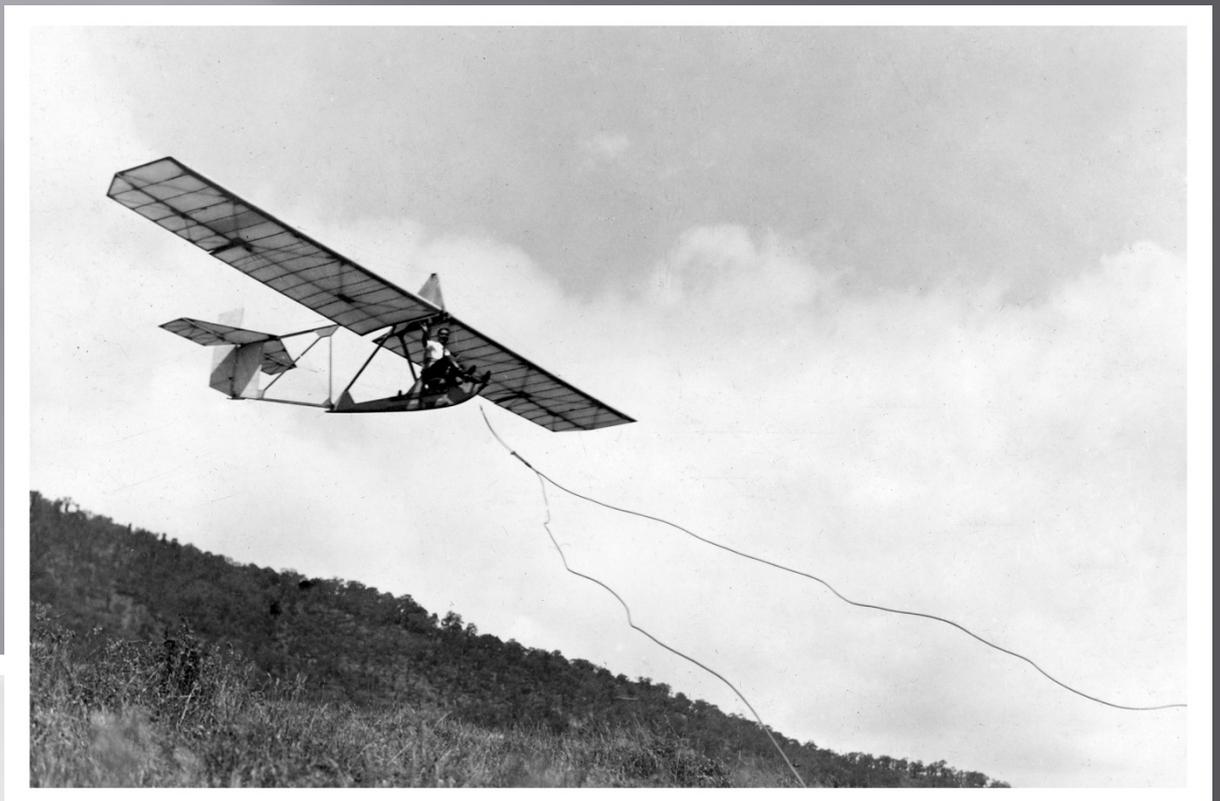


Relazione storica volo a vela Italiano (anni 1923 - 1932)



A cura del Centro Studi Volo a Vela Alpini (CSVVA)

Premessa

La raccolta delle pagine successive alla presente fa parte di una cospicua serie di documenti archiviati nella sede del CSVVA.

Considerando il valore storico del contenuto di questi fogli, abbiamo deciso di raccoglierci anche come copia digitale al fine di conservare il documento anche per le future generazioni.

Il documento da cui abbiamo ricavato la copia digitale e a sua volta una copia cartacea, contiene immagini che sono per la stragrande maggioranza poco interpretabili; riteniamo però che il testo sia molto significativo ad illustrare quel periodico storico del volo a vela italiano.

Non abbiamo traccia di chi ha avuto l'iniziativa di raccogliere le informazioni contenute in questo documento. Dobbiamo però a "Nino" Castelnovo la solerzia che ha avuto nel raccogliere questi fogli in un album ed a custodirli gelosamente.

UNO SGUARDO GENERALE ALL'ATTIVITA' VOLOVELIERA ITALIANA
NEL PRIMO DECENNALE

1923
Il 28 Aprile, dieci anni or' sono, per volontà del Duce del Fascismo venne creata la grande Arma del cielo: L'Arma Azzurra e tutti i vecchi piloti che in grigio verde servirono la Patria, con orgoglio indossarono la nuova divisa che li distingueva dai loro colleghi delle altre armi.

Ci si sentì come più a posto, come maggiormente uniti, come se si fosse tracciata una nuova strada da percorrere ed in ogni campo si vollesse seguire la strada per raggiungere la meta.

✱ Anche nel Volo a Vela, in questa branchia magnifica dello Sport del Volo, se pur giungendo non primi, gli Aviatori Italiani ed i giovani diedero la loro opera. Prima furono le "Giornate di Asiago" organizzate dalla L.A.N. in unione alla Gazzetta dello Sport.

Giornate di vera passione Aeronautica, giornate di vera abnegazione poiché, chiamati tra gli assi del Volo a Vela internazionale, contesero giovani studenti Italiani, quali Cattaneo e Segré, che si aggiudicarono i più ambiti premi.

E fu dopo queste giornate nelle quali i costruttori Cambilargia e Teichfuss e i piloti Cattaneo, Segré e Canavesi si distinsero, che Cattaneo volle con l'apparecchio G.P.I., costruito dall'ing. Abate, battere il record mondiale di Volo a Vela detenuto da Segré, lanciandosi dal Campo dei Fiori e percorrendo allora Km. 11,500 di volo.

Sorse poi per volontà di S.E. Balbo, la Scuola di Pavullo alla quale parteciparono i giovani fascisti ed i soci degli Aero Clubs Italiani; Scuola che ha dato in breve tempo oltre 500. brevetti e nella quale furono compiuti più di 20.000 voli.

Questo é ciò che tutti conoscono ma le iniziative locali e private, furono di gran lunga maggiori.

RELAZIONE SULL'ATTIVITA' DI VOLO A VELA DEL G.U.F. DELL'URBE

Sul finire del 1928 si costituì a Roma la sezione Aeronautica del G.U.F. dell'Urbe la quale si occupò, oltre che di Aeronautica in generale, particolarmente di volo senza motore.

Con l'appoggio delle superiori Gerarchie, poté far svolgere un corso per montatori d'aeroplano, speciale per Universitari, presso il R° Istituto Industriale di Roma. Il corso si iniziò il 24 Gennaio 1929 e verso la fine del Febbraio, con il materiale usato per le esercitazioni, si costruì un aeroveliero da scuola su disegni forniti dal Ministero dell'Aeronautica.

Alla costruzione dell' I-AAQZ, come poi fu immatricolato dal Registro Aeronautico, parteciparono una quindicina di studenti.

Nel Maggio 1929 l'aeroveliero non ancora intelato, fu esposto alla prima Mostra dell'Aeromobile da Turismo all'Aeroporto del Littorio ed in seguito la C.N.A. pensò gratuitamente all'intelaggio ed alla messa a punto.

Nell'Ottobre l' I-AAQZ eseguì le prove di collaudo in volo alla presenza di S.E. Riccardi, sotto la guida del pilota Cap. Pier Carlo Bergonzi.

Intanto, in esito alle pratiche precedentemente avviate, il Ministero dell'Aeronautica concedeva un Hangar tipo Bessenaux e l'Istituto delle case popolari, con il Comm. Maoli, l'uso di un Campo nei pressi del quartiere Monte Sacro a pochi chilometri dal centro di Roma.

Il Ministero dell'Aeronautica e l'Istituto delle case Popolari, contribuirono, unitamente all'Istituto Industriale, per la costituzione di una piccola ma ben attrezzata officine mentre la generosità di alcune ditte d'Aviazione fornì un buon quantitativo di materiale costruttivo che fu utilizzato egregiamente per le riparazioni agli apparecchi degli studenti che avevano frequentato il corso per Montatori d'aeroplano.

Ai primi del 1930 al campo, a cui fu imposto il nome di F. di Rudini, universitario eroicamente caduto in uno scontro aereo durante la guerra, si iniziarono i primi voli di prova. Il Ministero concesse anche un istruttore nella persona del Cap.no Bergonzi e per una cifra molto modesta due aerovelieri monoposto da scuola ed un biposto da allenamento, che erano alla Scuola di Pavullo.

Alla fine del Maggio 1930 ebbe inizio il corso di pilotaggio che forzatamente ebbe termine ai primi di Luglio per la partenza dell'Istruttore, senza avere raggiunto risultati apparentemente palpabili ma in cui si erano compiuti però più di mille voli con una quarantina di allievi. Nell'Estate 1930 una serie malaugurata di temporali distrusse quasi completamente l'hangar ed il materiale di volo. Nell'autunno si cercò di riattivare il campo ma per deficienza di fondi e per l'incomprensione dei più, l'impresa non riuscì ed allora il G.U.F. dell'Urbe decise di interrompere qualsiasi attività, in attesa che l'Aero Club di Roma continuasse l'opera così bene iniziata dai Goliardi Romani.

De Mattia Ruggero

Già nell'Ottobre 1923 il Dett. Cattaneo, l'Ing. Cambilargiu ed il Dott. Segré costituivano il primo Gruppo aviatorio di Volo a Vela.

