

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



... EPOI LO CHIAMANO "PARACADUTE", !..

TUTTO FINISCE ALL' ALBA

Fronte di Madrid - Luglio 1937

A 1500 metri in una notte torbida ed umida. Cuenca era dietro di noi coi suoi proiettori dai fasci giganteschi, che scrutavano senza sosta il cielo. Eravamo passati senza incidenti; ed ora si navigava sotto le nubi che coprivano le stelle, immersi nell'oscurità più assoluta.

Pochi minuti alle quattro. Guardai giù, affacciandomi al parapetto di rame dei serbatoi. La terra era lontana e sembrava dall'alto un firmamento rovesciato. Avevo l'impressione guardandola, che le stelle fossero cadute tutte al suolo frantumandosi in mille pezzetti minuscoli e diversi.

Il vento contrario diveniva sempre più forte e sullo sfondo vellutato del cielo, incominciarono ad apparire bagliori e lampi incessanti. Un quarto d'ora più tardi, ci trovammo immersi nella pioggia e, mentre da tutte le parti si levavano degli spruzzi di acqua che ci inzuppavano il corpo, pensai se quel temporale non fosse una delle solite fantasmagorie del dio maligno, autore del sogno strano che io stavo per vivere. Anzi, ad un certo punto, mi chiesi se ero proprio io, A. B., in compagnia del tenente Giorgi e al seguito di quattro apparecchi comandati dal capitano Bermudez, a sorvolare quella zona, dove le sue bizzarie lucenti non coincidevano affatto con il suo profilo e la sua topografia.

Mi sembrava che io fossi stato ad un tratto proiettato fuori dello spazio e del tempo, e che dopo uno stordimento letargico, mi ritrovassi dubbioso della stessa realtà. Per ritrovare l'equilibrio della mia personalità vacillante, cercai di riannodare la catena di quegli stati successivi la cui somma formava una manata d'immagini le quali rappresentavano il mio passato. Merviglie della memoria! La parete dei lampi che solcava incessantemente l'atmosfera si trasformò, come per incanto, in un ambiente di carattere andaluso e infatti, c'era nel ritaglio delle porte e delle finestre qualche cosa di orientale e di moresco, che subito vi faceva pensare all'ardente terra meridionale.

Avevo appena messo il piede sulla soglia di questo ambiente, quando qualcuno mi chiamò dal fondo della sala.

— Non mi riconosci, «companero»? Sono il capitano Bermudez, comandante della VIII squadriglia!

Fui naturalmente costretto a pranzare al suo tavolo e me ne trovai veramente contento, perchè questo bel tipo di castigliano era una persona molto simpatica. Praticissimo del luogo e di tutti i locali notturni di Toledo, mi mise subito al corrente delle «mugere» che frequentavano il «Granadilla» e mi rimase particolarmente impressa un'artista che sopra una specie di palcoscenico stava cantando:

*«el naranjo de tu patio
cuando te acercas a el
se desprende de sus flores...»*

Restammo fino alle cinque in quel locale. Il capitano Bermudez aveva invitato al nostro tavolo tre piloti tedeschi e mi ricordo che quando uscimmo, egli, prendendomi a braccetto, esclamò con evidente rimpianto: «Tutto finisce all'alba!».

Ci lasciammo con la promessa che la sera dopo ci saremmo rividuti al campo di Toledo. Lo spagnolo aveva per quella notte progettato un volo di esplorazione dove la morte era sempre in agguato: il porto di Valencia.

Ed ecco perchè quella sera tempestosa, dopo di aver sorvolato la metropoli che era stata chiamata dai Mori Medina Bu Tarab, ossia la città della gioia, un turbine trasportava i miei pensieri altrove e mi faceva rivivere il passato. Poi tutto svanì improvvisamente dai miei occhi. Mi ritrovai a bordo dell'apparecchio sopra un'ampissimo banco di nebbia, su cui sporgendomi a guardare dalla carlinga, si vedeva l'ombra del nostro «Fiat» accompagnarci nel volo. La pioggia era cessata. Respirai, mentre tentavo d'individuare la posizione dei miei compagni, l'aria umida della notte e mi sentii ritemperato. All'improvviso, notai innanzi a noi, a destra, una

luce diffusa. Si trattava di un altro banco di nebbia in cui un riflettore si specchiava. Montammo quota navigando a zig-zag e mentre il saettio degli «srhapneta» si faceva sotto di noi sempre più vicino, tanto che udivamo distintamente i loro sinistri crepitii, ci allontanammo velocemente da quel fuoco incrociato e ci dirigemmo verso una immensa nube che si stendeva come una gran macchia densa sulla vastità del cielo.

Quale sarà la sua estensione? La domanda era angosciata e poichè avevamo l'impressione che essa si allungasse verso levante, seguimmo la rotta verso quella direzione. Dieci minuti dopo uscimmo dalla nube! Sopra di noi il chiarissimo cielo stellato; sotto la più impenetrabile oscurità rotta da vampe sanguigne che avevano un ritmo regolare. Ora lo stormo, ordinandosi nella formazione a cuneo del volo in squadra, si stagliava nel cielo lucida e crivellata di luci innumerevoli.

Ancora un quarto d'ora di volo. Improvvisamente apparve un agglomeramento di occhi luminosi. Mi curvai sulla carta per cercare dove eravamo e finalmente riuscii ad orientarmi. Ci trovavamo di sopra a Madrid. Guardai l'orologio: erano le cinque. Le tenebre incominciavano a divenire sempre meno impenetrabili. Poi udii, provenienti da ponente dei rumori confusi e vidi nello stesso tempo profilarsi nel cielo verso dodici apparecchi sovietici disposti a stormo, in ordine perfetto.

Baldanzosi della propria preponderanza numerica, i «Curtiss» e i «Rotas» avanzavano sicuri e compatti verso la squadriglia legionaria e appena i nostri apparecchi furono a tiro, iniziarono la bufera tremenda di colpi, commista alle voci rombanti dei motori. Malgrado che l'attacco dei rossi fosse stato deciso e violento, il capitano Bermudez che si trovava con l'apparecchio a l'estremità del cuneo, non cambiò nulla della sua tattica preferita che consisteva nello stordire l'avversario con bordate che davano l'impressione dell'investimento, finte arditissime che facevano credere ad una caduta e impensati «virages»



Il milanese Carlo Solvini con il prodotto della sua abilità aeromodellistica.

completamente sconosciuti agli aviatori sovietici. La lotta si trasformava in questo modo, in un duello di abilità e d'astuzie pericolose che dovevano essere eseguite mentre le mitragliatrici continuavano a sparare.

Il combattimento si ingaggiò accanito e la lotta si svolse ostinata e furibonda su uno stretto spazio del cielo. Furono minuti di schermaglia atroce. I nostri apparecchi saltellavano intorno ai «Curtiss» e ai «Rotas» che i rossi avevano battezzati tutti con nomi di donne, mitragliandoli di sopra, di sotto e di fianco, in un folle acrobatismo di «looping» precipitosi e di cerchi della morte fulminei, che seminavano lo scompiglio e l'incertezza in mezzo agli avversari.

Vidi ad un tratto il velivolo del capitano Bermudez che si distingueva dagli altri apparecchi per il leone di Castiglia che aveva dipinto in rosso sulle ali, destreggiarsi nella massa degli altri «caccia» e dopo di aver eseguito una breve picchiata, buttarsi addosso a un veloce «Curtiss», saettandogli contro raffiche di mitragliatrice. Per alcuni secondi essi non apparvero che un solo fantastico viluppo d'ali poi vedemmo improvvisamente il «Curtiss» staccarsi dal «Fiat», precipitare a picco ed andarsi a sfaccellare contro il suolo. Malgrado che i «caccia» nazionali fossero meno numerosi, tre altri apparecchi sovietici, crivellati di colpi, raggiunsero ben presto il primo, dopo di essersi difesi disperatamente. Nel frattempo, un nuovo attacco veniva sferrato dall'asso spagnolo contro un «Rota» che si avvittò nel vuoto e andò a cadere in fiamme sopra una collina.

Poichè i nemici non desistevano dall'attacco, l'audacia dei legionari non conobbe limiti. E infatti, mentre il pallore del cielo s'accennava sempre più e si tramutava lentamente in una vaga luminescenza rosata, il groviglio degli apparecchi divenne più serrato e la lotta si fece più tenace che mai. Vidi l'apparecchio del capitano Bermudez cacciarsi di nuovo nella mischia e dopo aver scelto il suo avversario, attaccarlo senza misericordia. Le mitragliatrici crepitavano nuovamente. Poi lo spagnolo calò come un falco sul nemico e soltanto quando fu a pochi metri da quest'ultimo, si accorse che l'osservatore si era inceppata l'arma. Un attimo che sembrò a noi che lo seguivamo con lo sguardo, un'eternità. Bermudez comprese il pericolo e cercò immediatamente di riguadagnare quota. Ma poichè i comandi non lo assecondarono, al pilota non rimase che una scelta: rimanere fedele al suo destino nella lotta disperata. Ed ecco che sullo sfondo immenso del cielo, una tragicità imprevedibile si svolse. Forzato il motore, lo spagnolo con uno scatto si slanciò verso il



Il porto nazionale di Palma di Majorca. Si noti la doppia fila degli sbarramenti

« Curtiss » nemico e abbattendosi col suo apparecchio su di lui, lo trascinò nello stesso gorgo, mentre una lunga striscia di fumo nerastro rimase in cielo a segnare la scia della loro caduta.

Guardai l'orizzonte d'un rosa acceso che appariva sgombrato di avversari. I rossi vedendo cadere il loro sesto apparecchio, si erano dileguati in diverse direzioni ed avevano rinunciato alla lotta.

Ritornati al campo di Toledo, ci recai in automobile sul luogo dove era precipitato l'apparecchio legionario. Ed in mezzo al groviglio dei rottami delle traverse e delle ali rese dalla caduta informi, scorgemmo il corpo inanimato del capitano Bermudez.

L'osservatore che non era rimasto grandemente ferito, ci narrò gli ultimi istanti dell'eroe. Era tepido ancora d'un alito di

estremo di vita, quando lo trasse dai rottami. Tuttavia volle sapere il nome del « Curtiss » investito che si trovava abbruciacchiato un centinaio di metri più in là del nostro apparecchio, ed appreso che si chiamava « Nataschia », aveva chiusi gli occhi mormorando con voce lenta e fioca: — Vaya! Tutto finisce all'alba!

Queste furono le parole che il capitano Bermudez pronunciò prima di spirare e parve irridere con esse il destino che lo aveva proditoriamente colpito. Di ciò ne eravamo certi mentre guardandolo sentivamo un nodo convulso stringerci la gola e avevamo la certezza che dal dolore crudele sarebbe nata una nuova forza in noi; una forza che ci avrebbe donato una più potente volontà di lotta, di giustizia e di vittoria.

A. B.

CHI ERA CHAVEZ

Il 23 settembre 1910, a Domodossola, dopo un volo che doveva rimanere come una pietra miliare nella storia dell'aviazione, periva tragicamente Geo Chavez, eroe peruviano, primo tra i pionieri dell'aviazione a versare per la nuova causa il proprio sangue sul suolo dell'Italia. Le ali che lo avevano sostenuto per tutto un volo che fu un trionfo, furono viste, quando l'apparecchio era a 20 soli metri dal suolo, piegarsi improvvisamente. Ove egli cadde si eleva oggi un cippo, a ricordare il vittorioso volo e la tragica morte.

Quest'anno al Perù, Nazione che diede i natali al trasvolatore, si terranno grandiose celebrazioni in commemorazione del volo epico che per la prima volta portò l'uomo al di sopra delle Alpi. L'Italia, che sul suo terreno accolse i resti mortali di Geo Chavez, sarà presente alla celebrazione in modo particolare, facendo partecipare alla manifestazione commemorativa dodici apparecchi « C. R. 32 », e tributando alla Nazione amica ancora una volta l'omaggio della propria solidarietà.

Perché lo spirito esemplare dell'eroe del quale si celebra la fine venga conosciuto da chi ancora non lo conosce, pubblichiamo questo ritratto che di Chavez fece il giornalista italiano L. Barzini.

Geo Chavez era un uomo che aveva la passione dell'ardimento. Possedeva uno spirito di battaglia. Voleva essere il primo

quando si trattava di mostrare coraggio, energia, decisione nelle più rischiose gare dello sport, alle quali si abbandonano oggi le anime guerriere.

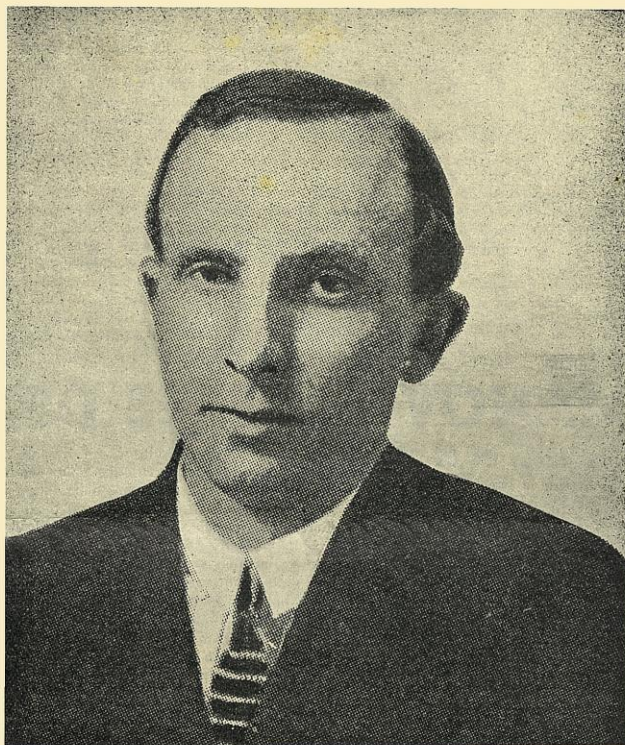
Era ricco, e avrebbe potuto trascorrere una esistenza di agi e di piaceri. Ma egli l'aveva in odio, e ripeteva spesso ai suoi amici più intimi, ai suoi insuperabili Duray e Christiaens: « Io non amo vivere la vita bestiale degli « snob » di Parigi! Mi occorre fare qualcosa ».

