare benissimo le due cose insieme...

FALCHETTACCIO. — Se tutte le lettere che ci arrivano giornalmente fossero simili alla tua, noi saremmo gli uomini più ridanciani di questo mondo. Ti auguro di vincere il concorso, per partecipare al quale, a sentire te, hai compiuto tante spaventosissime fatiche. Manda pure «Il racconto del racconto». Contro i reumatismi de *L'aquilone* abbiamo già provveduto mediante un'energica cura a base di cicchetti da distribuire prima dei pasti agli addetti alla spedizione. Mastrojanni non riesce a capacitarsi cosa c'entrino le sue gambe con quelle del tuo tavolo. Dice che alle gambe ci tiene e che non intende specularci sopra. In ogni modo, non si è offeso, considerando l'eccezionale stato psicologico nel quale ti dovevi trovare al momento in cui scrivevi. Io spero che ti auguro che il sonno sia stato per te risanatore.

BREDA 33 - Palermo. — I « Fiat G. 18 » non sono costruiti per impiego bellico. Ne sono stati costruiti solo tre esemplari i quali sono in servizio sulla linea Roma-Milano. Il Savoia « S. 79 B. » è stato costruito in un solo esemplare ed ha preso parte, vittoriosamente, al concorso per un apparecchio da bombardamento da fornire all'aviazione argentina. L'« Apr. 2 », che presta servizio sulla Torino-Parigi, e che è l'apparecchio in servizio regolare di linea più veloce del mondo, è stato trasformato in militare e viene chiamato « Fiat Br. 20 ». Gli apparecchi che hai visto in quella fotografia non

sono dei « Cr. 41 », (ne è stato costruito un solo esemplare di questo tipo), ma dei « Romeo 37 bis », con motore stellare Piaggio IX. Ala a sbalzo significa ala senza alcun irrigidimento esterno. Ti basta, per ora?

SIGISMONDO BERGAMINI - Ferrara. — Sherlock Holmes è il protagonista di un mucchio di avventure gialle immortalate dalla penna di C. Doyle, e lette da tutti i ragazzi del mondo eccetto Sigismondo Bergamini di Ferrara. Sono contento che ti sia potuto riabbracciare epistolarmente con Aviobum.

La tessera verrà. Vedrò anche di spedirti un po' di copie per la propaganda.

EUZZOR RENATO - Firenze. — Come vedi, non ho voluto stampare il tuo pseudonimo, che è proprio « racchio » forte. Eppoi, perché uno pseudonimo inglese? Preferisco che un mio aeronipote si ammali di scarlattina piuttosto che di snobismo. In quanto agli arretrati che non ti sono arrivati per niente, mi devi specificare di nuovo di quali numeri si tratta, perché possa provvedere. Buona villeggiatura.

Zio Falcone.

**C'ERA UNA VOLTA**



Ogni favola incomincia così: c'era una volta. Ma Pinocchio ritorna per tramutare la favola in realtà. Avventure, viaggi danaro, macchine, apparecchi, assicurazioni regali di ogni genere premieranno le vostre raccolte di figurine Pinocchio

Avrete le figurine Pinocchio consumando i seguenti prodotti di prima scelta:

Biscotti e Waffer  
S. A. I. W. A.  
Cioccolato Nestlé e Cailler  
Profumerie Lanza  
Formaggi « Fior di alpe » e « Fior di sole »  
Aperitivo e Mistura Donini  
Vermut — Mandarinetto — Succuva — Isola bella  
Confetture conserve Elvea  
Super-Lemonsoda — Super-Oransoda  
Pasta all'uovo « La Faraona »  
Polveri Belloni per acque minerali  
Industria dolciaria Seveso  
Pastiglie Leone dissetanti



# AEROPLANI



**FIAT**

**S. A. AERONAUTICA D'ITALIA**  
CORSO FRANCIA 366 - TORINO

MACCHINE  
DA SCRIVERE

**EVEREST**

*Mobili per Ufficio*

Fratelli SPALMACH

ROMA  
VIA FLAVIA 4

TUTTO PER IL COSTRUTTORE  
DI AEROMODELLI

Utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno 1937  
alla ditta

**AEROMODELLI E ACCESSORI**

Via Riva Reno 118 - BOLOGNA

# N.° 33 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata

(Continuazione dal num. precedente)

L'organo principale dell'altimetro barometrico è una capsula metallica a pareti sottili in cui si è fatto il vuoto; ad ogni pressione dell'aria corrisponde una determinata azione elastica della capsula; questi spostamenti, amplificati meccanicamente, produrranno la rotazione di un

si automaticamente o mediante un comando a mano per un certo valore dell'incidenza. E' un dispositivo di ipersostentazione (V.) che ha lo scopo di aumentare la incidenza critica e diminuire quindi la velocità minima di sostentazione. (V. ala e fessura).

**AMBROSINI RAIMONDO** — Scrittore di cose aeronautiche, fece la storia dell'aeronautica a Bologna in una pubblicazione edita nel 1912.