A Ferrara, nel 1927, si costituiva un gruppo denominato "Gruppo Volo a Vela" "Roberto Fabbri"; con sottoscrizioni personali dei Soci, si acquistò un apparecchio fabbricato da Teichfuss e più tardi S.E. Balbo, regalò un apparecchio.

Purtroppo la situazione topografica impedì lo svolgersi di una grande attività.

Per opera del G.U.F. di Roma, sotto la guida dell'Ing. Simone, gli aviatori Bartocci e Righetti fondarono una scuola dotata di Hangar che purtroppo, sia per un temporale che distrusse detto hangar, sia per mancanza di fondi, ebbe breve vita.

Il gruppo di BELLUNO iniziò la propria attività di costruzione durante il periodo scolastico 1929 e 1930 e quella di Volo nel periodo Autunnale del 1931. Il primo corso regolare ebbe inizio il 20 Agosto 1931 e terminò il 20 Settembre successivo.

L'attività della Scuola di Belluno va considerata per avere per prima costruito gli apparecchi presso le Scuole Industriali locali; si è costruito pure un veleggiatore, due apparecchi furono acquistati presso le Officine Caproni e costruiti poi dall'Ing. Magni di Milano; altri 2 furono costruiti presso le Scuole di Cortina d'Ampezzo e di Pieve di Cadore.

Gli apparecchi sono del tipo Zogling a tubi di coda.

Gli iscritti al corso furono 20 e quelli brevettati nel Settembre dalla Commissione presieduta dal Cav. Uff. Vittorio Bonomi furono 10:

De Biagi Ugo
Larese Sergio
Roda Dino
Sammartini Giuseppe
Ceccato Luigi

De Mattia Ruggero
Masotti Giuseppe
Santarossa G.B.
Ghelli Giuseppe
Berengan Ruggero

La Scuola é dedicata a Pierobon: ottimo allievo caduto sul Campo.

Nel 1932 la scuola non poté avere inizio per ragioni finanziarie ma si prospetta molto favorevolmente l'attività dei prossimi anni.

NEL Comitato dell'O.N.B. di GENOVA é stato pure all'avanguardia del movimento ~~ps~~ voloveliero creando a Casella nel 1929-30 una scuola di Volo a Vela.

Sotto la guida del Magg. Caorsi, 31 allievi nel 1930 svolsero un corso di perfezionamento seguito poi alla Regia Scuola di Pavullo. Nel 1931 l'attività venne sospesa ma ripresa nel 1932 sotto la direzione del Ten. Gnecco della Riserva Aeronautica, dell'Ing. Speich e del Sergente Fulvio Rasa in fraterna collaborazione con l'Aero Club, si svolsero dei regolari corsi.

Il Magg. Caorsi organizzò per i suoi giovani un vero campeggio con alloggio e mensa; perfetta di organizzazione e ricca di attività. Vennero usati tre apparecchi scuola della Ditta Teicfuss, un Allievo Italia ed un Biancone costruiti nei cantieri Bonomi.

Fu costruito un hangar, messo un osservatorio metereologico e curato il servizio sanitario; nel breve tempo del campeggio furono eseguite 40 strisciate e 509 lanci; 31 furono gli allievi di cui 12 brevettati:

Barbati Mario
 Barbieri Pietro
 Benevolo Carlo
 Bianchi Giulio
 Carpineti Ferdinando
 Coccinaglio Aldo

Francini Otello
 Gieracca Adriano
 Quattrini Vittorio
 Scaramucci Pietro
 Ravazzi Pasquale
 Continenza Ennio

purtroppo il 12° allievo ruppe l'unico apparecchio ancora servibile e gli esami vennero sospesi.

FIRENZE creò la scuola di volo a vela fin dal 1930 e dopo aver acquistato un apparecchio a Pavullo, ben 6 se ne costruirono nella carpenteria di Firenze affidati all'Ing. Guido Antonini; ven-

ne iniziato un corso sotto la direzione del pilota Bergonzi e del Presidente Ing. Nuti Digerini.

Furono eseguiti 90 lanci; questa scuola, iniziata sotto i migliori auspici, sarà certamente in breve una delle più importanti d'Italia.

Per opera dell'Aero Club di COMO nel 1930-31 ad Erba ed in seguito a Cantù, è sorta una organizzata scuola con l'aiuto del Podestà Frigerio, Camagni e dell'On. Marelli. Questa, con gli aiuti avuti, poté in breve tempo brevettare 31 allievi; tra essi l'On. Diaz Presidente del R.Ae.C.I. ed in seguito l'On. Marelli ed altri 29 tra cui una signorina.

Lucina Ferdinando
Scaramellini Bonifacio
Sarrubbi Carmen
Cairolì Ubaldo
Sguazzero Voglio
Marelli On. Gino
Casnati Mario
Buongiovanni Aldo
Sironi Giuseppe
Marinoni Giovanni
Molteni Giuseppe
Mantelli Adriano
Neri Vittorio
Diaz On. Marcello
Casale Siro
Gardelli Vero

Volpatti Francesco
Pellegatta Isacco
Molteni Pierino
Piva Pietro
Simone Ing. Giuseppe
Tenaglia Giacomo
Castagna Francesco
Porta Carlo
Cornelli Dott. Gino
Cattaneo Bruno
Porro Mario
Barzocchi Ermanno
Savola Giorgio
Segré Dott. Franco
Trevisan Cav. Spartaco

E' bene notare come tutti gli allievi della Scuola e coloro che eseguirono dei lanci a Cantù, sia come allievi che istruttori che sportsmen, tutti erano assicurati.

All'organizzazione dell'Aero Club di Como e per il gentile e appassionato intervento dell'Pilota Rolandi dell'Aero Club di Torino, si devono i voli dal Campo dei Fiori e dal Mottarone del Balestruccio, si devono i voli di Bonori dal Monte Cipei col Basettino ed i Voli dell'On. Diaz e del Cap. Nannini col Biancone sulla Via Cassia e dal Monte Calvo nei pressi di Torino.

Ancora é l'Aero Club di Como che fa i primi voli sulla neve col Bertina per opera del Ten. Mazzaron a Cantù e per opera dell'On. Diaz sul Lago di Misurina gelato e ricoperto da neve. Pure organizzata dallo stesso Aero Club é la scuola degli addetti allo sport del G.U.F. e dei F.G.C. a Roma dove vennero effettuati più di 100 lanci in un sol giorno.

Pure TORINO ebbe il suo gruppo di Volo a Vela, Gruppo che fu inaugurato il 22 Novembre 1931 sul Campo Gino Lisa. Questo fu chiamato "Gruppo Pre-Avieri del F.G.C.

Al gruppo furono date istruzioni di volo da Brak Papa, Rolandi, Cus; L'apparecchio scuola fu regalato dal Camerata Cravario ed esperimenti vennero fatti nel raduno d'ali a Monte Galvo con l'apparecchio Biancone per opera del pilota Rolandi. Di questi giovani che così iniziarono sotto la guida del solerte Piero Negro 20 furono inviati a Pavullo e 15 di essi furono brevettati.

Il gruppo "Dal Molin" di Varese guidato dall'infaticabile Rovesti, non solo si é accontentato di creare nell'Ottobre 1931 la scuola, ma creò pure una officina dove furono fabbricati gli apparecchi "Spalato" e "Me ne frego!" e dove ora é in costruzione un idro-veliero di 20 metri di apertura alare. Il progetto é dell'Ing. Mori. L'apparecchio porterà il nome fatidico di "Roma".

Per i corsi furono adoperati due apparecchi. Gli allievi iscritti furono 32 ed i lanci eseguiti furono quasi 800.-

Furono mandati 6 allievi a Pavullo per istruire e creare al loro ritorno nuovi aquilotti. Questa Primavera verranno presentati 25 allievi per il brevetto A.

BERGAMO ebbe pure la sua attività voloveliera per parte di privati e per parte dell'Aero Club "Guido Taramelli". Furono acquistati un apparecchio Scuola ed un "Basettino" e, sotto la guida del Dott. Sestini e del pilota Ponti dell'Airo-ne, sul Campo di Ponte San Pietro vennero istruiti ben 26 piloti.

Ancora é l'Aero Club di Como che fa i primi voli sulla neve col Bertina per opera del Ten. Mazzaron a Cantù e per opera dell'Un. Diaz sul Lago di Misurina gelato e ricoperto da neve. Pure organizzata dallo stesso Aero Club é la scuola degli addetti allo sport del G.U.F. e dei F.G.C. a Roma dove vennero effettuati più di 100 lanci in un sol giorno.

Pure TORINO ebbe il suo gruppo di Volo a Vela, Gruppo che fu inaugurato il 22 Novembre 1931 sul Campo Gino Lisa. Questo fu chiamato "Gruppo Pre-Avieri del F.G.C.

Al gruppo furono date istruzioni di volo da Brak Papa, Rolandi, Cus; L'apparecchio scuola fu regalato dal Camerata Cravario ed esperimenti vennero fatti nel raduno d'ali a Monte Calvo con l'apparecchio Biancone per opera del pilota Rolandi. Di questi giovani che così iniziarono sotto la guida del solerte Piero Negro 20 furono inviati a Pavullo e 15 di essi furono brevettati.

Il gruppo "Dal Molin" di Varese guidato dall'infaticabile Rovesti, non solo si é accontentato di creare nell'Ottobre 1931 la scuola, ma creò pure una officina dove furono fabbricati gli apparecchi "Spalato" e "Me ne fregol" e dove ora é in costruzione un idro-veliero di 20 metri di apertura alare. Il progetto é dell'Ing. Mori. L'apparecchio porterà il nome fatidico di "Roma".