Suo padre, uno stimato banchiere peruviano, aveva lasciato ai figli un capitale di circa quattro milioni. Il fratello primogenito di Chavez, dopo la morte del padre, fondò una banca a Lima, con un ufficio a Parigi, dedicandola specialmente agli affari fra il Perù e la Francia. Un altro fratello, più grande di Geo, quello stesso che abbiamo visto pallido e piangente al letto del moribondo, dirige l'ufficio parigino. La banca è sotto la ditta Chavez Hermanos — Fratelli Chavez — e l'eroico aviatore possedeva un quarto dei capitali impiegati.

Non il più lontano desiderio di lucro è entrato nella decisione di divenire aviatore. Nello sport tipico vi sono i gentlemen-rider: egli era il gentlemen-flyer dell'aria.

Appena poté volare egli non pensò ad avere dei premi, ma a battere dei records, a fare quello che nessun altro aveva fatto. Cercò nell'orgoglio di vincere il suo più grande compenso. Prima dell'ultimo volo, fantastico e fatale, i suoi maggiori prodigi avvennero al di fuori dei concorsi: erano regalati all'ammirazione del mondo.

S'innamorò dell'aviazione a Reims, al circuito del 1909. Se ne innamorò da compe-



L'ultima fotografia di Chavez, fatta prima che l'eroico aviatore peruviano intraprendesse il volo che sembrò un prodigio.

te che conosce le bellezze dell'audacia. Strinse allora amicizia con Paulhan; si interessò agli aeroplani, studiò. Poiché egli era anche uno studioso. Paulhan riconobbe in quel giovane ardente le qualità ideali dell'aviatore, e lo incoraggiò a tentare. E nei meetings che seguirono quel primo e famoso convegno aviatorio, si vide l'aristocratico peruviano, vestito da meccanico, occupato negli hangars di Paulhan a controllare motori, a smontarli, a registrare tiranti e provare leve. Aveva capito che bisognava cominciare da lì, per sentirsi padroni dell'apparecchio navigando nello spazio. Alla sera Chavez compariva in frack, e ridiventava il gentiluomo compito ed elegante.

Chavez aveva già trionfato in altri sports. Era stato campione mondiale nella corsa e nel salto. Nessuno come lui era capace di

balzare sulla siepe ed attraverso il fosso ricadendo sopra un sol piede, continuando la corsa come se il gran salto fatto non fosse stato che un passo più lungo degli altri. Poi divenne campione di foot-ball, e fece parte di teams vittoriosi che osarono battersi a Londra con i migliori teams inglesi. In questi vari sport Chavez aveva acquistato quelle miscolature atletiche che hanno stupito i medici di Domodossola, e che pure si dissimulavano così bene in quel corpo snello ed elegante. Più tardi Chavez si era appassionato per il turismo automobilistico, e la sua macchina non aveva riposo, fuggiva su tutte le strade, passava tutte le frontiere.

Fu nello scorso febbraio che Chavez cominciò a montare in aeroplano a Mourmelon le Grand. Cominciò sopra un Farman. Volò subito, ed alla quarta volta che volava progettò di andare a Reims e tornare portando a bordo l'amico Christiaens. Allora andò a Reims da Mourmelon era un viaggio inaudito e se ne parlava come di una gran prova futura.

Ma al momento di partire ecco che l'aviatore Van de Born si slancia e fila su Reims. Chavez non era uomo da rimanere secondo. Rinunziò al viaggio, e volle tentare una cosa che sembrava follia per un principiante. Lui, che non era mai salito a più di trenta metri di altezza, si elevò a cinquecento metri. Ignorava però come si fa a discendere a volo plané, e si vide una discesa fantastica, precipitosa, col motore in azione. « Non lo dimenticherò mai! » — ci ha detto Christiaens — « ho creduto che cadesse, l'ho immaginato morto. E' stata la discesa più terribile che ho visto ».

Chavez non poteva soffrire i voli in giro, quel carosello degli aerodromi, noioso e senza fine, nel quale gli aeroplani s'insanguano come cavalli in un maneggio.

« Volare è volare » diceva, e si slanciava in alto. Fin dal principio non concepì il volo che come una conquista del cielo, una superba ascesa nelle alte regioni dell'aria.

Farman lo aveva costretto con un contratto a prender parte a determinati concorsi. E' un contratto senza il quale è difficile far parte



Il « Blériot » di Chavez non è più che un ammasso di ferraglie. Il pilota, moribondo, è circondato dalla folla

della sua scuola d'aviazione e comprare un aeroplano.

Chavez andò ai concorsi, ma non volò che in altezza. A Biarritz, uscito appena da Mourmelon, prese il secondo premio di altezza. Così a Rouen, disputandolo a Paulhan. Così a Nizza. A Reims il contratto venne a scadere. Chavez lasciò il Farman per il monoplano Blériot, e vi salì subito a settecento metri, conoscendo appena la manovra dell'apparecchio. Era per lui la macchina ideale, quella che scala le altitudini.

L'idea di sorvolare le Alpi lo affascinò subito. Abbandonò ogni altro progetto. Ed a Issy-les-Moulineaux, niente altro che per provarsi, balzò, qualche giorno prima di partire per Briga, alla spaventosa altezza di metri 2650, battendo tutti i primati.

Fu un viaggio fantastico. Non si vedeva che uno squarcio di azzurro in un cielo nu-

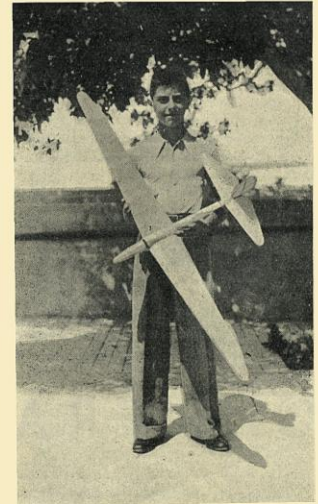
voloso e greve, e Chavez penetrò in quell'angolo sereno. Salì fra due nubi. «Mi pareva di essere in un pozzo» — ha raccontato poi a Duray. Aveva un po' di cielo libero sopra, e un brano di terra sotto. Intorno si torcevano masse candide di vapore. Le nubi, spinte da un lieve vento, si spostavano, ed egli si muoveva con loro, si manteneva nel pozzo immane delle muraglie di nebbia. Alla fine l'azzurro si aprì sul suo capo. Egli aveva superato le nubi che si accavalcavano sotto di lui come un oceano bianco e sconvolto. Quando ridiscese, e rivide la terra per tanto tempo scomparsa al suo sguardo, si trovò sopra Versailles. Gli amici che lo aspettavano palpitanti, lo scossero sull'orizzonte, mentre tornava tranquillamente.

La lunga attesa di Briga lo rendeva talvolta nervoso. Voleva partire, era deciso a partire e gli ostacoli lo esasperavano. Ma la

sua agitazione non si rivelava che quando era solo. Con gli amici manteneva il suo carattere calmo, affettuoso e lieto, sempre eguale.

Era un uomo che difficilmente allacciava nuove amicizie, ma una volta divenuto amico, si abbandonava con tutta l'anima, pronto ad ogni sacrificio. Gli amici non lo hanno conosciuto che in un modo: inalterabilmente buono, pieno di delicatezza, contento. Amava la burla, era pronto al bon mot, aveva lo scherzo acuto ma educato. Possedeva la giovialità serena e innocente di chi ha forte l'anima e il corpo. Nelle decisioni era pronto e irremovibile.

Dopo il primo tentativo di traversata, quando i turbini lo respinsero dalla valle della Saltina, egli disse a Christiaens: «Dare la vita per non riuscire sarebbe sciocco. Darla per vincere, è bello!».



L'aeromodellista Giulio Marini ci mostra il suo veleggiatore «M 3», che, dice lui, è un portento

MANOVRE AEREE DELL'ANNO XV

DUELLI DI CACCIA

Si sa che la combattività, l'aggressività, la volontà di battersi, non fanno difetto ai cacciatori italiani, né del resto agli aviatori italiani in genere.

Anche nelle Manovre, dove il combattimento è finzione, lo scontro aereo è atteso con desiderio dai cacciatori, per l'emozione che comporta l'evoluire rapido nel cielo nell'ansia di sopraffare... posizionalmente l'avversario.

In queste Manovre dell'Anno XV si sapeva a priori che le occasioni di combattimenti tra velivoli da caccia sarebbero state molto rare, perchè nella prima fase delle Manovre stesse il presupposto generale escludeva addirittura la presenza di cacciatori rossi, data la lontananza dalle loro basi di oltre mare.

In un primo tempo perciò il lavoro dei cacciatori è consistito solo in qualche indisturbata crociera, protettiva. I camerati dell'Assalto, invece, hanno potuto esplicare fin dal primo giorno la loro azione offensiva battendo con bombe, spezzoni e mitraglia le forze terrestri rosse sbarcate a Mazara del Vallo e tendenti verso Castelvetrano a Palermo.

Cacciatori e assalitori, tra i quali regna molta buona armonia anche perchè sono dello stesso partito, nella fase preparatoria delle manovre hanno pure trovato modo di azzuffarsi tra di loro, non in volo (non consentendolo gli ordini dei superiori e non consigliandolo le dissimili caratteristiche dei velivoli), e nemmeno in terra, ma addirittura in mare.

E' stato in una domenica di riposo balneare, in una spiaggia delle vicinanze. Due gruppi di ufficiali delle due specialità, noleggiate due barche a vela, hanno mosso l'uno contro l'altro all'arrembaggio; ne è nata una regolare zuffa, risonante di legni percossi e di strani gridi di guerra (Cosimo e Ciccilia!), con relativo «uomo in mare».

Ma l'ansia di combattimento dei cacciatori non poteva essere certo soddisfatta di questo episodio di pirateria cinematografica, e si attendeva di giorno in giorno l'occasione di... menar le ali.

L'occasione finalmente è venuta, in questa seconda fase delle Manovre.

Infatti ora i rossi hanno anche loro la caccia, che è poi costituita da una

Squadriglia del nostro Gruppo, passata al nemico... per ordine superiore. E la piccola battaglia aerea ha avuto luogo nel cielo di Mazara del Vallo dove la caccia azzurra, che incrociava a 3500 metri di quota a protezione del bombardamento, si è scontrata con la caccia rossa alzata dal sottostante Campo di Castelvetrano.

Le norme emanate dalla Direzione delle Manovre stabiliscono invero che il combattimento tra 2 Reparti di Caccia viene simulato col porsi i Reparti l'uno dietro l'altro, sulla stessa rotta e quota, a distanza non inferiore ai 500 metri e non superiore ai 1000 metri.

Ma è facile rendersi conto che nella realtà le cose non possono andare proprio come previsto dal... legislatore.

E infatti l'incontro tra le 2 Squadriglie, rossa e azzurra, si è risolto inevitabilmente in una serie di duelli aerei più o meno artistici.

Questa volta gli avversari si conoscevano perfettamente uno per uno, avendo vissuto insieme fino a ieri, e quindi gli incontri hanno assunto particolari caratteristiche di regolamento di... fatti personali.



Il 14 c. m., il sottosegretario all'Aeronautica Gen. Valle, durante una visita di ispezione al campo della prima «Scuola di Paracadutisti» sorta a Viterbo, ha voluto lanciarsi, con un normale paracadute, da bordo di un apparecchio alla quota di 600 m. Dopo 75" di volo regolare il Gen. Valle toccava terra. Questo fatto dimostra chiaramente quanto le più alte gerarchie si interessino a quello che costituisce l'addestramento militare della gioventù italiana, condividendo con essa gli stessi rischi, e vivendo la stessa sua vita

In quanto allo stabilire chi è risultato vincitore è un'arduo compito.

Ciascuno pretende di aver abbattuto l'avversario, o più avversari!

E in fondo ciascuno è soddisfatto di sé.

E tutti hanno avuto per un momento l'illusione di trovarsi in un cielo di fuoco e di gloria dove macchine uguali e cuori fratelli si battono prodigiosamente per la causa della Civiltà di Roma.

C. R.

CRONACA BREVE

LA PRINCIPESSA DI PIEMONTE, dopo aver visitato l'aeroporto «Egidio Greco» di Gorizia ed avere assistito ad alcune esercitazioni di apparecchi militari, ha compiuto un volo sulla città con un aeroplano pilotato dal Duca d'Aosta.

NEI GIORNI SCORSI il governo dell'Afganistan ha ordinato ai nostri cantieri aeronautici sedici apparecchi da ricognizione veloce e sei apparecchi d'allenamento e acrobazia per un importo di circa quaranta milioni.

IL GOVERNO PERUVIANO, riconoscendo l'alto grado di addestramento e di perizia raggiunta dai primi dieci allievi che hanno seguito negli scorsi anni i corsi regolari della R. Accademia Aeronautica di Caserta, ha deciso di inviare in Italia altri sedici allievi, che prossimamente seguiranno un corso triennale presso la stessa Accademia.