**AMERICAN EAGLE - LINCOLN** — Ditta americana di costruzioni aeronautiche fondata nel 1931 a Kansas City.

**AMMARAGGIO** — Manovra per far prendere all'idrovolante o all'anfibio il contatto con la superficie acqua.

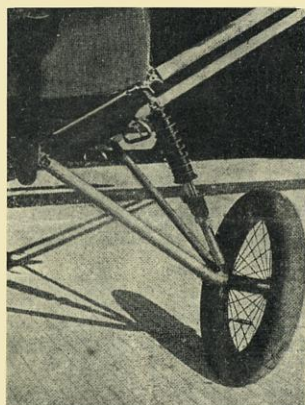
**AMMARAMENTO** — (V. Ammaraggio).

**AMMARARE** — Scendere con l'idrovolante o con l'anfibio eseguendo la manovra di ammaraggio.

**AMMISSIONE** — L'introduzione della miscela carburata nell'interno del cilindro motore attraverso i tubi di ammissione e le valvole di ammissione (V.) L'ammissione della miscela nel cilindro viene regolata da una valvola comandata dal pilota (valvola a farfalla o a rubinetto) per ottenere dal motore la potenza voluta.

**AMMORTIZZATORE** — E' un organo del carrello (v.), o del ruotino di coda (v.) che ha la funzione di attenuare gli urti dell'aeromobile sul terreno durante le manovre di decollo e di atterraggio. Si dice più propriamente che l'ammortizzatore assorbe, in tutto o in parte, la componente verticale della forza viva. Gli ammortizzatori del carrello possono essere di vari tipi: 1) ammortizzatori basati sull'impiego di un sistema elastico che lavora a tensione; è il sistema più antico costituito da cordoni elastici leganti due parti mobili delle gambe di forza del carrello.

(Continua.)



Ammortizzatore oleo-elastico montato su un carrello di un apparecchio da turismo.

indice rispetto ad una graduazione circolare su cui, in luogo della pressione, sono indicate le quote sul mare nell'ipotesi dell'aria tipo (V.).

**AMATI GIACINTO** — In una pubblicazione sulle ricerche scientifiche (1828) riporta le esperienze eseguite dal padre Francesco Lana.

**ALTINO** — Vento che spirava da levante.

**ALULA** — Aletta posta sul bordo di attacco dell'ala e aderente a questo in assetto normale di volo e distaccante-

## METALLO "ELEKTRON" DELLA I. G. FARBENINDUSTRIE AKTIENGESELLSCHAFT

PESO SPECIFICO: 1,8

Fusioni - Profilati - Profilati di Lamiera - Pezzi Stampati - Lamiere - Tubi - Pistoni - Tralici per Costruzioni Aeronautiche - Serbatoi Extra Leggeri per Benzina e Olio AVIAZIONE - MARINA - GUERRA - INDUSTRIE DIVERSE

## "ELEKTRON", S. A. - MILANO

Via Principe Umberto, 29 - Telefono: 65-128 - Telegrammi: METLEC

OFFICINE MECCANICHE ITALIANE - Soc. Anon. REGGIO EMILIA

AEROPLANI

MOTORI PER AVIAZIONE  
SERBATOI SALDATI E CHIODATI  
ACCESSORI PER AERONAUTICA

È uscita:  
**LA TAVOLA N. 1**  
DEL  
**COSTRUTTORE DI AEROMODELLI**  
contenente i disegni in grandezza naturale  
DEL  
**CIRILLO**  
AEROMODELLO A TUBO  
Costa Lire **3,50** franco di porto  
Inviare commissioni a  
**AEROMODELLI E ACCESSORI**  
Via Riva Reno, 118 - BOLOGNA  
Imminente:  
**LIBELLULA - Aeromodello a tubo**

## COSTRUZIONI MECCANICHE ED AERONAUTICHE S. A.

Capitale int. versato L. 2.400.000

Sede Sociale e Stabilimento

MARINA DI PISA

Costruzione di Aeroplani e Idrovolanti civili e militari in legno e in metallo



IDROVOLANTE "MARINA FIAT 6".

Tipo da caccia e ricognizione - Biposto ad ali pieghevoli - Catapultabile - Carico utile 820 kg. - Autonomia in crociera 1200 km. - Velocità max. 290 km-ora a 2000 mt. - Salita 5000 mt. in 12" - Motore FIAT A. 59 700 HP.

SCUOLA AVIAZIONE  
**CAPRONI**  
VIZZOLA TICINO  
COSTRUZIONI AERONAUTICHE

Abbonatevi a: "Le Vie dell'Avia",

S. A. Bacini e Scali Napoletani - Napoli - Via Marinella  
Officine aeronautiche per la riparazione - Trasformazione - Costruzione parti di ricambio di idrovolanti ed aeroplani civili e militari  
Telefoni N.I.: 50781 - 50772 - 53675 - 53026 - Telegrammi: CARENAGGIO - NAPOLI - Casella Postale N. 145