Per i corsi furono adoperati due apparecchi. Gli allievi iscritti furono 32 ed i lanci eseguiti furono quasi 800.-

Furono mandati 6 allievi a Pavullo per istruire e creare al loro ritorno nuovi aquilotti. Questa Primavera verranno presentati 25 allievi per il brevetto A.

BERGAMO ebbe pure la sua attività voloveliera per parte di privati e per parte dell'Aero Club "Guido Taramelli"

Furono acquistati un apparecchio Scuola ed un "Basettino" e, sotto la guida del Dott. Sestini e del pilota Ponti dell'Aironne, sul Campo di Ponte San Pietro vennero istruiti ben 26 piloti.

Preziosi collaboratori i Signori Faccioli Merio e Signorelli già allievi della Scuola di Pavullo; furono fatti oltre 500 lanci e, alla presenza di una commissione presieduta dal Colonn. Ranza, Asso di guerra, effettuarono le prove di brevetto i sigg. Sestini, Sangalli, Gavazzi e Bolla. Essi ottennero l'attestato A.

Il Sig. Faccioli coi suoi collaboratori, ha poi costruito un bellissimo esemplare di apparecchio Scuola doppio comando, regolarmente collaudato e registrato dal R.I.N.A. col quale si ripromettono di fare nella prossima Primavera una grande attività.

A TRIESTE l'attività voloveliera ci insegna del nuovo. I Triestini che amano il loro mare, hanno voluto volare sul mare e così è sorta l'idro-ala Borghese che in primi esperimenti poté facilmente decollare al traino di un motoscafo alla bassa velocità di 22 Km. orari.

Il gruppo Triestino, è dotato di un hangar di oltre 150.000 lire.

Trieste indice per il Giugno di quest'anno una giornata idro-aviatoria. L'esperienza di Trieste fu ben considerata dagli appassionati stranieri di Volo a Vela che furono larghi di articoli e fotografie. E' certo che in questa nuova attività, vi è un motivo di grazia di volo e di alto interesse sportivo.

MILANO venne in seguito col Campeggio di Volovelopali in Val Scoccia alle pendici del Mottarone. Il corso ebbe una durata di 12 giorni e nel frattempo 16 allievi conseguirono il Brevetto A.

I lanci eseguiti al Mottarone furono più di 300. A Milano si devono i tentativi di Cattaneo con l'apparecchio Razzo preparato allo scopo dall'Ing. Magni.

Pure in quest'epoca e forse anche un poco prima, a PESCARA si formò un gruppo per il Volo a Vela e si fece una for-

tissima propaganda aeronautica facendo compiere centinaia e centinaia di voli ai soci degli Aero Clubs, ai Giovani Fascisti ed agli appassionati.

Altre attività voloveliere in Italia furono fatte: dal pilota PONTI, che dopo aver conseguito il brevetto in Germania e dopo aver vinta la gara degli stranieri veleggiando per oltre 4 h 15', quando venne l'Ing. Riedel a Milano, compì un volo a rimorchio aereo con il Rhon Adler dimostrando le sue spiccate doti di pilota veleggiatore; Da Alvaro Bay di Abbiategrasso e da Adriano Mantelli di Parma. Questi due giovanissimi, si sono costruiti in proprio un apparecchio scuola; apparecchi costruiti con ogni cura e che senza dubbio serviranno ad istruire un nucleo di giovani appassionati.

Sono esempi veramente encomiabili poiché questi giovani hanno data tutta la loro attività e tutti i loro risparmi per raggiungere il loro scopo.

Essi vanno additati, encomiati, ammirati! Tutta questa attività che era sconosciuta ai più poiché non fu fatta per fare dell'esibizionismo ma solamente per pura passione aeronautica, sta a dimostrare come l'Italia non sia stata seconda d'iniziativa e volontà nel Decennale dell'Aeronautica e sta a dichiarare che, benché con pochi mezzi, furono svolte attività che ebbero ottimo rendimento.

Ha capito ciò il Presidente del R.Ae.C.I. On. Marcello Diaz che è andato incontro a questi giovani studiando con S.E. Starace una organizzazione fascista di questa sana attività.

Come non ammirare gli sforzi costruttivi dei gruppi di Belluno e di Varese? Come non apprezzare in tutto il loro vero valore le belle costruzioni di Faccioli, di Mantelli, di Bay?

A questi giovani l'Italia fascista deve essere riconoscente perché hanno detto ancora una volta come la volontà e la disciplina possano giungere dove per mancanza di mezzi era follia sperar.

L'inquadramento venuto prima della fine del Decennale per opera dei due gerarchi del Partito e dell'Aero Club, è stato il premio che tutti i cultori del Volo a Vela che ho elencato meritavano. Avanti allora, in alto, sempre più in alto!

Nel campo costruttivo, oltre quanto fatto dai Gruppi, esistono oggi in Italia le scuole industriali che preparano apparecchi per le scuole di volo a vela.

Ha costruito l'officina Romeo un veleggiatore; un altro veleggiatore è in costruzione nelle officine Sala con la collaborazione dell'Ing. Negri e del Dott. Cattaneo.

Si lavora nelle officine di Cantù, trasportate ultimamente da Erba, per due nuovi veleggiatori: il "Ballerina" ed il "Super Balestruccio"; vanno ricordati gli apparecchi "Balestruccio Biancone e Bertina" che servono in breve, trasportandosi da un punto all'altro dell'Italia, far conoscere alla massa dei giovani la bellezza del Volo veliero.

Va ricordato l'"Allievo Italia" di ideazione e creazione Italiana e che certamente soppienterà in un prossimo avvenire lo Zogling Tedesco.

Bisogna ricordare dei nomi e primo fra tutti, il Cap. Nannini che, istruttore alla Scuola di Pavullo, ne diresse le sorti per diversi anni; Bergonzi, pioniere dell'Aeronautica, pure istruttore della Scuola di Pavullo; il Cap. Gentile attuale Comandante ed il Ten. Mazzaron istruttore e propagandista con la penna e con l'esempio, del movimento volo-veliero Italiano.

Pure in questi anni sono usciti in Italia i primi libri sul Volo a Vela; Bonomi e Silva, uniti nell'opera e nell'idea-

lità, hanno scritto un libro nel quale vi è tutto ciò che serve ad un allievo per imparare a costruirsi un apparecchio senza motore.

Bartocci e Righetti sono usciti pur essi con un libro di propaganda voloveliera ed il Dott. Cattaneo ci ha dato in questi giorni una nuova pubblicazione sullo sport dell'Ala silenziosa; libro di progevole fattura e di interessantissima materia.

Dobbiamo ricordare anche il magnifico discorso tenuto al Senato dal Sen. Romeo fin dal 19 Maggio 1931: discorso che è stato capito dai giovani aviatori d'Italia.

I bei voli del Cap. Nannini fatti nei "Giorni dell'Ala" a Roma ed a Milano, in unione anche dei suoi collaboratori: Tait e Cei; i bei voli ormai lontani dell'eroico Segró e dell'audace Cattaneo, i voli fatti in sordina da Bonomi; i voli eleganti ed artistivi del grande Rolandi, si sono fermati purtroppo ai minuti mentre all'estero si sono sommate ore su ore e Km. ai Km. e mentre il pilota Ponti alla Rhon, ha potuto pure compiere ore.

Non dico eresie se affermo che coll'organizzazione fascista nel volo a vela si darà un impulso veramente grande a questo sport ed in breve tempo, oltre a trovare zone adatte al veleggiamento come quelle già studiate nelle vicinanze di Roma, troveremo nella nostra Penisola, sulle falde delle nostre Prealpi e lungo l'Apennino, dei magnifici percorsi per il veleggiamento.

All'alba di un nuovo Decennale, possiamo con fede fascista e con sicurezza Romana dire:

"Siamo pronti ed il domani è nostro!"

VITTORIO BONOMI

UNO SGUARDO GENERALE ALL'ATTIVITA' VOLOVELIERA ITALIANA
NEL PRIMO DECENNALE

1923
Il 28 Aprile, dieci anni or' sono, per volontà del Duce del Fascismo venne creata la grande Arma del cielo: L'Arma Azzurra e tutti i vecchi piloti che in grigio verde servirono la Patria, con orgoglio indossarono la nuova divisa che li distingueva dai loro colleghi delle altre armi.

Ci si sentì come più a posto, come maggiormente uniti, come se si fosse tracciata una nuova strada da percorrere ed in ogni campo si vollesse seguire la strada per raggiungere la meta.

¶ Anche nel Volo a Vela, in questa branca magnifica dello Sport del Volo, se pur giungendo non primi, gli Aviatori Italiani ed i giovani diedero la loro opera. Prima furono le "Giornate di Asiago" organizzate dalla L.A.N. in unione alla Gazzetta dello Sport.

Giornate di vera passione Aeronautica, giornate di vera abnegazione poiché, chiamati tra gli assi del Volo a Vela internazionale, contesero giovani studenti Italiani, quali Cattaneo e Segré, che si aggiudicarono i più ambiti premi.

E fu dopo queste giornate nelle quali i costruttori Cambilargia e Teichfuss e i piloti Cattaneo, Segré e Canavesi si distinsero, che Cattaneo volle con l'apparécchio G.P.1, costruito dall'ing. Abate, battere il record mondiale di Volo a Vela detenuto da Segré, lanciandosi dal Campo dei Fiori e percorrendo allora Km. 11,500 di volo.

Sorse poi per volontà di S.E. Balbo, la Scuola di Pavullo alla quale parteciparono i giovani fascisti ed i soci degli Aero Clubs Italiani; Scuola che ha dato in breve tempo oltre 500. ^{em} brevetti e nella quale furono compiuti più di 20.000 voli.