I VINCITORI della corsa aerea Istres-Damasco-Parigi hanno visitato la settimana scorsa le Officine «Savoia Marchetti» di Sesto Calende che hanno costruito gli apparecchi vittoriosi «S. 79».

IL GIORNO 8 CORRENTE è stato solennemente consegnato dal Comitato degli italiani residenti nel Perù al sindaco di Lima il monumento, opera dello scultore Baroni, dedicato all'eroico aviatore Geo Chavez caduto a Domodossola dopo aver effettuata la transvolata delle Alpi; detto monumento sarà inaugurato il 23 corrente con una grande manifestazione aerea, alla quale prenderà parte la squadriglia dei dodici apparecchi «Fiat C. R. 39» inviati dal Governo italiano.

IL GENERALE GOERING, ministro tedesco dell'aria, ha annunciato che prossimamente avranno luogo numerosi voli in formazione delle forze aeree tedesche per portare il saluto della Patria alle colonie germaniche residenti all'estero.

SECONDO gli ultimi calcoli, gli aeroplani civili britannici sarebbero in totale 1719, compresi quelli delle Associazioni e delle Scuole, risultando così inferiori per numero a quelli esistenti al 1. gennaio 1937 che furono 1794.

L'ETIOPIA DALL'ALTO

RICORDI DELLA GUERRA D'AFRICA

Parto dall'aeroporto d'Asmara alle ore 7.

L'apparecchio su cui debbo salire e che mi deve condurre la prima volta per le vie dell'aria, romba già da tempo sul campo; l'urlo dei motori fa vibrare il terreno e le ali; squassate dal vento fremono le erbe.

Sembra un gigante incatenato ruggente per azzannare il cielo.

Salgo al mio posto, dinanzi al grande finestrino aperto. Vengono tolti i ceppi alle ruote e, lenta, la macchina alata rulla sul terreno; lo strepito dei motori aumenta, diventa lacerante, le ruote sobbalzano sulle erbe, si alzano, sfiorano la terra, si posano di nuovo, via, in aria... un leggerissimo ondeggiamento ed il campo si allontana, si schiaccia sotto di noi. Le strade, i prati, gli uomini, gli autocarri, le case diventano cose miserabili, pigmei incatenati a quel mondo che è sotto di noi ed a cui noi non apparteniamo più.

Ancora in alto. Le colline, le montagne rotano sotto il carrello striato d'olio, le strade sembrano vermi, gli uomini strani insetti. La terra è dipinta stranamente a losanghe, rettangoli, quadrati di colore inverosimile: marrone, avana, giallo, rosso, bruno, verde. I paesi sembrano funghi stretti in mezzo a cerchi di mistero. I monti mostrano un loro aspetto insolito: premuti contro la terra, chiedono alle ombre violacee l'aiuto per mettere in evidenza le gole profonde, le creste, i pianori, le rocce spionbanti. A volte, sfuggono, cercano di nascondersi con il resto, di appiattirsi.

Rare, luccicano nel fondo le sbavature dell'acqua.

Il rombo è pieno, sonoro, potente. Lievissima, a volte, ondeggia la fragile cellula di metallo. Avvolti nella luce azzurrina dei vetri, i piloti appaiono dei meravigliosi fra il groviglio delle travature e lo scin-

tillio gelido degli strumenti. Sembrano lontani, irraggiungibili: divinità di metallo anch'essi.

Passiamo su catene montane gigantesche; e le rocce che sembrano sfidare il cielo sono falciate, respinte dal brivido lungo dell'elica.

Il terreno è frugato fin nelle pieghe più piccole, steso, aperto come una carta. Mandrie ricche di colore, boschi, casupole, torrenti, fiumi, omicciattoli, paesi. Tutto è di una evidenza impressionante. Il rombo è forsennato, alto nel cielo a sfidare il sole.

Terreno arso, bruciato, maculato dagli alberi radi, incrinato dai torrenti asciutti.

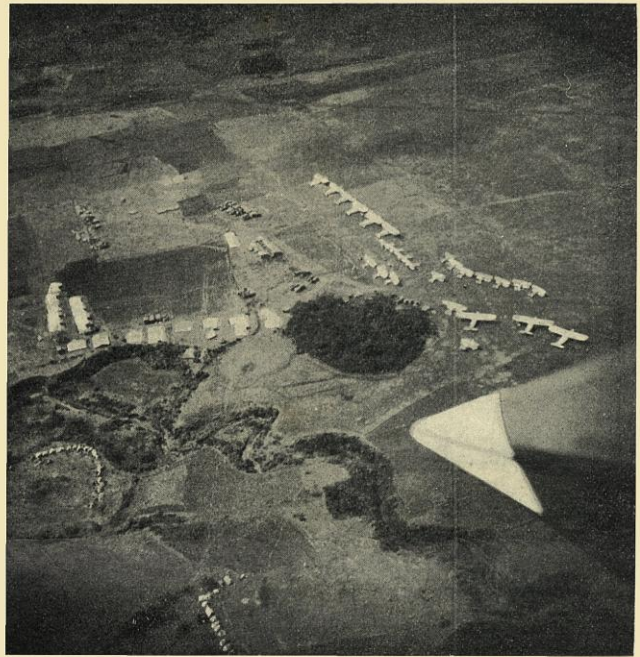
Una sicurezza infinita nelle travi di metallo, pur così deboli nell'immensità dello spazio, nelle ali possenti e fragili, nel genio degli uomini che, fatti per la terra, assaltano l'aria.

Pigre nuvole candide sfilano sotto di noi; rare automobili sembrano, pur nella loro velocità, sostare attonite sulla strada. Uomini aranti hanno l'aspetto delle statuette di gesso che vengono messe intorno ai presepi.

Ci si abbassa. Il furore dei motori si placa. Macallè appare caratteristica con la sua chiesa più volte cintata, bianca e geometrica; con lo sminuzzamento dell'e case, la trama dei veicoli, la piazza vasta e assolata, il ghebbi merlato.

Il terreno ruota, pare voglia chiudersi sopra di noi; l'orizzonte è quasi verticale, gli uomini sembrano incolati su quella superficie così ripida; tutto dà l'impressione che debba staccarsi e scivolare, precipitando giù, non si sa dove. All'altro finestrino è un barbaglio di sole.

Altra virata ed il paesaggio, ondeggiando, riprende il suo aspetto. I motori scandiscono gli ultimi colpi borbottando. Rapida corre la terra contro le ruote nere, pigre e



L'aeroporto di Dessié

tronfie. Un urto leggero, un rotolio veloce; ancora strepito di motori, poi nulla. Si apre lo sportello e ci si accorge di essere nuovamente in terra. Gli dei sono anch'essi come gli altri; la macchina alata ha un aspetto impacciato; è quasi goffa qui, leggermente impantanata nel terreno melmoso, messa alla pari con gli autocarri pesanti e chiassosi, con le autocarrette traballanti.

Attendo che l'apparecchio per Dessié sia pronto e approfitto per sgranchirmi le gambe.

Vasto campo d'erba bruciata quello di Macallè; segnato e caratterizzato da un folto ciuffo di eucalipti alla cui ombra son sorte le baracche e le tende.

Movimento enorme di uomini e materiale; trasportano di tutto questi meravigliosi apparecchi: viveri, posta, balestre per autocarri, assi di legno, munizioni, uomini, gomme per automobili, carta, galline, sigarette. E gli uomini caricano sempre entro la fusoliera del "CA 101", che sembra debba inghiottire, rassegnato, i materiali più disparati: pesanti casse di legno, bidoni di latta, lunghi tubi di ferro che non si sa come far entrare.

Hanno l'aspetto di buoni bestioni che lasciano che gli altri approfittino della loro forza, e che non osino dire: "Ora basta!". La benzina sparisce negli stomaci capaci.

Adesso tutto è pronto. Il pilota fa un ultimo calcolo del peso complessivo: carburante, equipaggio, carico, passeggeri; e ne lascia uno a terra che brontola e protesta e mette avanti mille ragioni: "Siamo stracarichi; c'è vento e c'è l'Alagi da passare. Io non la prendo! Partirà con un altro apparecchio!... Motori!...".

Comincia la raganella dell'avviamento, petulante e insovente, finché, con sbuffi di noia, da prima torpida poi velocissima, scatta l'elica d'acciaio.

Uno per uno, vincendo il vento dell'elica che vuol per forza chiudere lo sportello, saliamo a bordo. Si sta in piedi fra sacchi e casse. Qualcuno cerca dell'ovatta da mettere

negli orecchi, altri si raggomitola come meglio può fra un mucchio di cose cercando di dormire. Un aviare si infila la tuta pesante.

Via!

Cielo nuvoloso; il pilota ha parlato di eventuale impossibilità di atterrare a Dessié; mi seccerebbe moltissimo.

Lasciamo alla nostra destra il massiccio dell'Aradam, squadrato, enorme, nero sotto la coltre delle nuvole. Regione montuosa, più ricca di erbe e di boschi, chiazza di luci e di ombre, macchiata di nubi pesanti e scure.

L'apparecchio oscilla, cade in vuoti d'aria che danno uno stringimento alla stomaco, si alza d'un tratto. I motori hanno un grido lacerante. Siamo in una zona tempestosa. Passiamo il formidabile massiccio dell'Alagi.

La piramide colossale, netta della sua cima incide l'aria e contro di essa si stracciano le nubi, si accavallano, lottano come per una conquista. E' una cosa veramente impressionante.

I due piloti hanno preso entrambi il volante e fanno forza e cercano di mantenere la rotta. Si balla continuamente e la visibilità diminuisce sempre. Le nuvole aumentano sopra di noi, sotto il carrello, ci circondano; pesanti, nere, dense, ci corrono incontro. Non si vede più nulla.

Piove e si ondeggia di continuo. Raffiche di vento polverizzano l'acqua contro di noi, fanno gemere le ali, i tiranti, e accentuano e smorzano il fragore dei motori.

Nuvole e nuvole; stracciate, brinde late adesso. Grigie, sporche, cupe.

L'Ascianghi lo intravedo dal finestrino di destra. Si prende quota: 3500, 4000, 4300.

Avanti.

Finalmente usciamo dalla zona tempestosa. Torna il sole a dare rilievo alla terra, colore al paesaggio, tutto verde adesso, ricchissimo di boschi e di prati mollemente in declivio, percorsi da rivi d'acqua d'argento. Un lago stupendo ci viene incontro e passa sotto a noi, con



Macallè vista dall'aeroplano

Collaborazione dei giovani

CAMERATISMO EROICO



Edolo Ricchi di Roma mostra il suo veleggiatore ed una bocca da mascherone della commedia

L'azzurro chiaro delle acque su cui rapida corre l'ombra dell'apparecchio. Un altro specchio limpido è nascosto dietro una piega del terreno.

Sole, pascoli, prati coltivati, fiumi, terra meravigliosa.

Ecco Dessiè, con il suo campo stretto, limitato da colline, quadrato di tende bianche, con gli aerei che attendono di spiccare il balzo su Addis Abeba ancora negussita.

Con strette virate ci avviciniamo alla terra; passiamo su un villaggio indigeno e vediamo fuggire uomini; solo i buoi rimangono attoniti, piantati nel campo.

Da lì tende escono soldati e fanno gesti: il pilota è attentissimo all'atterraggio e con lui sono i meccanici e il motorista.

Sorvoliamo il campo a qualche metro, e lo vediamo rigato da solchi fangosi, enormi e profondi. Il pilota dice qualcosa che non capisco. Imito gli altri e mi aggrappo con ambo le mani alle traverse metalliche interne; un largo giro e scendiamo.

Un urto fortissimo, poi il rotolo delle ruote che sollevano due veli di fango ai nostri lati; ci fermiamo quasi subito e si scende affondando fino a mezza gamba. L'apparecchio è impantanato completamente.

La sera piove; la notte piove; l'indomani piove.

Sembra di essere in una palude.

Scruto il cielo nella speranza che il sole, il bel sole africano, venga ad asciugare il campo e a permettere la conquista aerea di Addis Abeba.

Ieri non ha piovuto e neppure questa notte. Da questa mattina il campo è tutto un rombo di motori. Un vento di gioia e di impazienza si leva dalle eliche fulminanti.

Come dardi di acciaio abbagliano nel sole le ali e le fusoliere d'argento. E' tutto in movimento il campo; un affaccendarsi di gente in tutta intorno alle macchine. I piloti dalle loro tende parlano contenti della partenza prossima.

Agi

Si erano incontrati e conosciuti per puro caso, in una affollatissima via di Nuova York. L'uno camminava assorto nelle sue idee, l'altro leggendo un giornale e... per poco non si mandarono a terra. Ma da quell'incontro era sbocciata la più generosa e sincera amicizia tra i due giovani italiani quasi isolati su quella terra straniera e lontana.

Manfredo Mauri e Bruno Lamberti avevano trovato l'uno nell'altro il vero amico, nonostante la grande diversità di carattere; quanto il primo era tranquillo e posato, l'altro era ardente, impulsivo, volitivo, creando vicino al compagno un vero contrasto.

Un giorno Manfredo disse con aria misteriosa all'amico che doveva svelargli un segreto.

— Anch'io — rispose l'altro sorpreso.

— Comincia tu.

Con gli occhi sfavillanti di orgoglio e di gioia, Manfredo disse: — Presto comincerò a frequentare un corso di pilotaggio.

Ma invece della più grande meraviglia — come si attendeva — vide d'iniziersi sul volto di Bruno la sua medesima gioia.

— Ma questo era anche il mio segreto.

Festeggiato il lieto avvenimento con un allegro brindisi, i due giovani si erano separati.

Poco tempo dopo Mauri e Lamberti cominciarono a frequentare veramente il corso, che doveva aprire loro una brillante e arduissima carriera.