Questo é ciò che tutti conoscono ma le iniziative locali e private, furono di gran lunga maggiori.

RELAZIONE SULL'ATTIVITA' DI VOLO A VELA DEL G.U.F. DELL'URBE

Sul finire del 1928 si costituì a Roma la sezione Aeronautica del G.U.F. dell'Urbe la quale si occupò, oltre che di Aeronautica in generale, particolarmente di volo senza motore.

Con l'appoggio delle superiori Gerarchie, poté far svolgere un corso per montatori d'aeroplano, speciale per Universitari, presso il R° Istituto Industriale di Roma. Il corso si iniziò il 24 Gennaio 1929 e verso la fine del Febbraio, con il materiale usato per le esercitazioni, si costruì un aeroveliero da scuola su disegni forniti dal Ministero dell'Aeronautica.

Alla costruzione dell' I-AAQZ, come poi fu immatricolato dal Registro Aeronautico, parteciparono una quindicina di studenti.

Nel Maggio 1929 l'aeroveliero non ancora intelato, fu esposto alla prima Mostra dell'Aeromobile da Turismo all'Aeroporto del Littorio ed in seguito la C.N.A. pensò gratuitamente all'intelaggio ed alla messa a punto.

Nell'Ottobre l' I-AAQZ eseguì le prove di collaudo in volo alla presenza di S.E. Riccardi, sotto la guida del pilota Cap. Pier Carlo Bergonzi.

Intanto, in esito alle pratiche precedentemente avviate, il Ministero dell'Aeronautica concedeva un Hangar tipo Bessenaux e l'Istituto delle case popolari, con il Comm. Maoli, l'uso di un Campo nei pressi del quartiere Monte Sacro a pochi chilometri dal centro di Roma.

Il Ministero dell'Aeronautica e l'Istituto delle case Popolari, contribuirono, unitamente all'Istituto Industriale, per la costituzione di una piccola ma ben attrezzata officine mentre la generosità di alcune ditte d'Aviazione fornì un buon quantitativo di materiale costruttivo che fu utilizzato egregiamente per le riparazioni agli apparecchi degli studenti che avevano frequentato il corso per Montatori d'aeroplano.

Ai primi del 1930 al campo, a cui fu imposto il nome di F. di Rudini, universitario eroicamente caduto in uno scontro aereo durante la guerra, si iniziarono i primi voli di prova. Il ministero concesse anche un istruttore nella persona del Cap.no Bergonzi e per una cifra molto modesta due aerovelieri monoposto da scuola ed un biposto da allenamento, che erano alla Scuola di Pavullo.

Alla fine del Maggio 1930 ebbe inizio il corso di pilotaggio che forzatamente ebbe termine ai primi di Luglio per la partenza dell'Istruttore, senza avere raggiunto risultati apparentemente palpabili ma in cui si erano compiuti però più di mille voli con una quarantina di allievi. Nell'Estate 1930 una serie malaugurata di temporali distrusse quasi completamente l'hangar ed il materiale di volo. Nell'autunno si cercò di riattivare il campo ma per deficienza di fondi e per l'incomprensione dei più, l'impresa non riuscì ed allora il G.U.F. dell'Urbe decise di interrompere qualsiasi attività, in attesa che l'Aero Club di Roma continuasse l'opera così bene iniziata dai Goliardi Romani.

W. Cambilargiu

Già nell'Ottobre 1923 il Dett. Cattaneo, l'Ing. Cambilargiu ed il Dott. Segré costituivano il primo Gruppo aviatorio di Volo a Vela.

A Ferrara, nel 1927, si costituiva un gruppo denominato "Gruppo Volo a Vela" "Roberto Fabbri"; con sottoscrizioni personali dei Soci, si acquistò un apparecchio fabbricato da Teichfuss e più tardi S.E. Balbo, regalò un apparecchio.

Purtroppo la situazione topografica impedì lo svolgersi di una grande attività.

Per opera del G.U.F. di Roma, sotto la guida dell'Ing. Simone, gli aviatori Bartocci e Righetti fondarono una scuola dotata di Hangar che purtroppo, sia per un temporale che distrusse detto hangar, sia per mancanza di fendi, ebbe breve vita.

Il gruppo di BELLUNO iniziò la propria attività di costruzione durante il periodo scolastico 1929 e 1930 e quella di Volo nel periodo Autunnale del 1931. Il primo corso regolare ebbe inizio il 20 Agosto 1931 e terminò il 20 Settembre successivo.

L'attività della Scuola di Belluno va considerata per avere per prima costruito gli apparecchi presso le Scuole Industriali locali; si è costruito pure un veleggiatore, due apparecchi furono acquistati presso le Officine Caproni e costruiti poi dall'Ing. Magni di Milano; altri 2 furono costruiti presso le Scuole di Cortina d'Ampezzo e di Pieve di Cadore.

Gli apparecchi sono del tipo Zogling a tubi di coda.

Gli iscritti al corso furono 20 e quelli brevettati nel Settembre dalla Commissione presieduta dal Cav. Uff. Vittorio Bonomi furono 10:

De Biagi Ugo
Larese Sergio
Roda Dino
Sammartini Giuseppe
Ceccato Luigi

De Mattia Ruggero
Masotti Giuseppe
Santarossa G.B.
Ghelli Giuseppe
Berengan Ruggero

La Scuola é dedicata a Pierobon: ottimo allievo caduto sul Campo.

Nel 1932 la scuola non poté avere inizio per ragioni finanziarie ma si prospetta molto favorevolmente l'attività dei prossimi anni.

NEL Comitato dell'O.N.B. di GENOVA é stato pure all'avanguardia del movimento velivolo creando a Casella nel 1929-30 una scuola di Volo a Vela.

Sotto la guida del Magg. Caorsi, 31 allievi nel 1930 svolsero un corso di perfezionamento seguito poi alla Regia Scuola di Pavullo. Nel 1931 l'attività venne sospesa ma ripresa nel 1932 sotto la direzione del Ten. Cnecco della Riserva Aeronautica, dell'Ing. Speich e del Sergente Fulvio Rasa in fraterna collaborazione con l'Aero Club, si svolsero dei regolari corsi.

Il Magg. Caorsi organizzò per i suoi giovani un vero campeggio con alloggio e mensa; perfetta di organizzazione e ricca di attività. Vennero usati tre apparecchi scuola della Ditta Teicfuss, un Allievo Italia ed un Biancone costruiti nei cantieri Bonomi.

Fu costruito un hangar, messo un osservatorio metereologico e curato il servizio sanitario; nel breve tempo del campeggio furono eseguite 40 strisciate e 509 lanci; 31 furono gli allievi di cui 12 brevettati:

Barbati Mario
 Barbieri Pietro
 Benevolo Carlo
 Bianchi Giulio
 Carpineti Ferdinando
 Coccinaglio Aldo

Francini Otello
 Giaracca Adriano
 Quattrini Vittorio
 Scaramucci Pietro
 Ravazzi Pasquale
 Continenza Ennio

Purtroppo il 12° allievo ruppe l'unico apparecchio ancora servibile e gli esami vennero sospesi.

FIRENZE creò la scuola di volo a vela fin dal 1930 e dopo aver acquistato un apparecchio a Pavullo, ben 6 se ne costruirono nella carpenteria di Firenze affidati all'Ing. Guido Antonini; ven-

ne iniziato un corso sotto la direzione del pilota Bergonzi e del Presidente Ing. Nuti Digerini.

Furono eseguiti 90 lanci; questa scuola, iniziata sotto i migliori auspici, sarà certamente in breve una delle più importanti d'Italia.

Per opera dell'Aero Club di COMO nel 1930-31 ad Erba ed in seguito a Cantù, è sorta una organizzata scuola con l'aiuto del Podestà Frigerio, Camagni e dell'On. Marelli. Questa, con gli aiuti avuti, poté in breve tempo brevettare 31 allievi; tra essi l'On. Diaz Presidente del R.Ae.C.I. ed in seguito l'On. Marelli ed altri 29 tra cui una signorina.

Lucina Ferdinando
Scaramellini Bonifacio
Sarrubbi Carmen
Cairolì Ubaldo
Sguazzero Voglio
Marelli On. Gino
Casnati Mario
Buongiovanni Aldo
Sironi Giuseppe
Marinoni Giovanni
Molteni Giuseppe
Mantelli Adriano
Neri Vittorio
Diaz On. Marcello
Casale Siro
Gardelli Vero

Volpati Francesco
Pellegatta Isacco
Molteni Pierino
Piva Pietro
Simone Ing. Giuseppe
Tenaglia Giacomo
Castagna Francesco
Porta Carlo
Cornelli Dott. Gino
Cattaneo Bruno
Porro Mario
Barzocchi Ermanno
Savola Giorgio
Segré Dott. Franco
Trevisan Cav. Spartaco

E' bene notare come tutti gli allievi della Scuola e coloro che eseguirono dei lanci a Cantù, sia come allievi che istruttori che sportsmen, tutti erano assicurati.

All'organizzazione dell'Aero Club di Como e per il gentile e appassionato intervento dell'Pilota Rolandi dell'Aero Club di Torino, si devono i voli dal Campo dei Fiori e dal Motterone del Balestruccio, si devono i voli di Bonomi dal Monte Cipei col Basettino ed i Voli dell'On. Diaz e del Cap. Nannini col Biancone sulla Via Cassia e dal Monte Calvo nei pressi di Torino.

Ancora é l'Aero Club di Como che fa i primi voli sulla neve col Bertina per opera del Ten. Mazzaron a Cantù e per opera dell'Un. Diaz sul Lago di Misurina gelato e ricoperto da neve. Pure organizzata dallo stesso Aero Club é la scuola degli addetti allo sport del G.U.F. e dei F.G.C. a Roma dove vennero effettuati più di 100 lanci in un sol giorno.

Pure TORINO ebbe il suo gruppo di Volo a Vela, Gruppo che fu inaugurato il 22 Novembre 1931 sul Campo Gino Lisa. Questo fu chiamato "Gruppo Pre-Avieri del F.G.C.

Al gruppo furono date istruzioni di volo da Brak Papa, Rolandi, Cus; L'apparecchio scuola fu regalato dal Camerata Cravario ed esperimenti vennero fatti nel raduno d'ali a Monte Calvo con l'apparecchio Biancone per opera del pilota Rolandi. Di questi giovani che così iniziarono sotto la guida del solerte Piero Negro 20 furono inviati a Pavullo e 15 di essi furono brevettati.

Il gruppo "Dal Molin" di Varese guidato dall'infaticabile Rovesti, non solo si é accontentato di creare nell'Ottobre 1931 la scuola, ma creò pure una officina dove furono fabbricati gli apparecchi "Spalato" e "Me ne fregol" e dove ora é in costruzione un idro-veliero di 20 metri di apertura alare. Il progetto é dell'Ing. Mori. L'apparecchio porterà il nome fatidico di "Roma".

Per i corsi furono adoperati due apparecchi. Gli allievi iscritti furono 32 ed i lanci eseguiti furono quasi 800.-

Furono mandati 6 allievi a Pavullo per istruire e creare al loro ritorno nuovi aquilotti. Questa Primavera verranno presentati 25 allievi per il brevetto A.

BERGAMO ebbe pure la sua attività voloveliera per parte di privati e per parte dell'Aero Club "Guido Taramelli"

Furono acquistati un apparecchio Scuola ed un "Basettino" e, sotto la guida del Dott. Sestini e del pilota Ponti dell'Aironne, sul Campo di Ponte San Pietro vennero istruiti ben 26 piloti.

Preziosi collaboratori i Signori Faccioli Merio e Signorelli già allievi della Scuola di Pavullo; furono fatti oltre 500 lanci e, alla presenza di una commissione presieduta dal Colonn. Ranza, Asso di guerra, effettuarono le prove di brevetto i sigg. Sestini, Sangalli, Gavazzi e Bolla. Essi ottennero l'attestato A.

Il Sig. Faccioli coi suoi collaboratori, ha poi costruito un bellissimo esemplare di apparecchio Scuola doppio comando, regolarmente collaudato e registrato dal R.I.N.A. col quale si ripromettono di fare nella prossima Primavera una grande attività.

A TRIESTE l'attività voloveliera ci insegna del nuovo. I Triestini che amano il loro mare, hanno voluto volare sul mare e così è sorta l'idro-ala Borghese che in primi esperimenti poté facilmente decollare al traino di un motoscafo alla bassa velocità di 22 Km. orari.

Il gruppo Triestino, è dotato di un hangar di oltre 150.000 lire.

Trieste indice per il Giugno di quest'anno una giornata idro-aviatoria. L'esperienza di Trieste fu ben considerata dagli appassionati stranieri di Volo a Vela che furono larghi di articoli e fotografie. E' certo che in questa nuova attività, vi è un motivo di grazia di volo e di alto interesse sportivo.

MILANO venne in seguito col Campeggio di Volovelopali in Val Scoccia alle pendici del Mottarone. Il corso ebbe una durata di 12 giorni e nel frattempo 16 allievi conseguirono il Brevetto A.

I lanci eseguiti al Mottarone furono più di 300. A Milano si devono i tentativi di Cattaneo con l'apparecchio Razzo preparato allo scopo dall'Ing. Magni.

Pure in quest'epoca e forse anche un poco prima, a PESCARA si formò un gruppo per il Volo a Vela e si fece una for-

tissima propaganda aeronautica facendo compiere centinaia e centinaia di voli ai soci degli Aero Clubs, ai Giovani Fascisti ed agli appassionati.

Altre attività voloveliere in Italia furono fatte: dal pilota PONTI, che dopo aver conseguito il brevetto in Germania e dopo aver vinta la gara degli stranieri veleggiando per oltre 4 h 15', quando venne l'Ing. Riedel a Milano, compì un volo a rimorchio aereo con il Rhon Adler dimostrando le sue spiccate doti di pilota veleggiatore; Da Alvaro Bay di Abbiategrasso e da Adriano Mantelli di Parma. Questi due giovanissimi, si sono costruiti in proprio un apparecchio scuola; apparecchi costruiti con ogni cura e che senza dubbio serviranno ad istruire un nucleo di giovani appassionati.

Sono esempi veramente encomiabili poiché questi giovani hanno data tutta la loro attività e tutti i loro risparmi per raggiungere il loro scopo.

Essi vanno additati, encomiati, ammirati! Tutta questa attività che era sconosciuta ai più poiché non fu fatta per fare dell'esibizionismo ma solamente per pura passione aeronautica, sta a dimostrare come l'Italia non sia stata seconda d'iniziativa e volontà nel Decennale dell'Aeronautica e sta a dichiarare che, benché con pochi mezzi, furono svolte attività che ebbero ottimo rendimento.

Ha capito ciò il Presidente del R.Ae.C.I. On. Marcello Diaz che è andato incontro a questi giovani studiando con S.E. Starace una organizzazione fascista di questa sana attività.

Come non ammirare gli sforzi costruttivi dei gruppi di Belluno e di Varese? Come non apprezzare in tutto il loro vero valore le belle costruzioni di Faccioli, di Mantelli, di Bay?

A questi giovani l'Italia fascista deve essere riconoscente perché hanno detto ancora una volta come la volontà e la disciplina possano giungere dove per mancanza di mezzi era follia sperar.

L'inquadramento venuto prima della fine del ¹⁹³⁴Decennale per opera dei due gerarchi del Partito e dell'Aero Club, è stato il premio che tutti i cultori del Volo a Vela che ho elencato meritavano. Avanti allora, in alto, sempre più in alto!

Nel campo costruttivo, oltre quanto fatto dai Gruppi, esistono oggi in Italia le scuole industriali che preparano apparecchi per le scuole di volo a vela.

Ha costruito l'officina Romeo un veleggiatore; un altro veleggiatore è in costruzione nelle officine Sala con la collaborazione dell'Ing. Negri e del Dott. Cattaneo.

Si lavora nelle officine di Cantù, trasportate ultimamente da Erba, per due nuovi veleggiatori: il "Ballerina" ed il "Super Balestruccio"; vanno ricordati gli apparecchi "Balestruccio Biancone e Bertina" che servono in breve, trasportandosi da un punto all'altro dell'Italia, far conoscere alla massa dei giovani la bellezza del Volo veliero.

Va ricordato l'"Allievo Italia" di ideazione e creazione Italiana e che certamente soppienterà in un prossimo avvenire lo Zogling Tedesco.

Bisogna ricordare dei nomi e primo fra tutti, il Cap. Nannini che, istruttore alla Scuola di Pavullo, ne diresse le sorti per diversi anni; Bergonzi, pioniere dell'Aeronautica, pure istruttore della Scuola di Pavullo; il Cap. Gentile attuale Comandante ed il Ten. Mazzaron istruttore e propagandista con la penna e con l'esempio, del movimento volo-veliero Italiano.

Pure in questi anni sono usciti in Italia i primi libri sul Volo a Vela; Bonomi e Silva, uniti nell'opera e nell'idea-

lità, hanno scritto un libro nel quale vi è tutto ciò che serve ad un allievo per imparare a costruirsi un apparecchio senza motore.

Bartocci e Righetti sono usciti pur essi con un libro di propaganda voloveliera ed il Dott. Cattaneo ci ha dato in questi giorni una nuova pubblicazione sullo sport dell'Ala silenziosa; libro di progevole fattura e di interessantissima materia.

Dobbiamo ricordare anche il magnifico discorso tenuto al Senato dal Sen. Romeo fin dal 19 Maggio 1931: discorso che è stato capito dai giovani aviatori d'Italia.

I bei voli del Cap. Nannini fatti nei "Giorni dell'Ala" a Roma ed a Milano, in unione anche dei suoi collaboratori: Tait e Cei; i bei voli ormai lontani dell'eroico Segró e dell'audace Cattaneo, i voli fatti in sordina da Bonomi; i voli eleganti ed artistivi del grande Rolandi, si sono fermati purtroppo ai minuti mentre all'estero si sono sommate ore su ore e Km. ai Km. e mentre il pilota Ponti alla Rhon, ha potuto pure compiere ore.

Non dico eresie se affermo che coll'organizzazione fascista nel volo a vela si darà un impulso veramente grande a questo sport ed in breve tempo, oltre a trovare zone adatte al veleggiamento come quelle già studiate nelle vicinanze di Roma, troveremo nella nostra Penisola, sulle falde delle nostre Prealpi e lungo l'Appennino, dei magnifici percorsi per il veleggiamento.

All'alba di un nuovo Decennale, possiamo con fede fascista e con sicurezza Romana dire:

"Siamo pronti ed il domani è nostro!"