Subito l'istruttore dovette dichiarare di riconoscere la diversità di carattere tra i due giovani amici: Manfredo era il modello dell'allievo perfetto: calmo e tranquillo, seguiva con meticolosità e con cura i suoi consigli, mentre Bruno, irrequieto ed impaziente, tentava di prevenire le lezioni e di precipitare le cose. Ma l'assidua fatica dell'uno e dell'altro ebbe il premio più ambito: i due italiani divennero bravissimi piloti, e con l'andar del tempo, il comandante dell'aeroporto dovette riconoscerli come i migliori.

Ammirabile era nell'uno la calma ed il sangue freddo, nell'altro l'ardimento e l'audacia. Purtroppo fu allora che tra Bruno e Manfredo sorse e si sviluppò una fredda barriera d'invidia e quasi di rancore. Una lotta tenace si accese tra i due piloti, per conquistare il primo posto, per essere il primo assoluto tra tutti i camerati.

Forse ambedue speravano di onorare così il nome della Patria adorata, della loro amatissima Italia.

Intanto le relazioni erano tese, gli incontri si facevano più rari, i saluti freddi, ed allo stesso comandante piaceva di vedere i due migliori amici, i due migliori piloti, divisi da tale irriducibile antagonismo.

Però l'uno e l'altro soffrivano la mancanza di una vera e sincera amicizia e nel segreto del loro cuore rimpiangevano i tempi in cui non erano altro che due buonissimi camerati. Forse Manfredo avrebbe chiesto all'altro di fare la pace, ma quasi non osava fermare colui che, pure, un giorno gli era stato, più che amico, fratello. Chi impediva a Bruno di fare la stessa cosa era il suo innato orgoglio che vinceva ogni desiderio. Ma non era possibile che due italiani tanto lontani dalla Patria, fossero nemici, mentre il bellissimo motto della cara Italia era « Viribus Unitis ».

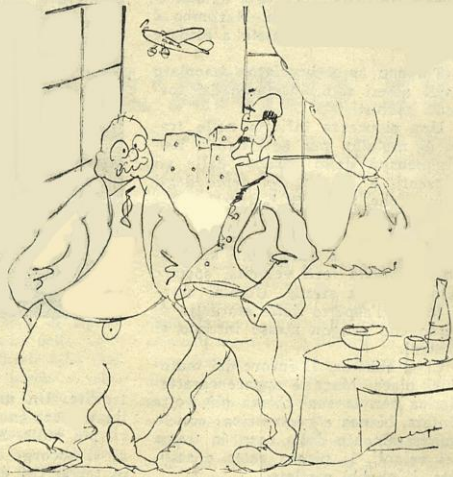
Ancora una volta il destino volle riunire le due anime sofferenti ed attese l'occasione, che non tardò a presentarsi. Era una giornata d'aprile, una bella giornata primaverile, e Mauri e Lamberti erano all'aeroporto. Già sul prato era pronto un monoplano, col motore avviato, e Manfredo stava salendovi, quando il comandante mandò a chiamare

Bruno che, in disparte, assisteva alla partenza del... rivale.

Così, mentre l'aeroplano s'alzava nel volo, Bruno venne introdotto dinanzi al comandante, un buon americano che parlava discretamente l'italiano ed ammirava l'Italia.

— Venga, venga, Lamberti — disse —, volevo mostrarle questi modelli di nuovi apparecchi che presto saranno brevettati. Segga pure. Vede — riprese svolgendo un plico di carte — io voglio così dimostrarle la mia grande amicizia verso l'Italia e la mia fiducia in lei.

— Grazie, comandante, — rispose Bruno



— Lo sai chi è il protettore degli aviatori?

— ?

— San Giovanni... decollato!

cogli occhi scintillanti —, cercherò di essere degno.

Così trascorse circa un quarto d'ora. L'aviatore italiano ed il suo capo, chinati sulle carte e sui modelli, li studiavano, cercando di correggerne le minime imperfezioni.

Ed ecco, ad un tratto, un bussare affrettato, un « permesso » ed un aviare precipitarsi dentro, piantandosi sull'attenti.

— Comandante, Mauri radiotelegrafa che il carrello del suo apparecchio s'è rotto e che non può atterrare.

Come se una fiamma improvvisa avesse sciolto la barriera ghiacciata che si frappe-

neva tra i due amici, Bruno si era alzato, pallido ma deciso, cogli occhi scuri e profondi resi cupi da un grande dolore.

— Manfredo non indossava il paracadute — egli gridò. — Voglio tentare di salvarlo.

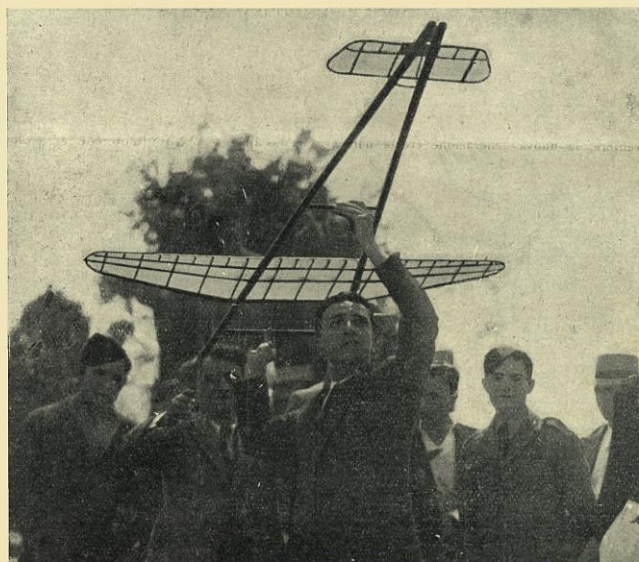
Così dicendo si precipitò fuori, dirigendosi di corsa verso i capannoni, ed allacciandosi in fretta la tuta. Riavutosi dal primo sgomento, il comandante lo seguì, s'utendo il capo grigio.

Bruno era già saltato su di un apparecchio e stava calandosi sugli occhi gli occhiali dal casco allacciato. L'aeroplano si staccò rapido, s'alzò velocissimo. Bruno guardava diritto, innanzi a sé, lanciando il suo apparecchio ad una velocità pazzesca. L'altro aeroplano non si scorgeva ancora, il giovane vedeva il paesaggio scorrere come un turbine, i grattacieli di Nuova York allontanarsi. I nervi che mai lo avevano tradito erano tesi e la testa gli doleva, sotto il peso d'una sfinata ridda di pensieri: rivedeva l'incontro fortuito con Mauri, l'amicizia profonda che li aveva avvinati per tanto tempo, la stupida gelosia sorta a dividerli. Si passò una mano sulla fronte come a scacciarne le nubi, ed aguzzò gli occhi. Il cuore gli diede un tuffo: lontano si scorgeva « Nuvola », l'apparecchio di Mauri. Aumentò i giri del motore e in breve fu a fianco dell'apparecchio avvistato. Effettivamente il carrello era sganciato da una parte e con i suoi bruschi movimenti rendeva difficilissima la manovra del pilota, Manfredo, teso nello sforzo che di minuto in minuto gli appariva superiore alle sue forze, con la fronte aggrottata, gli occhi pieni ormai di rassegnazione, stava al comando, ed alzò il capo sorpreso nell'indire il rombare di un altro apparecchio. Riconosciuto Bruno nel pilota, scosse lievemente la testa ed una vampa di rossore gli salì alle guancie: avrebbe quasi preferito morire, solo, lassù, vicino al cielo purissimo, piuttosto che un testimone beffardo assistesse alla sua agonia.

Ma dall'altro apparecchio partì una voce che superava ogni rumore tanto appariva amorosa e una mano disegnò un invito amichevole.

— Manfredo, Manfredo, presto, attento, fissa la leva, portati sull'ala, aggrappati al mio apparecchio!

Il giovane rimase un istante col fiato sospeso, mentre due lagrime gli rigavano il volto; poi, in uno slancio pieno di speranza, balzò in piedi, pronto a cogliere il momento propizio. Bruno gli si portò dietro calando in piechiate e quasi arrestando con abilissima manovra il suo apparecchio sopra l'altro che stava per precipitare. Manfredo tentò disperatamente l'ultima carta. Balzò in piedi,



Vedremo presto dei modelli bimotori, e ne paragoneremo le qualità ed i principi, sui quali si basano, con quelli di questo vecchio « canard » presentato alle gare di molti anni fa



Edolo Ricchi, di Roma, dà il via al suo «Caproni 97»

annaspò le mani nell'aria, senti un corpo solido, vi si avvinghiò con tutta la forza della disperazione. Si senti strappare dalla carlinga e poi cadere, perché l'apparecchio di Bruno, sotto il peso improvviso, s'era repentinamente sbandato, ma si tenne egualmente saldo al montante che aveva afferrato, mentre Bruno gli gridava: «Resisti, resisti!» e riportava l'apparecchio in posizione normale.

Facendo appello all'agilità che gli veniva dai diuturni allenamenti fisici ai quali la scuola costringeva i suoi piloti, Manfredò riuscì a sollevarsi e portarsi di fianco all'amico che lo guardava con negli occhi una luce nuova. Ma lo sforzo fatto doveva tradire Bruno, e mentre egli osservava il «Nuvoletta» che ormai precipitava come una foglia trascinata dal vento, egli sveniva cadendo col peso del corpo sulla leva di comando. L'apparecchio ebbe uno scarto pauroso, poi precipitò avvitandosi. Manfredò però aveva riacquisito il suo sangue freddo; scostò dolce ma risoluto il corpo inanimato dell'amico, afferrò la leva, riportò l'apparecchio in linea di volo d'ricendendolo verso il campo, dove già la preoccupazione era vivissima.

L'accoglienza fu trionfale, ma Bruno dovette fermarsi più giorni a letto, perché i nervi avevano subito una forte scossa. Ogni giorno, però, o con sigarette, o con libri, o con dolci, arrivava Manfredò che dedicava all'eroico camerata tutte le sue ore di libertà.

E dall'alto, grattaciolo della lontana Nuova York partivano verso l'Italia gli sguardi composti di due giovani camerati italiani, e, se quegli sguardi erano velati da una sottile malinconia, nei cuori temprati dei due aquilotti sorveva impetuosa, nel ricordo di un quasi tragico episodio, svoltosi in cielo, il bisogno di affermare sempre più, in terra straniera, la nuova generazione creata dalla potenza e dal fascino dell'Italia Fascista.

Anita Macchiavello

MACCHINE
DA SCRIVERE

EVEREST

Mobili per Ufficio

Fratelli SPALMACH

ROMA
VIA FLAVIA 4

La Palestra dell'aeromodellista

La costruzione dei modelli volanti

OTTAVA LEZIONE

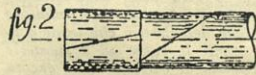
Prima di togliere i pezzi di tubo dalla canna, li puliremo, levando la colla mediante carta vetrata fina, facendo attenzione di non intaccare il legno, che è già per sé stesso molto sottile.

Sileremo i due pezzi dalla canna, e con una lama da rasoio di sicurezza ret-



tificheremo una estremità di ognuno, in modo che combacino esattamente, dovendo fare la giuntura per ottenere un tubo unico.

Prepariamo, immergendola per 10 minuti in acqua fredda, una striscia di compensato, da 4/10 di mm., di mm. 50x90; rimontati i due pezzi di tubo sulla canna, con le estremità rettificata che combacino, avvolgeremo la striscia



di compensato sull'unione, dopo aver spalmato di colla la porzione di tubo che viene ad essere ricoperta (fig. 1). Faremo, al solito, una forte legatura e lasceremo asciugare la colla.

Sulla canna abbiamo ormai il nostro tubo pronto; prima di tagliarlo secondo la lunghezza voluta, prepariamo altri due pezzi di compensato di 4/10 nelle misure di mm. 30x90 che incolleremo, con il solito procedimento, nei punti dei quali dovremo tagliare il tubo che risulterà così rinforzato alle estremità, che sono le più soggette ai guasti (fig. 2).

La lunghezza come abbiamo detto a suo tempo, è di cm. 130; ma, volendo, si può fare anche di cm. 150.

Non è necessario che la giuntura dei due tronchi di tubo sia esattamente a metà.

Passiamo ora, attendendo che si asciughi la colla della giuntura e dei rinforzi di estremità per ultimare il ricoprimento dell'ala e dei piani di coda.

Tolta l'ala dai piani di montaggio, ci assicureremo che la carta inferiore sia perfettamente attaccata in tutte le sue parti, e che la tensione sia perfetta, senza danni per lo scheletro.

Verificato questo, rippoggeremo l'ala sui piani ed eseguiremo il ricoprimento della parte superiore, nella stessa maniera e con lo stesso procedimento usato per ricoprire la parte inferiore.

Dopo di che, con piccole strisce di carta, di misura adatta, copriremo anche la parte centrale, sia sopra che sotto, ove si trovano i diaframmi di unione dell'ala e i supporti.

Quando saremo certi che la gomma sia asciugata, con acqua pulita, e servendoci di cotone, come già abbiamo fatto, bagneremo la carta non ancora tesa delle parti superiori e delle unioni centrali e lasceremo ad asciugare, lasciando tutto sui piani di montaggio e, se è possibile, con qualche peso; ogni tanto sposteremo i pesi per evitare che la car-

ta si aggrinzisca dove poggiano i pesi stessi.

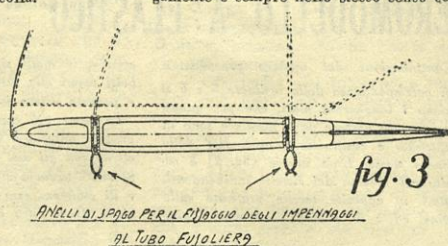
Copriremo ora la parte superiore del piano orizzontale del piano di coda, e il timone da ambo le parti; metteremo delle striscioline ove questo si congiunge con l'impennaggio orizzontale e, a gomma asciugata, bagneremo e lasceremo ad asciugare, affinché la carta si tenda. Quando ciò sarà avvenuto, osserveremo che tanto l'ala quanto gli impennaggi hanno acquistato una grande rigidità, che non avevano gli scheletri nudi.

Riprendiamo il tubo, leviamo lo spago della giuntura centrale e dai rinforzi delle estremità, e passiamosi sopra con un po' di carta vetrata fina per togliere i residui di colla.

Leviamo l'anima, cioè la canna d'ottone, che puliremo e metteremo in disparte, non servendoci più per ora.

Liberato il tubo dalla canna, con una lama da rasoio di sicurezza tagliamo le estremità alla lunghezza esatta; rettifichiamo con una lima, onde non vi siano sbavature, e il tubo è finito. Non lo verniceremo perché la vernice, qualunque essa sia, seccandosi, lo renderebbe fragilissimo.

Però potremo, se vogliamo, lucidarlo con lucidatura a tampone, come il mobiliere lucida i mobili, lasciandolo preventivamente con olio di lino e pomice e lucidandolo poi, fregandolo lungamente e sempre nello stesso senso con



un tampone imbevuto di gomma lacca e alcool.

Prendiamo ora gli impennaggi, la cui carta si sarà asciugata e tesa; applicheremo loro quattro piccoli anelli di spa-

go sottile e robusto, due per parte, che costituiscono l'attacco con il tubo.

La figura 3 dimostra la posizione nella quale vanno fissati, e la maniera da seguire.

Eseguiti questi anelli, penseremo alla verniciatura, dovendo rendere impermeabile all'aria il ricoprimento tanto dell'ala che degli impennaggi.

Potrei darvi un lungo elenco di vernici adatte per questo lavoro: Ema-lite, Damar, Flattingh, ecc. Sono più o meno buone e tutte costose; ma il prezzo non ci deve spaventare, occorrendone, per il nostro fabbisogno pochi grammi.

Però dovremo far cadere la scelta su quella vernice che rispondendo maggiormente alle nostre esigenze, sia anche la più leggera e la più elastica e non indurisce la carta rendendola fragile.

Per esperienza personale, consiglio la vernice così detta trasparente, fatta a base di pece greca, cellulosa, gomma e una minima parte di alcool etilico.

Questa vernice è incolore e trasparente, può essere plasmata su qualunque carta colorata, senza intaccare il colore; è fluidissima ed ottura i pori della carta, si asciuga in brevissimo tempo, mantiene la carta tesa, rendendola elastica e lucida.

Ciarella

COLLOQUI CON GLI AEROMODELLISTI

Bruno Brunello di Milano mi ha mandato la descrizione di un carrello retrattile per modelli volanti, insieme con la relativa illustrazione. La lettera ed il disegno sono tanto chiari, che ognuno potrà farsene un'idea esatta. Ecco quanto scrive l'amico di Milano.

Milano 19-8-1937

Egredo Ingegnere,

La presente per trasmetterti una mia trovata, che credo non sia tanto geniale, ma che in qualche modo possa servire.

Per prima cosa ti annuncio che si tratta di un carrello retrattile.

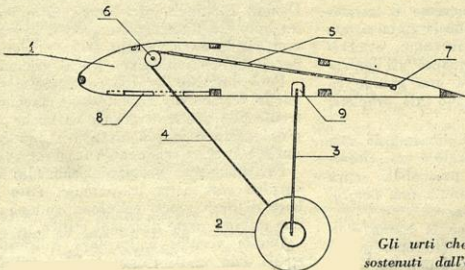
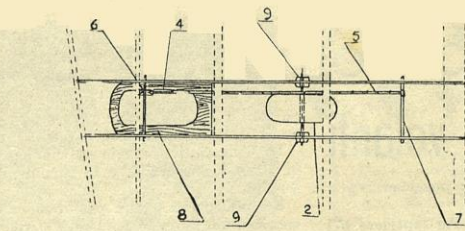
Osservando i disegni allegati, potrai avere un'idea... della mia idea.

Comunque, ne scrivo qui sotto la costruzione, il montaggio e il funzionamento.

Ti prego, se lo puoi riprodurre su L'Aquilone (e te ne sarò grato), di dirmi tutti i difetti che può incontrare il mio dispositivo.



Quattro aeromodellisti romani sul campo del Littorio stanno lanciando i propri modelli contemporaneamente. Prima dell'atterraggio, almeno tre (se non tutti e quattro) precipitano aggrovigliati insieme in maniera inestricabile!



Dj 35

« Questo carrello viene applicato all'ala di apparecchi ad ala bassa.

Esso viene collocato tra due cèntine comuni di compensato non alleggerite, per essere più resistenti all'urto dei bracci — 3 — prodotti al contatto del terreno.

Queste due cèntine vengono avvicinate fra di loro per una distanza maggiore di $1 \div 1,5$ cm. della larghezza della ruota — 2 —.

In prossimità dell'85 \div 90% delle cèntine in parola, si applica un traversino — 7 — in tondino d'ipio, il quale serve a tener fermo l'elastico — 5 — che aggiunto con la funicella — 4 — dovrà alzare il carrello dopo il distacco dal terreno.

Dove il filo di acciaio — 3 — va impernato nelle cèntine, è necessario incollare un rinforzo — 9 — da ambe le parti, i quali contribuiscono alla robustezza delle cèntine.

FUNZIONAMENTO.

Prima della partenza dell'apparecchio abbassare le due ruote del carrello, le quali, sotto il peso dell'apparecchio stesso, rimangono a terra.

Incominciato il rullaggio, le ruote — 2 —

spinte all'indietro rimangono sempre al contatto del suolo, sostenendo l'apparecchio, sino a quando lo stesso, presa velocità, si alza.

Allora ogni carrello non essendo più appoggiato a terra, viene represso verso l'ala, dietro l'azione dell'elastico — 5 — (il quale non deve essere troppo teso) che per mezzo della funicella — 4 — scorrevole sulla carucolina di sughero — 6 — alza il carrello, facendo alloggiare la ruota — 2 — nell'apposito spazio intagliato nel rettangolo di compensato — 8 — incollato fra le due cèntine.

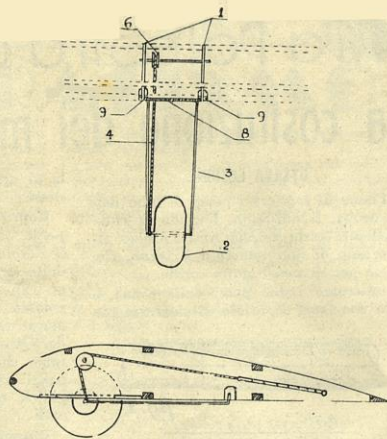
Il carrello così represso, lascerà sporgere solamente mezza ruota, la quale serve per l'atterraggio.

L'atterraggio avviene a carrello represso e ad elica orizzontale (arrestata da uno speciale dispositivo), e l'apparecchio rulla sulle ruote sporgenti dall'ala appoggiando sulle stesse e sul pattino di coda.

Lo stesso dispositivo si potrà applicare ad un aeromodello a fusoliera doppia, collocandolo sulle longherine anziché sulle cèntine.

Il carrello così represso offre minor resistenza all'avanzamento, è vero, ma nello spostarsi avanti non squilibrerà il modello? A me sembra di sì, però può anche darsi che sia più favorevole che sfavorevole, aiutando la cabrata.

Ma poi arriva l'atterraggio, e se l'apparecchio è un po' inclinato, o picchiato, o cabrato, che ne avverrà?



CARRELLO RETRATILE "BRB"

MILANO - 19-8-37

Gli urti che esso prenderà saranno sostenuti dall'ala? Ti prego per favore di sapermi rispondere al più presto al riguardo, e in tale attesa ti saluto e ti ringrazio anticipatamente.

BRUNO BRUNELLO.

Rispondo alle domande con una domanda: conviene fare un carrello retrattile ad un modello? Si può dire senz'altro di no, perchè la velocità è talmente piccola che la diminuzione di resistenza è infinitesima, e non compensa la maggiore complicazione strutturale. Può essere un bel giochetto, ma di scarsa utilità.

AEROMODELLO A ELASTICO "A. P. 5,,

(Continuazione dal numero precedente)

In corrispondenza delle ordinate 5 e 6 si iniziano i longheroni alari, che per questo piccolo tratto uscente dalla fusoliera sono in compensato e costituiscono appendice delle ordinate stesse. L'ala invece (fig. 2) è costruita col sistema dei listelli indipendenti, adattati in apposite tacche praticate sulle cèntine, ed è di profilo biconvesso dissim-

acciaio, le quali si infilano in appositi tubetti fissati alla fusoliera in punti resistenti, e possono essere facilmente smontate.

La parte più complessa del modello è il gruppo anteriore (fig. 4) portante le due eliche con gli assi e gli ingranaggi relativi. Si vedrà tuttavia che, con un po' di pazienza e di esattezza esso non è di difficile esecuzione. Ogni elica è costituita da un mozzo

di legno pieno e da due pale ritagliate dal foglio di compensato e svergolate a vapore. Il piede di ogni pala porta un'appendice in legno duro che si incastra nel mozzo e viene fissata con uno spillo perchè non debba sfuggire, durante la rotazione, per effetto della forza centrifuga. L'elica anteriore porta un'appendice in filo di acciaio, il quale attraversa l'elica posteriore e i supporti e si attacca direttamente alla matassa superiore. Questa elica si può perciò considerare in presa diretta. L'elica posteriore invece ha per asse un tubetto, il quale attraversa il supporto posteriore e si salda ad un'ingranaggio cilindrico, il quale si impegna in un ingranaggio eguale sottostante. Quest'ultimo è collegato direttamente con un'appendice in legno inferiore. Fra le due ruote ad ingranaggi e il supporto, e fra le due eliche, si trovano i soliti cuscinetti a sfere per modelli. Il tutto deve essere ben lubrificato prima dei voli e ci si deve soprattutto assicurare che gli assi siano ben diritti e non facciano troppo attrito fra loro e coi supporti.

Il modello deve essere anzitutto centrato accuratamente, facendo in modo che il baricentro venga a cadere fra i longheroni

alari, eventualmente aggiungendo peso dove necessario. Si proverà poi con lanci a mano senza carica fino a che sarà stata determinata la posizione migliore degli impennaggi. Quando si sarà ottenuta una planata lunga e veloce si comincerà a caricare il complesso degli elastici, servendosi di un trapano a mano e dalla parte posteriore. Quando l'elastico sarà stato snervato a sufficienza si potrà dare il massimo dei giri e tentare il decollo da terra, su terreno liscio e sgombro da ostacoli. Si ricordi di lubrificare abbondantemente ogni volta gli elastici con sapone da barba o glicerina, lavandoli accuratamente dopo l'uso.

Ing. Fidia Piattelli

Le eliminatorie di Trieste

Dopo essere state rimandate per ben due volte, domenica 29 agosto u. s. si potevano effettuare le eliminatorie provinciali sul campo d'aviazione delle Noghère presso Trieste.

I concorrenti venivano trasportati gratuitamente da due comode autocorriere e rimanevano sul campo tutta la giornata per la messa a punto dei modelli e per la preventiva punzonatura.

Nel pomeriggio si scatenava un violento temporale che durava oltre un'ora, però per l'ora fissata per le gare il tempo si rimetteva discretamente al bello.

Alla presenza della Commissione composta dal presidente della R.U.N.A. di Trieste, ing. cav. Mario Cosulich, dal delegato all'aeromodellismo Mario Calligaris, dai commissari sportivi cap. Felice Gessi e ing. Attilio Buttazzoni si effettuarono i lanci dei concorrenti delle scuole di Trieste e Montebelluna.

Ecco la classifica ufficiale — Categoria «A» —
1) T. Pascutto; 2) B. Cricchiutti; 3) G. Demartini jr; 4) R. Simonetti; 5) A. Geri; 6) C. Cricchiutti; 7) F. Urzi; 8) V. Cianciolo; 9) S. Franchini; 10) T. Faragona; 11) A. Celio e 12) T. Giannini.

Categoria «B»:

1) F. Lonzar; 2) M. Savi; 3) G. Demartini senior; 4) A. Castellani; 5) Maltorini.

Categoria «D»:

1) L. Gelsomini; 2) U. Sterzai; 3) M. Devetti.

Su proposta del delegato all'Aeromodellismo, la R.U.N.A. «E. Gramaticopulo» indisse delle gare interne allo scopo di ammettere in gara quei modelli che per le loro

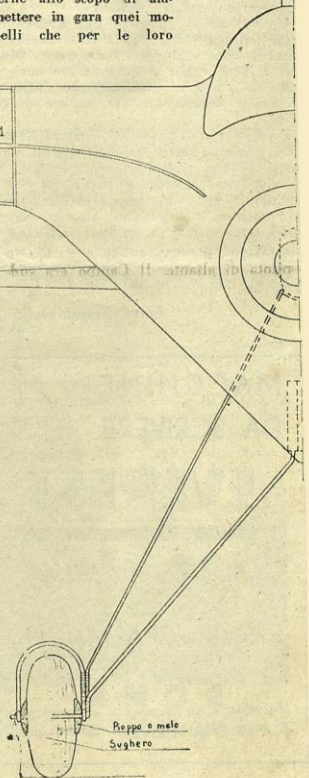


Fig. 3 — Vista frontale del modello A. P. 5

caratteristiche non rispondevano a quelle volute dal Regolamento del Concorso Nazionale: Ecco la classifica:

Categoria modelli a fusoliera con motore ad elastico:

1) M. Pieri; 2) A. Cossovel; 3) S. Rizzardi; 4) Vidiak E.; 5) Pitton; 6) A. Benetti e 7) G. Biecher.