VITTORIO BONOMI

I Giovani e l' Aeronautica:

L'Avv. Schiassi ha fatto, innanzi tutto, rilevare l'importanza dell'accordo recentemente concluso a Roma, che, disciplinando in modo definitivo ed organico l'esercizio del volo a vela, permetterà ai Giovani della nuova generazione di avvicinarsi all'aeronautica e quindi a quella complessa speciale attività sportiva che comporta una educazione spirituale in perfetta rispondenza con lo spirito dell'Italia Fascista.

Dopo aver fatto cenno a varie considerazioni di carattere disciplinare ed organizzativo, l'Avv. Schiassi ha partecipato a tutti i presenti la loro nomina a componenti la " Commissione Provinciale per il volo a vela", alla quale resta demandata ogni iniziativa e la completa organizzazione delle dipendenti scuole di pilotaggio aeroveliero, che in breve tempo dovranno entrare in funzione nella nostra Provincia.

Anche a nome del Presidente del R. A. S. C. I. o N; Diaz, il Comandante Mannajuolo ha ringraziato l'Avv. Schiassi per la fiducia da lui riposta nei dirigenti l'Aero Club di Napoli, ai quali sarà affidata l'organizzazione tecnica e la direzione delle scuole. Il Comandante Mannajuolo ha poi esposto al Presidente ed ai camerati della Commissione un sistetico e preciso programma, che, pur prevedendo un modesto inizio di attività, consentirà l'immediata realizzazione ed una graduale, sicura, solida maggiore espansione del volo a vela nella Provincia.

Infine il Segretario Federale ha voluto precisare alcuni punti essenziali ed ha stabilito che la Commissione Provinciale e la direzione della scuola avranno rispettivamente sede presso il Comando Federale dei Fasci Giovanili e l'Aero Club di Napoli.

Il campo e le iscrizioni:

Per l'acquisto del materiale occorrente, che si è stabilito di limitare nel primo momento a 6 apparecchi monoposti del tipo scuola, alle necessarie scorte di parti di ricambio, elastico per i lanci ecc. provvederà direttamente la Federazione Fascista a condizione che gli apparecchi e le parti di ricambio siano costruiti dalle locali officine aeronautiche che saranno tutte invitate a presentare entro il mese di Gennaio le loro of-

11

ferte di prezzo.

Per la scelta dell'adatto speciale campo mentre si è stabilito che tutti i componenti la Commissione indistintamente svolgeranno ogni attività per la ricerca, i primi lanci, in piano, saranno effettuati sul campo di Capodichino e ciò sempre allo scopo di non ritardare il pronto inizio dell'attività.

Per la iscrizione ai corsi dei Giovani aspiranti al conseguimento degli attestati per il pilotaggio di velivolo senza motore la Commissione pubblicherà, fra breve, un vero e proprio bando per l'ammissione che sarà riservata agli appartenenti al G.U.F., ai Fasci Giovanili, all'O.N.B. ed all'Aero Club di Napoli.

Terminata la riunione l'Avv. Schiassi ha dettato un telegramma per S.E. Starace ed altro per l'On. Diaz per annunciare loro l'avvenuta costituzione della Commissione formata, in perfetta armonia di spirito e di idee, dai dirigenti le organizzazione dipendenti dal Partito e dai dirigenti l'Aero Club di Napoli.

L'Onorevole Starace assegna a Giovani Fascisti il Programma Sportivo per l'anno 11°.

Per il volo a vela, i Comandi Federale, d'accordo con gli Aero Clubs, dovranno costituire la scuola di Volo a Vela, in conformità al regolamento approvato coll'accordo tra i Fasci Giovanili di Combattimento ed il R. Ae. C. I.

Questo sport proprio del secolo del Fascismo, deve trovare la massima diffusione tra i Giovani Fascisti di tutte le categorie, dallo studente all'operaio.

I primi due articoli dell'accennato regolamento sono del seguente tenore:

Art. 1°) Sono istituite presso le sedi dei Comandi Federali dei Fasci Giovanili di Combattimento "Scuole di Volo a Vela", aventi lo scopo di dare praticamente le nozioni dei più importanti elementi di volo senza motore necessari per il conseguimento degli attestati "A e B" di idoneità al pilotaggio.

quegli esperimenti, accompagnati dalle parole piene di fede del Pilota Bonomi, avevano portato al più alto grado l'entusiasmo dei propri camerati: ormai, si trattava solo di fare, di fare, di fare.

Ma come ?

Non c'erano danari per comperare un apparecchio, non c'era un campo dove poterci esercitare, non c'era un luogo dove raccoglierci.

Si sa però che la fede muove le montagne: i nostri Giovani Fascisti ebbero fede, ed i miracoli si compirono.

Non c'erano danari per comperare un apparecchio ? Ebbene, l'apparecchio ce lo saremmo costruito da noi stessi. Impossibile? Neanche per sogno!

Tutto stava ad avere - come ebbe a rilevare più tardi il Segretario Federale in occasione di una sua visita alla nostra Officina - della buona volontà, un po' di faccia tosta e molta voglia di lavorare.

Intanto, il Podestà di Varese, Avv. Comm. Domenico Castelletti, con simpatico gesto, dava ospitalità al nostro Gruppo in un splendido salone annesso al Palazzo delle Scuole di Via Morandi; la Federazione Provinciale Fascista ci faceva avere un primo sussidio in denaro, che consentì di comprare una prima parte di utensili, diversi attrezzi ed i disegni per la costruzione di uno "Zogling"; una visita fatta in un bel giorno alla SIAI, all'Aeronautica Macchi e ad altre Ditte, ci permetteva di tornare a casa, la sera, con un autocarro su cui avevamo caricato ogni ben di Dio: legnami, cavi, lamiere, tela, materiali d'ogni genere; in fine, la simpatia per il nostro Gruppo Aviatorio dell'Ing. Cav. Angelo Mori, Capitano del Conio Aeronautico, e la sua fede nel Volo a Vela ci assicurava un valorosissimo Direttore Tecnico che, forte di una grande esperienza e di un'alta dottrina, avrebbe guidato con sicurezza i nostri lavori verso i fini che ci eravamo proposti.

Così, il nostro Gruppo Veliero, che si volle intitolato al nome ed alla memoria di Tomaso Dal Molin, iniziò il suo periodo di fervoroso lavoro. D'allora in poi, ogni sera, i nostri giovani aquilotti si raccolsero per ore ed ore nella loro Officina, rubando il tempo sacro al riposo, ed in breve volgere di tempo, quello che era parso impossibile divenne

una splendida realtà: un primo apparecchio del tipo "Zogling" fu costruito e poté essere esposto all'ammirazione del pubblico Varosino, la Domenica del 19 Luglio 1931.

Ha per nome il motto squadrista "ME NE FRECO" quasi a significare l'indomabile coraggio con cui i nostri Giovani Fascisti sanno guardare i pericoli e le difficoltà.

A proposito di questa prima costruzione, il noto scrittore di cose aeronautiche Prof. A. G. Mazzaron così scriveva nella Rivista "L'Ala d'Italia": "" Si diceva, in Lombardia, che questi giovani stavano costruendo alla buona un apparecchio elementare. Ma la visita ch'io feci alla loro officina mi rese persuaso di essere in presenza di una organizzazione completa e complessa, che può raggiungere le maggiori mete. Ho potuto osservare le bellissime macchine-utensili installate, le provviste di materiale, il corredo di disegni ed un apparecchio in avanzata costruzione. Questo è dell'ultimo tipo "Zogling"; adottato dal famoso Gruppo Tedesco Rhon-Rossitten; ma, a differenza di tutti questi tipi elementari per scuola, che sono costruiti direi quasi rozzaemente onde renderne più basso il costo, esso è costruito in modo perfetto, come una macchina che richiede la maggiore rifinitura in tutte le sue parti. Le centine sono lisce e curate come quelle dei migliori apparecchi; tutte le nervature sono rifinite in modo sorprendente. ""

Nella stessa Domenica - 19 Luglio 1931 - in cui il nuovo apparecchio veniva esposto all'ammirazione del pubblico, usciva un numero unico edito a cura del nostro Gruppo ed intitolato "VOLO A VELA".

Insieme alle parole incitatrici del Comandante Generale del Fasci Giovanili di Combattimento, del Segretario Federale Angelo Tuttolmondo, del Comandante in Seconda Cav. Marcello Padovani, esso conteneva importanti articoli tecnici dell'Ing. A. Mori, del Prof. A. G. Mazzaron, del Har. Marzioli, nonché il discorso pronunciato in Senato, nella tornata del 19 Maggio 1931, dall'Ing. Sen. Nicola Romeo. Il tutto era corredato da numerosissime illustrazioni, molte delle quali documentavano le speciali attività del nostro Gruppo. Se non erro, questo nostro numero unico deve essere

stato, in Italia, una delle prime pubblicazioni in materia di Volda Vola.

A questo punto, prima di proseguire a tracciare la storia del nostro Gruppo voloveliero, credo opportuno aprire una parentesi per rispondere a qualche rilievo critico, che potrebbe esserci rivolto circa i criteri da noi adottati e seguiti nella creazione ed organizzazione del nostro Gruppo.

Si potrebbe - per esempio - rimproverarci di aver perduto assai tempo, assumendoci la costruzione degli apparecchi, mentre, se fossero stati acquistati presso i costruttori, si sarebbe potuto iniziare immediatamente il vero e proprio lavoro di addestramento dei piloti. Ci si potrebbe obiettare anche che l'attrezzamento di una officina richiede l'impiego di discreti fondi, che potrebbero essere meglio usati nell'acquisto di apparecchi già pronti e provati; che non è sempre facile trovare operai capaci di lavorare intorno a macchine, che richiedono pur sempre una certa precisione di opera e rifinitura di parti; che non è sempre possibile avere a propria disposizione un tecnico capace di dirigere con competenza tali costruzioni. Ed altro ancora si potrebbe aggiungere.