Categoria modelli veleggiatori:

1) C. Roveri; 2) C. Buonsante e 3) G. Bisiacchi.

La Giuria del 3. Concorso idromodelli, composta dai camerati Cosulich ing. cav. Mario, presidente della R. U. N. A. «E. Gramaticopulo», da Calligaris Mario, delegato provinciale all'aeromodellismo e da Gessi cap. Felice commissario sportivo rende nota la classifica del Concorso stesso, effettuati l'8 agosto c. a. all'idroscafo civile di Trieste:

- 1) idromodello I - ALPE di Bruno Cricchiutti con 20" di volo;
- 2) idromodello I - OROS di Tito Faragona con 12" di volo;
- 3) idromodello I - JONA di Menotti Pieri;
- 4) idromodello I - VITO di Francesco Lonzar;

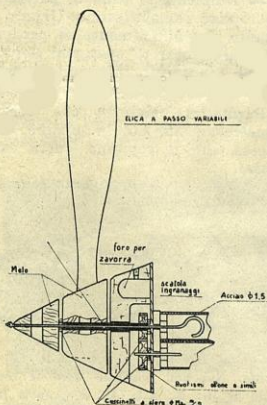


Fig. 4 — L'elica del modello A. P. 5.

5) idromodello I - URBE di Danilo Michelazzi;

6) idromodello I - CANT di Tullio Pasutto;

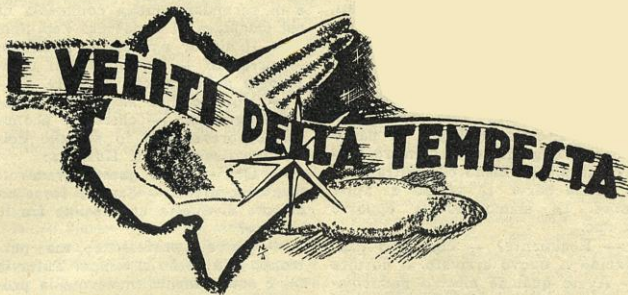
7) idromodello I - SIFR di Silvio Franchini.

Detti idromodelli hanno flottato, decollato, volato ed ammarato regolarmente, malgrado lo specchio d'acqua non completamente tranquillo.

Attività preaeronautica

Al Campo di Roma hanno partecipato in un reparto speciale 400 Giovani Fascisti preaeronautici, che negli scorsi mesi hanno ottenuto brevetti di specializzazione preaeronautica o l'attestato di pilota di aliante. Il Campo era suddiviso in cinque centurie costituite a loro volta da reparti organici di ciascuna categoria; abbiamo così piloti di aliante, motoristi, montatori, autisti, elettricisti, fotografi, armieri, radioaerologi e marconisti. Sul piazzale antistante le tende di ciascuna specialità stavano gli strumenti relativi: un motore d'aeroplano, un apparecchio, bombe e mitragliatrici, laboratorio fotografico da campo, stazione radio da campo, un teodolite per i radioaerologi, ecc.

Le giovani camicie nere durante la vita sana di quei giorni di campo rudemente militare, hanno perfezionato le loro qualità tecniche ed alla grande Festa d'Armi di domenica hanno dato prova — insieme con i loro camerati delle altre Forze Armate — della magnifica preparazione conseguita e dell'alto grado di addestramento raggiunto nella istruzione specializzata. Non è dimenticata però l'istruzione prettamente militare. La mattina dello scorso venerdì tutti i Giovani Fascisti preaeronautici compirono una marcia sino all'Aeroporto del Littorio, ove alcuni di essi effettuarono alcuni voli.



(Continuazione dal numero precedente)

Il capitano considerava esterrefatto la metamorfosi di quel suo passeggero che da Stoccolma a Cadice non aveva pronunciate più di duecento parole, nessuna delle quali con tono più elevato d'un normale buongiorno. Ed ora lo vedeva gestire, sbracciarsi, picchiare la mano sulla tavo'a... Solo il colorito rimaneva pallido come il solito. In quanto agli occhi, erano troppo ben protetti dalle lenti azzurre perchè se ne potesse distinguere l'espressione.

Nel frattempo Zurriaga s'era levato in piedi, col viso paonazzo e le vene delle tempie enormemente gonfie.

Confisse sul dottore uno sguardo d'indicibile indignazione e rimase per qualche istante muto, squassando minacciosamente l'indice teso:

— Voi..., voi... — rantolò — Come vi permettete voi, cerusico malato, medicinzolo presuntuoso, di parlare con così poco rispetto della scienza massima, della scienza delle scienze, di quella...

— Oh! Il matto sono io che vi sto ad ascoltare! — esclamò, con una scrollata di spalle, lo svedese. S'alzò e uscì nel buio sbattendo la porta.

Appena sicuro d'esser solo, tutta l'agitazione che gli aveva sconvolto la faccia scomparve come se egli si fosse tolta una maschera. Rise silenziosamente e mormorò: «Bene! Adesso son più che certo che si tratta davvero di un imbecille di scienziato. La prova è andata ottimamente... Non mi rimane che di capire che diavolo fa qui a bordo».

— Capitano! — gridava frattanto il furibondo professore — Non voglio più vedere quell'insolente; regalatevi! — Ed a sua volta tempestosamente uscì, dopo essersi piantato sulla testa, con gesto deciso, il berretto del comandante.

Appena fuori tentò inutilmente d'accendere il cucchiaino del caffè che aveva scambiato pel sigaro e finì con lo scaraventarlo in mare.

Capitolo IV.

Passeggero piovuto dal cielo

All'indomani, e dopo una notte agitata, il professore fu ridestato dal rombo d'un motore che, dopo averlo fatto sbalzare sul letto, di colpo si spense.

S'udirono piedi scalzi di marinai correre su e giù per il ponte, voci concitate e sbatter di porte.

Incuriosito, il professore s'infilò a rovescio un'ampia veste da camera e uscì nel corridoio.

— Buon giorno, buon giorno, signore! — augurò festoso il buon Niccanor, premendosi un bernoccolo enorme che gli si gonfiava a vista sulla fronte — Stavo appunto per bussare e avvertirvi della novità e invece siete stato voi che, aprendo, avete bussato me, proprio qui... Eh, eh! Carina questa, no? Nessuno dei miei compagni mi può stare a paro; proprio, nessuno. Anche l'altra sera, per esempio...

— Oh, basta! — interruppe burbero don Ildefonso — Ditemi piuttosto che succede qui. Perché eravate dietro la porta? Perché questa gente corre da tutte le parti? Perché... Zitto! — e bruscamente tappò con una mano la bocca di Niccanor che non fiatava. Dal ponte gli era giunta, debole ma distinta, la voce del capitano.

— Vi ripeto, dottore — diceva questi — che non posso agire senza consultarmi col professore.

— Ma la cosa mi sembra semplicissima, caro capitano! — replicava una altra voce, quella dello svedese — Deve trattarsi di qualche vogliera pirata. Una buona scarica di mitragliatrice e siete a posto. Chi volete che abbia interesse a fermarci in alto mare? Solo un ladrone. Rendere, oltre che a noi, un grande servizio alla società togliendolo di mezzo. Il vostro eterno professore approverà certamente...

— Ohè! Del piroscalo! — suonò chiarissima una gagliarda voce dal largo — Vi decidete o no a mandare una scialuppa?

— Tirate dritto, almeno, benedetto uomo! — insistè lo svedese — Anche voi dovrete...

— Dite un po', signor medico-chirurgo! — suonò una voce sferzante alle sue spalle — A colpi di mitragliatrice curate la gente voi? Complimenti! E voi, comandante, che aspettavate ad avvertirmi e a provvedere? Vergogna! Un galantuomo, due galantuomini nostri simili sono là, in pericolo, in mezzo al mare, e qui discutete quale sia il mezzo migliore per sbarazzarsene... Vergogna, ripeto! Comandante, fate il vostro dovere... Accidenti! Ieri in questa vestaglia c'erano le tasche! Dove diavolo si saranno ficcate adesso? — brontolò, dopo numerose e vane ricerche.

— Ma, signore, — s'arrischiò il secondo ufficiale — dipende dal fatto che ve la siete infilata a rovescio...

— Al diritto o al rovescio è cosa che non vi riguarda! — ribattè aspro il professore, mentre in presenza di tutti si sfilava la veste da camera per rivoltarla, rimanendo in camicia da notte.

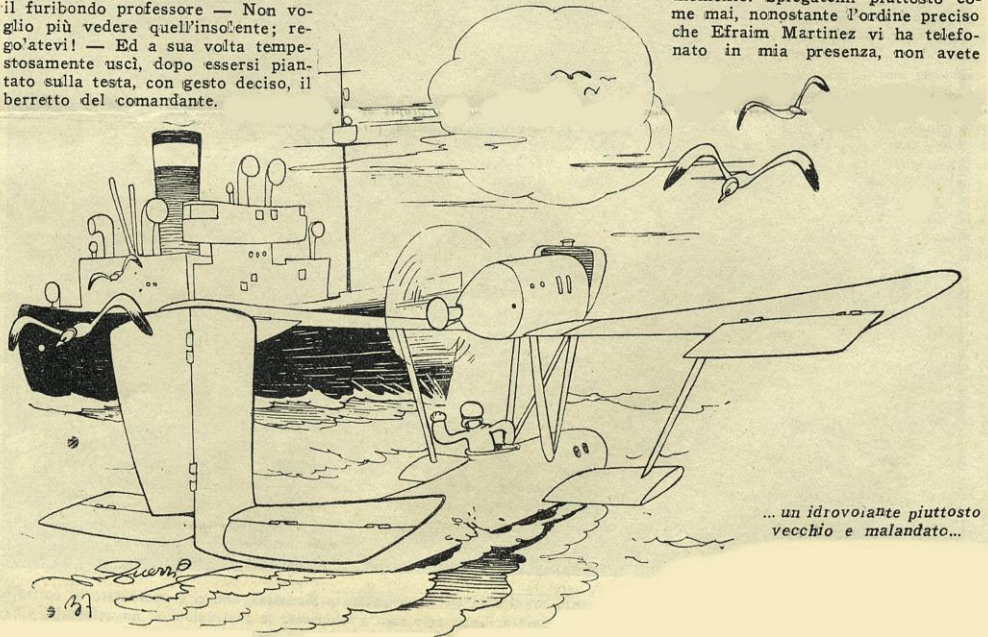
Frattanto il *Carmencita* s'era accostato adagio a un idrovoltante piuttosto vecchio e malandato che ballonzolava sulle onde. Una scialuppa fu messa in mare e imbarcò un uomo con una valigia. L'idro, allora, s'affrettò a decollare e in un attimo fu lontano, in direzione di nord-ovest.

Il nuovo venuto saltò agilmente sul ponte e, fra la curiosità dei presenti, si diresse dal comandante.

— Siete voi don Pedrito, è vero?

— Sì, e voi?

— Non ve ne preoccupate pel momento. Spiegatevi piuttosto come mai, nonostante l'ordine preciso che Efraim Martinez vi ha telefonato in mia presenza, non avete



... un idrovoltante piuttosto vecchio e malandato...

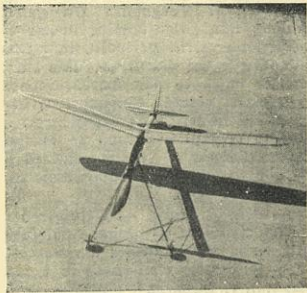
mandato il canotto a prendermi e siete partito lasciandomi a terra e costringendomi a inseguirvi su un idro noleggiato.

Il capitano si sentì venir meno. — Ma, ma... — barbugliò — Allora il professore non è...; Nicanor! Nicanor! — urlò con voce spaventevole.

— Eh! Eccomi, capitano! — sussurrò dolcemente il marinaio che dal principio osservava la scena di dietro la spalla di questi.

— Che maledetto pasticcio hai combinato ieri sera??

— Pasticcio io, comandante? Non sbaglia mai Nicanor; mai. E' andato tutto col vento in poppa. Al molo ho visto questo signor professore che scendeva dalla carrozza. "Sapete qual'è la mia nave?" — disse lui — "Sicuro, — dico io — non s'aspetta che voi!" e l'ho portato



Luciano Giannozzi, di Piombino, ha sbagliato la misura delle gambe del carrello, ed un comune modello a tubo è diventato una zanzara.

qua... Ogni cosa è andata come mi avete detto voi...

— Basta, basta, tutto è chiaro! — fece sorridendo lo sconosciuto — Non vale la pena di prendersela ormai. L'importante è che vi abbia raggiunto e che mi trovi a bordo... — Sono umiliato, confuso... — cominciò don Pedrito.

— Avete rinunciato a sparare le vostre mitragliatrici, dottore? — interruppe ironicamente Zurriaga.

— Sciocchezze! — fece questi, alzando le spalle — D'altra parte un inseguimento in alto mare è sempre sospetto.

— Il signore, — riprese il professore — che si dichiara benefattore dell'umanità solo perchè, a quanto afferma, rattoppa le pance sdrucite e guarisce il cimurro, voleva nè più nè meno che mitragliarvi senza darvi il tempo di aprir bocca. Ci siamo dovuti opporre in due.

— Realmente? — chiese in tono placido il nuovo arrivato al dottore — Avete qualche motivo particolare di temere le sorprese, signore?