Non posso certo disconoscere il reale valore di simili appunti.

Ma, a mio modo di vedere, essi valgono solo per i gruppi aviatori che dispongano di considerevoli mezzi finanziari. Solo questi - e non possono certamente essere numerosi! - potrebbero acquistare apparecchi già pronti per il volo ed, in caso di avarie, che in una scuola del genere della nostra sono frequentissime, far fronte prontamente alle spese di riparazione.

Naturalmente, perchè lo svolgimento del tirocinio non dovesse subire interruzioni dannose, occorrerebbe sempre che si potesse disporre non di uno solo, ma di più apparecchi.

Diverso è il caso, invece, quando si tratta di Gruppi Aviatori che, come il nostro, non possono disporre di cospicui mezzi finanziari e devono fare assegnamento quasi esclusivamente sulla propria buona volontà e sulla munificenza altrui.

In questo caso, l'aver una officina propria, convenientemente attrezzata, significa avere una permanente possibilità di vita, perchè è dalla

propria officina che escono gli apparecchi, è nella propria officina che si costruiscono i pezzi di ricambio, è nella propria officina che si compiono tutte le operazioni di riparo di cui gli apparecchi possono, ad ogni momento, abbisognare.

Tutto ciò può avvenire - e difatti avviene - senza che l'addestramento degli allievi abbia a subire delle interruzioni.

Questo è un vantaggio non disprezzabile.

È un altro vantaggio sta in questo che, se gli allievi sono anche i costruttori delle loro macchine per il volo, trarranno da ciò una ragione di maggiormente amare le loro ali, opera delle loro mani, frutto della loro fatica, ed acquisteranno nello stesso tempo più approfondite conoscenze tecniche e maggiori attitudini a far fronte con limitati mezzi alle molteplici, continue ed imprevedibili esigenze di pronte riparazioni ed adattamenti di apparecchi comunque danneggiati.

Ho visto spesso un lampo di giocondo sfavillare negli occhi dei Giovani Fascisti miei camerati, quando le nostre macchine sono uscite lucide e pronte al volo, dalla nostra officina: chi vive tra i giovani - ed il Volo a Vela è attività per cuori e muscoli giovani! - sa di quale valore è questo elemento psicologico: trascurarlo mi parrebbe un vero errore.

Noi abbiamo spese quattro mesi - è vero - a costruire il nostro primo apparecchio, ma non mi parebbe giusto dire che questi quattro mesi furono perduti, se penso a quello che, praticamente, sanno fare i miei Camerati intorno ad un apparecchio e so posso affermare che l'avere imparato a fare tutto da soli, con mezzi totalmente nostri, ci mette oggi nella condizione di poter iniziare e proseguire una scuola di volo, senza timore di dover subire lunghe interruzioni per avarie o di dover fronteggiare delle spese eccezionali per mandare in riparazione gli apparecchi presso officine specializzate.

Quanto, poi, alla possibilità di aprire ed attrezzare un'officina per la costruzione e riparazione degli apparecchi, non mi pare che, ben inteso nei centri principali, possa costituire una insormontabile difficoltà.

Oggi, le ali d'Italia hanno basi in moltissimi centri grandi e pic-

coli della Penisola: il che significa che dappertutto, o quasi, si può trovare un tecnico capace di assumersi la direzione di una officina del genere della nostra.

Gli appoggi morali da parte delle Autorità Civili e Politiche non possono mancare, specialmente oggi che la politica del Regime è decisamente favorevole all'aviazione e a tutte le forme di attività tecnica o sportiva che con l'aviazione si connettono.

Quanto ai mezzi finanziari, molto sta nell'avere un po' di buona volontà, molta pazienza ed una discreta dose di... faccia tosta: si bussa, si torna a bussare, e... si finisce sempre col farsi aprire la porta... della cassaforte ed avere qualcosa. Poco? Non importa. Con quel poco si incomincia. Col tempo, il resto verrà. E' venuto per noi; è venuto per tanti altri; finirà col venire anche per chiunque voglia sul serio assicurare ai giovani non solo una nobile ed ardita attività sportiva, ma anche una forma di addestramento che potrà costituire, domani, una mirabile risorsa per l'aviazione militare e civile della Nazione.

Anche qui, tutto è questione di fede !

Chiudo la parentesi per continuare la modesta rassegna del nostro lavoro.

Nel Luglio del 1931, sei dei nostri giovani, mandati alla R. Scuola di Pavullo, si conquistavano il brevetto di piloti: era il primo gruppo di aquilotti, che avrebbe poi addestrato al volo gli altri.

Nella seconda Domenica del Settembre successivo, aveva luogo sul Campo di Cascina Costa, il collaudo del nuovo apparecchio, alla presenza dell'Ing. Zanasi del R. Registro Aeronautico, dei rappresentanti della Federazione Fascista Varesina, dei piloti Cav. Uff. Bonomi, Presidente dell'Aero Club di Como, Sig. Muzio Macchi Commissario dell'Aero Club di Varese, Cav. Landini, Cav. Uff. Sartori, del Prof. Mazzaron e di numerose altre personalità del mondo politico ed aviatorio.

Così, le buone doti aerodinamiche dell'apparecchio ebbero modo di essere collaudate e degnamente apprezzate, sia attraverso i molteplici voli dei valorosi piloti sunnominati, sia attraverso i voli compiuti dai piloti appartenenti al nostro Gruppo Aviatorio.

Un'altra importante manifestazione aviatoria - pur essa promossa da noi allo scopo di far conoscere ed apprezzare il volo senza motore - ebbe luogo ancora all'Aeroporto di Cascina Costa, il 10 Ottobre 1931, quando, tra un folto pubblico colà convenuto, avemmo l'onore di ospitare tra noi l'asso dell'Aviazione Italiana Arturo Ferrarin, i piloti Bonomi, Macchi, Ponti, Antonini, Sartori, Landini, il Segretario Federale Angelo Tuttoilmondo, il Vice Segretario Gen. Arturo Mascetti, il Comandante in seconda Reg. Marcello Padovani, ed altri ancora.

Giornata memorabile fu quella per noi, non solo perchè la presenza dei nostri Gerarchi e di valorosissimi piloti dell'Aviazione Italiana significava apprezzamento della nostra fatica ed incitamento a nuovo lavoro, ma anche perchè sentivamo che la nostra attività cominciava ad essere seguita con interesse e con simpatia anche dai profani: segno non dubbio che l'idea cominciava a farsi strada e che il Volo a Vela non era più, come qualche tempo addietro, oggetto di un sorriso scettico - frutto di incomprendimento - ma cominciava a rivelare le sue possibilità pratiche ed il suo valore morale, come scuola formativa del carattere e dell'ardimento.

Non si creda, però, che noi ci siamo preoccupati soltanto di manifestazioni speradiche di carattere propagandistico.

Ci siamo preoccupati soprattutto - e non avremmo potuto farne a meno, senza tradire i fini cui il nostro Gruppo era sorto - di addivenire alla costituzione di una vera e regolare Scuola di pilotaggio per Giovani Fascisti.

E, su questo punto, anche noi abbiamo trovato delle serie difficoltà, che soltanto ora si possono dire completamente superate.

Infatti, fino ad oggi, noi non abbiamo mai avuto un campo nostra disposizione per le esercitazioni di volo. Ed, in conseguenza, non si è mai potuto tenere dei corsi regolari di pilotaggio, costretti com'eravamo ad emigrare di qua e di là, passando da un campo poco adatto ad un altro ancora peggiore, e riducendosi anche, quando non si poteva fare di meglio, a portarci in torpedone fino a Cascina Costa - vale a dire a 22 chilometri -

tri da Varese !- per valerci di quel campo d'aviazione, che ci veniva gentilmente concesso. Ciò, naturalmente, ha ostacolato molto la regolarità e la continuità della Scuola e non ha permesso di portare al brevetto nessuno dei nostri 32 allievi, benchè si debba ammettere ch'essi hanno raggiunto uno stadio avanzatissimo di preparazione e si debba constatare che i piloti brevettati a Pavullo hanno potuto mantenere perfetto il loro allenamento.

Oggi, questa difficoltà è stata vinta a sua volta.

Infatti, entro la prima quindicina del mese di gennaio prossimo, il nostro Gruppo Aviatorio potrà disporre di un campo ampio e sicuro per i voli nei pressi di Induno Olona, cioè a breve distanza dalla città.

Così, la normale attività della scuola non subirà più alcuna interruzione, e siamo sicuri di potere, in brevissimo tempo, presentare agli esami per il conseguimento del brevetto " A " uno stuolo di non meno di venti aquilotti.

Non si creda che, dopo la creazione ed il collaudo del primo apparecchio, la nostra Officina sia rimasta inoperosa: essa costituisce sempre il centro vitale del nostro Gruppo, ove l'attività non conosce né rallentamenti né soste.

Un nuovo apparecchio da scuola, recante il nome fatidico ed i colori di Spalato e fornito di qualità tecniche superiori a quelle del primo, fu ultimato nell'estate di quest'anno e debitamente collaudato.

Giace, per ora, lucido e pronto, nella nostra Officina.

Ma, in un giorno non lontano, in una festa che radunerà folle di giovani a risentire la passione e la speranza dei fratelli irredenti, uscirà a ricevere il suo battesimo ed a tentare i primi voli nell'azzurro, ove canterà la fede e l'ardore dei nostri giovani, che vanno preparando alla Patria i cuori ed i nervi per le battaglie di domani.