— Io non temo nulla e nessuno! — ribattè lo svedese, visibilmente seccato, più per lo sguardo penetrante con cui lo sconosciuto l'avvoceva, che per la domanda insidiosa. — Non so perchè codesto insegnante di cose buffe si diletta tanto a cercare di farmi perdere la pazienza.

Durante tutto questo battibecco Pedrito era rimasto muto e concentrato. Cercava la soluzione del nuovo mistero che s'annunziava d'un bel colore giallo carico. Il professore era dunque nient'altro che un professore? E il nuovo arrivato era veramente il capo della spedizione? Impossibile; aveva una faccia troppo paesamente energica e spirante intelligenza e audacia; dunque, secondo la regola ineluttabile della letteratura gialla, doveva trattarsi d'una comparsa qualunque destinata a distogliere l'attenzione dal vero capo, il professor Zurriaga.

Tutto si spiegava, ormai, tutto era chiarissimo. Il professore aveva trovato a bordo un nemico, lo svedese, e con qualche mezzo, forse con una radio contenuta in una di quelle grosse valigie di cui era tanto geloso, aveva chiesto l'intervento immediato d'un aiutante destinato a sorvegliare e a tener occupato l'avversario. Così era comprensibile l'insistenza dello svedese per mitragliare o abbandonare l'idro e l'intervento caloroso di Zurriaga.

Il bravo Pedrito si sentiva immensamente felice di trovarsi in mezzo a un così interessante intrigo e risolse di far mostra di nulla

e di secondare quella commedia di cui smania di conoscere l'epilogo. — Il signor professor Zurriaga, — presentò — insegnante di *tropologia paltografica*... mi pare.

— Vorrete dire antropologia paleontografica? — chiese lo sconosciuto, prevenendo lo scoppio dell'indignatissimo don Ildefonso.

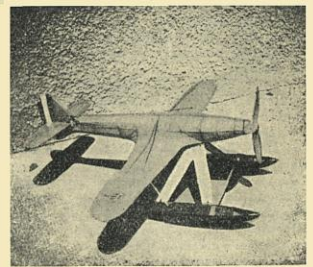
— Oh! — fece questi, gradevolmente sorpreso — Sareste forse un cultore di questa nobilissima fra le scienze?

— Vorrei, professore; ma purtroppo non ne ho il tempo. Tuttavia mi è sommamente piacevole la prospettiva di potermi intrattenere con voi su questo argomento durante la traversata. Permettete? — E gli porse la mano — Il mio nome è Istvan Urjady.

— Fortunatissimo, lietissimo, veramente onorato... — continuava a ripetere il professore, ballettando di gioia sui suoi piedi scalzi. — Il trovare un volenteroso e degno amatore della scienza prediletta è quanto di meglio possa desiderare uno studioso mio pari...

Il capitano guardava i due con occhio colmo d'ammirazione sconfinata e badava a ripetere: "Sono maestri, veramente maestri. Ma a me non li fanno!"

— Mi chiamo A'ed Mellersund. — dichiarò a sua volta lo svedese,



Il «Macchi 72» riprodotto come idro-modello da Livio Demicheli di Genova.

inchinandosi con un sorriso di circostanza — Spero che vorrete perdonarmi di aver avuto l'intenzione di spararvi addosso senza conoscermi.

— Non vale la pena di parlarne... — replicò amabilissimo Urjady — Quello che difficilmente vi perdonerai è di tentar di spararmi dopo avermi conosciuto. Ma non lo credo probabile... per ora.

Permettete, signori, che vada a rimettermi un po' in ordine nella cabina che il capitano vorrà asseggarmi.

Enzo Jemma

(Continua).



WALFREDO DE FRANCESCHINI - Ancona. — A giudicare dai disegni, tu dovresti essere un giovanotto in gamba! Bravo. Fa' pure in tempera le copertine, purchè abbiano lo stesso spirito degli schizzi che ci hai mandato. Vedremo se potranno venir pubblicati. In attesa anche delle «bellissime» fotografie, ti saluto.

FRANCIA EMBRANTE. — Se ti vuoi associare alla R. U. N. A. devi fare il versamento alla R. U. N. A., e non a «L'Aquilone».

MERLO BIANCO. — Sei abbonato da cinque minuti e già incominci a protestare. Prometti bene!... Ti ringrazio però con sincerità, entusiasmo e generi affini per la

calligrafia lapidaria con la quale mi hai scritto. Noi non possiamo dare le tessere della R. U. N. A.! (Ma è proprio tanto difficile capire che associarsi alla R. U. N. A. è una cosa e abbonarsi a «L'Aquilone» è un'altra?) Gli abbonamenti di nove mesi non esistono. Io non mi annoio affatto. Mi diverto follemente.

FRANCO FRASCHETTI - Roma. — Caro amico, la tua storia, degna di un romanzo stile '800, mi ha commosso profondamente, profondissimamente, con profondità di primato internazionale. Ti dirò che la tua lettera non risulta pervenuta in redazione, e che perciò la mia coscienza rimane, dopo questo fatto o misfatto che dir si voglia, più bianca della neve lavata con la varechina. La mia tradizionale bontà ti permetterà però di avere tra poco i numeri mancanti, che io ti ho fatto già spedire.

ENRICO GENNARI - Terni. — Ma no, piccino bello, non piangere. C'è qui tuo zio che ti vuol tanto bene, e che, se sarai buono, ti manderà tanti bei giornalini. Anzi, te li ha già mandati.

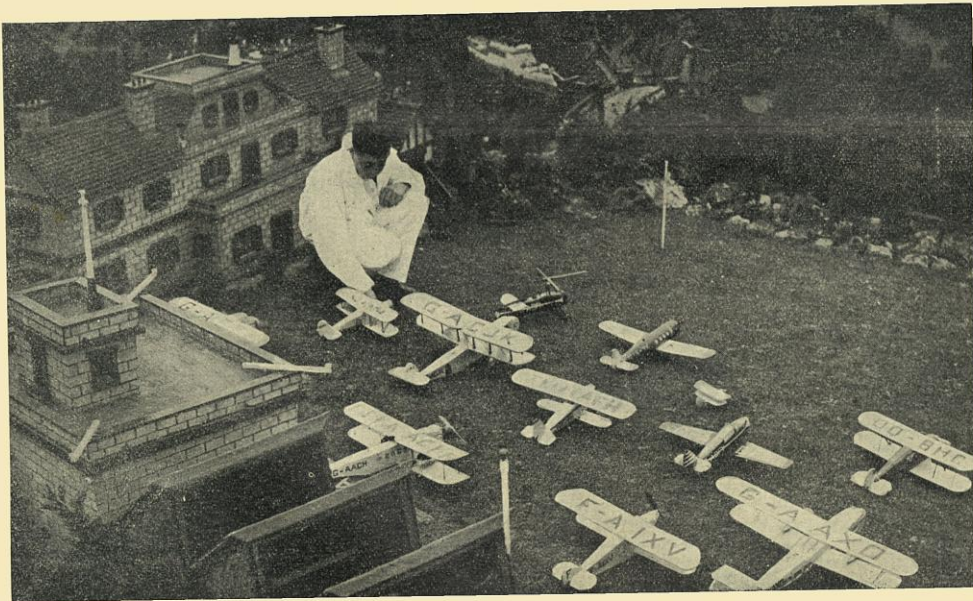
GIANNI JARRE - Meana di Susa. — Ho provveduto per il numero. Il tuo racconto fa parte di quei mille e mille prodotti letterari che schiere di illustri scrittori stanno esaminando gettando di tratto in tratto, grida di disperazione che non hanno più nulla d'umano.

CARMelo ALESSI - Cameto. — Bene, bene, bravo nipote.

LUDOVICO GALBIATI - Milano. — Una colonia di autotreni, carichi di copie e di cartoline, è partita al tuo indirizzo. Attendiamo con ansia esasperante le fotografie.

VINCENZO FABBRICAT - Salerno. — Il numero delle acrobazie aeree? Dipende dalla fantasia del pilota. Ho provveduto per i numeri.

DEMONIETTA - Livorno. — I giornalini livornesi devono essere i diretti discendenti dei pirati che tre secoli fa infestavano quelle coste. Ti è concesso (ammira la mia bontà!) di acquistare quei numeri a 0,30 centesimi l'uno. Non capisco come tu, che sei una rondinella intelligente, abbia potuto



Modellomania. Questo giovanotto inglese (certamente munito di tempo e denaro a bizzeffe) non si è contentato di costruire una bella quantità di riproduzioni di aeroplani, ma ha spinto il suo zelo sino a fabbricare le costruzioni di un aeroscalo, ville, case di campagna, un porto con relative corazzate e cantieri, foreste, monti e pianure.

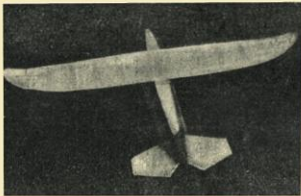
scrivere quei versi. Dici, fra l'altro, che i piloti hanno sorvolato mari e monti trasportando tutto con le loro altere fronti. Ma no, ma no, sarebbero stati freschi! Gli « S. 79 » pesano, e domani i piloti sarebbero riusciti a trasportarli con le loro fronti! Se non ci fossero stati i motori! Un inno ufficiale della R. Aeronautica non esiste. Fallo tu. (N. B. - corrispondi pure con quegli spagnoletti).

B. MOSSO - Castelnuovo. — Certo che con la licenza ginnasiale puoi arruolarti. Il grado a cui potresti aspirare sarebbe quello di sottufficiale. Con la licenza liceale diventeresti invece ufficiale. Con la laurea, certamente che puoi farlo, l'ufficiale. Ciao.

CARLO TASSI - Modena. — Tu dici che non puoi fare l'aeromodellista perché non sei nemmeno principiante! E che credi, che gli aeromodellisti nascono con il brevetto sotto il braccio? Se vuoi « saperla lunga », compra il « Costruttore di aeromodelli », di Martini e Nobili. Saluti.

COSIMO RIZZO - Catania. — E perché io dovrei conoscere « segretamente » le caratteristiche dei concorsi che ancora devono uscire? Io i bandi dei concorsi li leggo sul giornale, come tutti gli onesti borghesi. (Tra parentesi: anche i borghesi disonesti li leggono). Ti ho fatto spedire 25 copie.

VINCENZO CORTESE - Napoli. — Ma tu vivi nelle nuvole! A Napoli la R. U. N. A. c'è



Pietro Gay di Piombino ha costruito questo modello « Galliera »

da anni, e te ne accorgi adesso? Eccotene l'indirizzo: Via Filangeri 36.

LORENZO ZAROTTI - Trieste. — I fratelli dei nipoti, sono a loro volta nipoti, perciò tu sei ugualmente mio nipote. Premesso questo, sappi che per praticare il volo a vela (per il quale ti dovrei rivolgere al Comandante F. F. G. G.) devi aspettare due anni, poiché ne occorrono diciotto. Tra due anni prendi la licenza liceale: perché non vai a Caserta? Vale.

EMIDIO MARCHI - R. Emilia. — Per associarti alla R. U. N. A. ti conviene aspettare la scadenza dell'abbonamento a « L'Aquilone ». Mi sembra che il vestito del tuo « A. P. 3 » non calzi bene, ma pubblicherò ugualmente la fotografia.

RENZO GABBETTA - Pavia. — Con il tuo titolo di studio puoi concorrere ai corsi per sottufficiali, però io, sul prossimo bando di concorso ne so quanto tu ne sai di sanserito.

FRANCO BRIATICO - R. Calabria. — Perché vuoi aspettare ottobre per abbonarti? A R. Calabria la R. U. N. A. sta in Rione Tremulini, e il delegato è il sig. Ditto Nicola, che niente ha mai avuto a che fare con i sarti. Tra breve la tua città verrà annegata in un oceano di giornali.

GIUSEPPE BIANCHINI — Il tuo abbonamento non ci giungerà mai, perché tu l'hai spedito al conto corrente postale, che solo tra poco tempo riaprirà per noi gli sportelli. Il vaglia lo dovrei spedire all'Amministrazione, e questo l'ho ripetuto all'infinito. Quindi, quando le RR. PP. ti restituiranno l'importo, invialo a noi a mezzo vaglia, e riceverai il giornale.

GUIDO GIANNI - Arezzo. — Caro amico, le tue fotografie sono ormai presso a poco preistoriche, quindi non le possiamo pubblicare, perché illustrano avvenimenti passati di attualità e di più nessuna importanza. La tua idea sull'abbonamento ob-

bligatorio non mi va. Noi non vogliamo forzare nessuno. L'abbonamento deve essere la conseguenza di un apprezzamento spontaneo. I corsi per « istruttori in aeromodellismo » non esistono ma è nell'intenzione della R.U.N.A. centrale di istituirli presto. In quanto a quella commemorazione, manda pure, insieme alle fotografie che hai. Se vale, pubblicheremo nella collaborazione dei giovani.

OBERON - Dervia. — Non capisco perché il tuo pseudonimo mi dovrebbe piacere « essendo il nome di un satellite di Plutone ». Io con Plutone non ho mai avuto a che fare. Lo sai che differenza c'è tra il tuo racconto e la Violetta? La Violetta la va, la va, e il tuo racconto non va, non va. Non piangere, e abbiti i miei saluti, Oberon.

GIOVANNI PILOTTO - Schio. — Nella tua città la R.U.N.A. non ha ancora messo i piedi, perciò ti conviene continuare ad abbonarti a « L'Aquilone ». Ti va « Aquilotto Scledense? ». Di « S. 81 » già ve n'è uno. Ti spedisco una tonnellata di copie.

ANTONIO ZAGNI - Milano. — Nella tua lettera ti lamenti perché non ricevi « L'Aquilone », ma mica dici di ricevere « Le Vie dell'Aria! ». Questo l'ho scoperto da me, dopo esser penetrato, travestito da fattura commerciale, nei misteriosi archivi dell'Amministrazione. Adesso ti faccio cambiare la spedizione de « Le Vie dell'Aria » con quella de « L'Aquilone », ma poi non ti lamentare perché non ricevi più « Le Vie dell'Aria! ».

CELESTE FERABOLI. — E perché non costruisci modelli capaci di volare? Il « CR 32 » si può benissimo riprodurre in aeromodello. Non hai visto su « L'Aquilone » la riproduzione, ottima, eseguita da De Pieri?

AQUILA ITALICA - Roma. — Insomma, hai combinato un imbroglione. La cosa la risolvo così: mantengo in vita l'abbonamento di tuo padre, e così tu leggerai ugualmente « L'Aquilone », e l'abbonamento a nome tuo, ormai più che scaduto, scadrà, lo sotterro. Quando l'abbonamento che tuo padre ha fatto per « sbafarsi » un volo scadrà a sua volta, lo rinnoverà a nome tuo, e così tutto ritornerà come prima. Ti va?

FRANCO FORLANI - Roma. — I disegni non mi vanno molto a genio, ma li ho uniti ugualmente a tutte le altre idee sul distintivo che mi sono sinora pervenute. Ti ho fatto spedire i numeri.

LUIGI LUCCA - Treviso. — Ho piacere della tua convinzione. Tutti voi trevigiani siete dei bravissimi ragazzi, e meritate un monumento collettivo in bronzo dorato. Passerò quest'idea allo scultore Mastrojanni.

AQUILA D'ARGENTO - Milano. — Io di solito non «metto mai», ma sul fatto che la tua calligrafia è certamente la più pericolosa applicazione dell'ingegno umano, scommetterei mani e piedi. Ma lasciamo stare quest'argomento increscioso e quello ancora più increscioso della conseguente e irrimediabile rovina dei miei poveri occhi, e veniamo alle questioni che mi imbastisci. Io non ero affatto a Ponte S. Pietro, e quello che pronunciò la storica frase « come mi fanno sudare questi aeroplani! », era un mio nemico personale che si compiace di spargere ovunque tracce della sua malignità all'ombra della mia personalità. Ma io sono buono e gli perdono. L'abbonamento annuo a « La Rivista Aeronautica » costa lire 64.80. Cercherò di farti avere il numero di saggio che mi chiedi. La tua terrificante avventura ciclistica mi ha commosso in maniera enorme, e ancor oggi non ci posso pensare senza che il mio segretario rabbrivisca di orrore. Dico il mio segretario, perché, capirai, se con tutto quello che ho da fare dovrei pensare perfino a rabbrivire, allora, i segretari che ci starebbero a fare?

BRUNO BISIANI - Napoli. — Per rispondere a tutte le tue domande dovrei essere capitano medico, generale di divisione, amministratore capo, e, infine, profeta. E invece sono soltanto tuo zio.

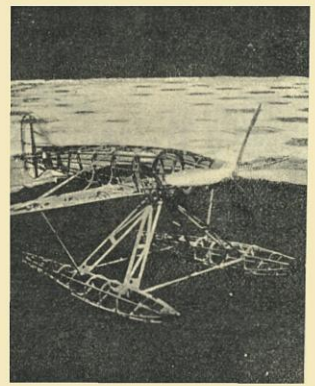
ANNA FABRI - LEONARDO CARELLA. — Grazie e altrettanto.

GIOVANNI BORGOGNONI - R. Emilia. — Sei un piccolo pasticcione! Per l'abbonamento ti dovrei rivolgere alla R.U.N.A., e non a noi! Inoltre, il nostro conto corrente postale (« L'Aquilone ») ne ha pubblicato la notizia trentosessantatré volte) è chiuso da un pezzo, (tra poco però verrà riaperto), per cui il vaglia lo dovrei indirizzare all'Amministrazione del giornale. Ma c'è modo di accomodare tutto. Manda le sette lire che ti ritornarono indietro — ricordando la faccenda — e noi ti abboneremo lo stesso. Poi, quest'altro anno, se vuoi pagare solo otto lire, rivolgiti alla R.U.N.A.

I-I-A-R-S. — Va bene, va bene...

GIROLAMO SANTAMARIA - Padova. — Auguri sinceri per gli esami. Il tuo aeromodello è ben fatto e ben fotografato: tra poco sarà anche bene stampato.

FRA FORENTINO. — La tua proposta è sbilenca, non si regge. Causa prima di questo fatto, la verità che la maggior parte, se non tutti, di coloro che entrano all'Accademia conoscono già « L'Aquilone ». In quanto all'aeromodellismo, ti consiglio di « costruire il « Roma », del quale si è parlato dal nu-



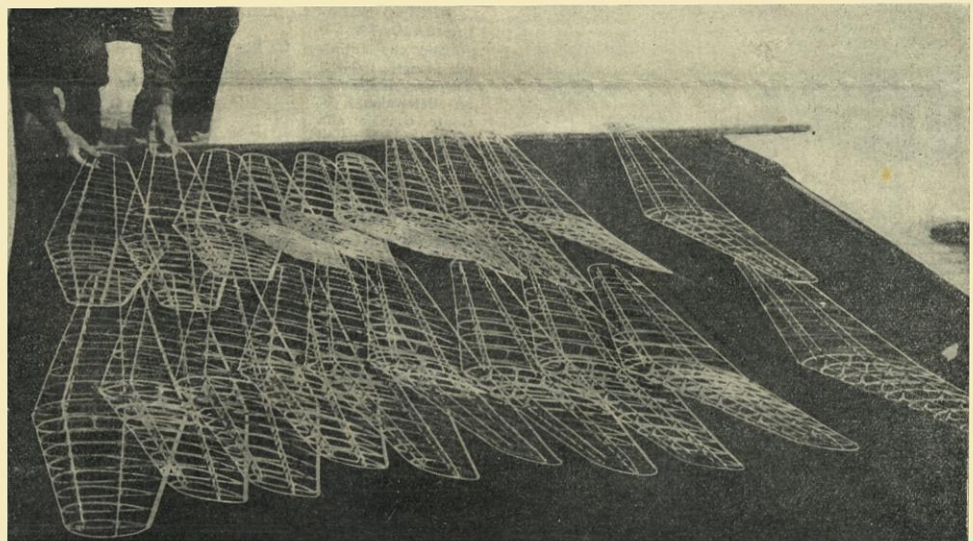
Lo scheletro dell'idromodello di Livio Demicheli di Genova.

mero 1-1937 de « L'Aquilone », e di studiare intanto le lezioni di Giarella sulla costruzione dei modelli volanti, che ancora stiamo pubblicando, e che cominciano nel N. 31. Le tavole che hai sono state fatte per gli autentici veterani dell'aeromodellismo.

ALBERTO FENOGGIO - Torino. — Se mi comunichi il titolo del tuo precedente lavoro, potrò dirti se mi è giunto o no, e come è andato a finire se il primo caso è quello vero. I disegni dell'« A P 4 » saranno pronti tra pochissimo tempo, ma l'importo lo devi mandare prima, e non dopo. Quei due tuoi amici mandano pure: vedrò di indirizzare a chi di competenza. « Missione segreta » va bene.

BOLIDE ROSSO-NERO - Genova. — La R.U. N.A. a Genova sta al Vico alla Chiesa della Maddalena 9/2. Il famigerato Michele Giovanni Simoncini abita in via Villarosa 30, Palermo. Sono sicuro che il tuo idromodello desterà la massima invidia dell'ingegnere Castoldi e che ti vedremo, coronato di gloria, al Concorso Nazionale. Ammire lo sforzo formidabile fatto da te per scrivermi in calligrafia decente. Se tutti coloro che non posseggono una macchina da scrivere facessero come te, io sarei lo rio più felice di questa terra. Tu mi mandi mille e mille saluti, dunque, duemila saluti in tutto. Adesso, calcolando la brevità massima di ogni saluto ad un secondo circa, tu per salutarmi mi sei venuto a togliere trentatré minuti di lavoro! Lo vedi come mi sacrifico per voi?

Zio Falcone



Il gruppo di aeromodellisti del Liceo Italiano di Tunisi costruisce le ali in serie.

N.° 38 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata A

ANEROIDE. — E' il nome generico dato ai barometri (V.) metallici. Si



Bimotore anfibio da turismo S. 80 bis.

compongono essenzialmente di un piccolo serbatoio in metallo a pareti sottili ed elastiche entro cui è stato fatto il vuoto. Le variazioni della pressione atmosferica danno luogo a deformazioni che vengono riportate ad un indice mobile su un quadrante, ovvero ad una asta munita di punta scrivente (V. barografo). Sono poco voluminosi e di facile trasporto. (v. altimetri).

A. N. F. MUREAUX. — Società francese di costruzioni aeronautiche fondata nel 1930. Gli apparecchi costruiti da questa ditta prendono il nominativo A. N. F. seguito dal numero tipo.

A. N. F. C. A. — (V. Associazione Nazionale Famiglie Caduti Aeronautica).

ANFIBIO. — Si dice anfibio il velivolo che possiede dispositivi che gli consentono la partenza e l'arrivo sia su superfici solide pianeggianti sia su specchi d'acqua. Tra gli anfibi italiani più importanti notiamo: il Macchi MC. 94 (V.), anfibio per trasporto passeggeri, che ha battuto 7 primati internazionali della sua classe; il Savoia Marchetti S. 80, anfibio da turismo. La Federazione Aeronautica Internazionale ha sta-

bilato una classe per gli anfibi e precisamente la classe « C. ter ».

ANGELINI GABY. — Aviatrice nata a Milano nel 1912. Brevettatasi nel 1931 partecipò l'anno seguente al giro aereo della Lombardia. Nell'agosto dello stesso anno fece, con un Breda 15, un giro attraverso l'Europa toccando Monaco, Praga, Berlino, Copenaghen, Oslo, Amsterdam, Londra e Parigi. Nell'ardito tentativo di un viaggio nelle Indie, perdetta la sua giovane vita cadendo in terra d'Africa presso Uad-Chelfa nel novembre del 1933.

ANISONO. — Chimicamente chiamato « ossimetilbenzene ». Esplosivo che



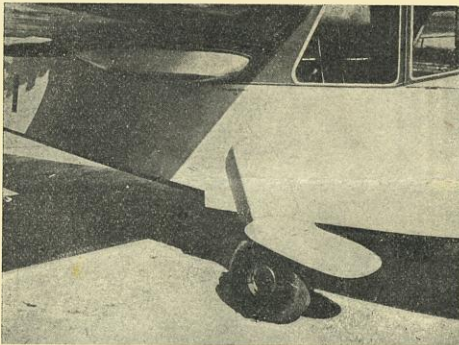
L'aviatrice Gaby Angelini.

possiede all'incirca le doti del tritolo (toluene).

ANGOLO DI ATTACCO. — Chiamato più propriamente « angolo di incidenza » è l'angolo che la corda del profilo alare fa con la direzione del moto.

ANGOLO DI ALAMBARDATA. — Angolo che definisce l'assetto che il velivolo assume in un determinato istante rispetto alla rotazione intorno al suo asse normale.

ANGOLO DI ATTERRAGGIO. — Angolo che la traiettoria del velivolo fa con l'arizzonte nel punto di arrivo.



Particolare del carrello ribaltabile nell'anfibio S. 80.



SAFAR

RADIO 522

NUOVA SERIE

SUPER

5 VALVOLE (2 doppie)
ONDE MEDIE E CORTE

VENDITA ANCHE RATEALE

S. A. FABBR. APP. RADIOFONICI
VIALE MARIO, 20 - MILANO

IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di G. MARTINI e P. NOBILI

E' l'unico manuale completo che insegna in forma semplice e chiara a costruire modelli volanti d'aeroplano. Scientificamente, è l'opera più seria e più vasta che sia uscita in questo campo.

E' un volume di 320 pagine, in ricca veste tipografica. Stampato su carta robusta di lusso, contiene 159 disegni che illustrano e guidano il lettore dai primi elementi dell'aerodinamica (svolti in forma piana), alla costruzione e al lancio degli aeromodelli di tutti i tipi (con motore ed elastico, con motore ad aria compressa, veleggiatori, ecc.). Contiene, inoltre, 202 riproduzioni fotografiche che danno vita alle descrizioni scientifiche e a una interessante cronistoria dell'aeromodellismo.

EDIZIONI DE "L'AQUILONE",
Viale dell'Università N. 4 - ROMA

SECONDA EDIZIONE di pagine 320
in carta extralusso robustissima
LIRE 25 franco di porto

Agli abbonati de "L'Aquilone", che lo chiedono direttamente Lire 22,50

EDIZIONE DI LUSO
legata in tutta tela L. 30

SCUOLA AVIAZIONE

CAPRONI

VIZZOLA TICINO

CONSTRUZIONI AERONAUTICHE

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



ISOTTA FRASCHINI

FABBRICA DI AUTOMOBILI

MILANO
VIA MONTEROSA, 89

MOT. PER AVIAZ. da 200 a 1000 CV.
MOTORI MARINI da 1000 CV.

AUTOCARRI A NAFTA - AUTOMOBILI
ARMI AUTOMATICHE
FONDERIE DI LEGHE LEGGERE

S.A. PIAGGIO & C.

GENOVA



MOTORI D'AVIAZIONE

Aeroplani - Idrovolanti - Eliche a passo variabile in volo

Stabilimenti:
GENOVA-SESTRI - FINALE LIGURE - PISA - PONTEDERA