Ed infatti dobbiamo ricordare che - sempre nella nostra Officina - si sta costruendo un altro apparecchio, il quale - questa volta - non sarà un semplice apparecchio da scuola, ma un "veleggiatore" fornito di eccezionali doti aerodinamiche, ideato dal Capitano del Genio Aeronautico Ing. Angelo

Mori, che - come più sopra riferito - segue e dirige i nostri lavori con tutta la simpatia del suo cuore buono, con tutta la competenza che gli deriva dal suo ingegno, dalla sua dottrina, dalla sua lunga esperienza.

Crediamo di poter affermare, senza peccare di esagerazione, che la costruzione di questo apparecchio segnerà un notevole progresso nel Campo veloveliero Nazionale, come costituirà una magnifica affermazione di quanto può fare la nostra organizzazione.

Infatti, questa volta non costruiamo su disegni stranieri, ma realizziamo bensì un apparecchio il quale, per ciò che riguarda la sua concezione, è **TOTALMENTE ITALIANO**, originale nel disegno e fornito di doti che, se non erriamo, lo renderanno paragonabile ai migliori modelli tedeschi.

E per ciò che concerne la sua realizzazione, si pensi che esso non esce dagli attrezzatissimi cantieri di rinomate ditte nazionali od estere, ma dalla modesta officina di un Gruppo di Giovani Fascisti, che alla costruzione del loro veleggiatore dedicano scarse ore di lavoro e più scarsi mezzi.

Le fotografie unite mostrano, in parte, lo stato di avanzamento dei lavori, ma non possono mostrare i pregi di questo velivolo, intorno cui da mesi stiamo lavorando con indomita passione ed a cui attendiamo con fede incrollabile un sicuro nuovo successo dell'ala silenziosa.

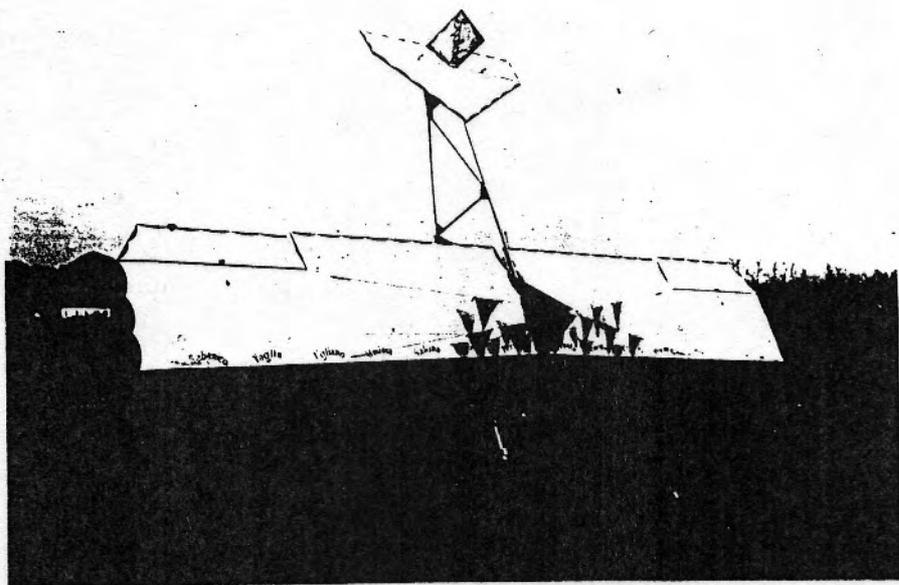
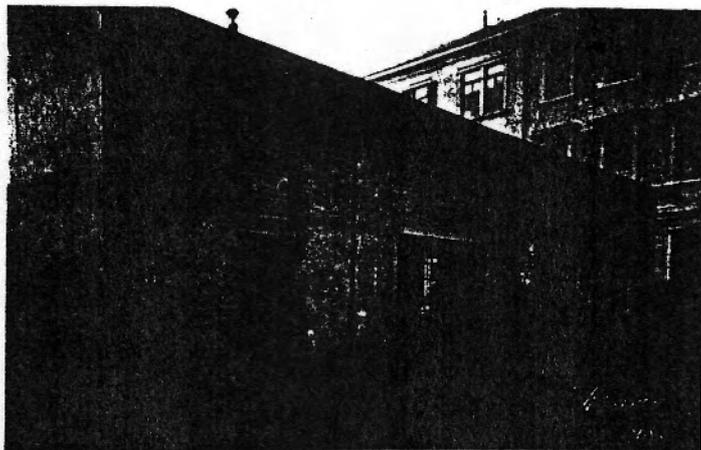
A questo punto, non posso esimermi dall'inviare un tributo di vivissima riconoscenza ai molti amici, che il nostro Gruppo Aviatorio conta, sia in Varese che fuori: all'Ing. Alessandro Marchetti della S.I.A.I., che ci fu largo di aiuti e gli inizi difficili del nostro lavoro; alla S.A. Aeronautica Macchi, i cui dirigenti Ing. Giulio e Pilota Muzio Macchi furono, in ogni tempo, pieni di benevolenza verso di noi e prodighi di aiuti di ogni specie, che sarebbe troppo lungo ricordare ad uno ad uno; al modesto, silenzioso e valentissimo Capo Officina Amedeo Del Soldato, il quale ha dato e continua a dare alle nostre costruzioni il contributo disinteressato di una abilità consumata e di una operosità instancabile; ai Sigg. Rotolli, Ponati, Rabuffetti, Carinato ed altri diversi operai specializzati dell'Aeronautica Macchi, che, con mirabile spirito di cameratismo fa-

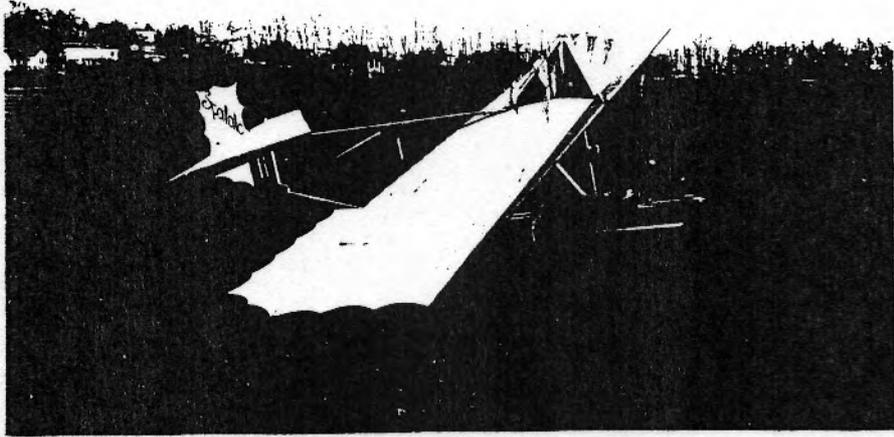
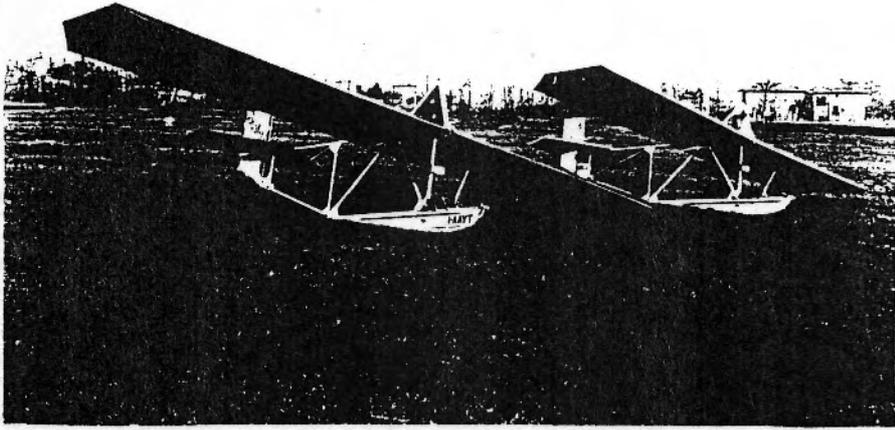
scista, si sono affratellati ai nostri giovani per assisterli ed aiutarli nel lavoro; a tutti coloro che, da vicino o da lontano, hanno saputo intendere la fede che ci animava e che ci anima, e non ci negarono il conforto della loro simpatia, il suggerimento della loro esperienza, spesso il loro contributo materiale.

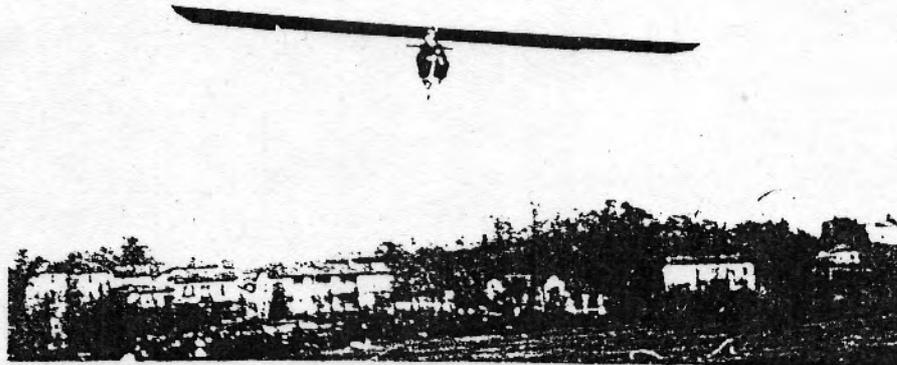
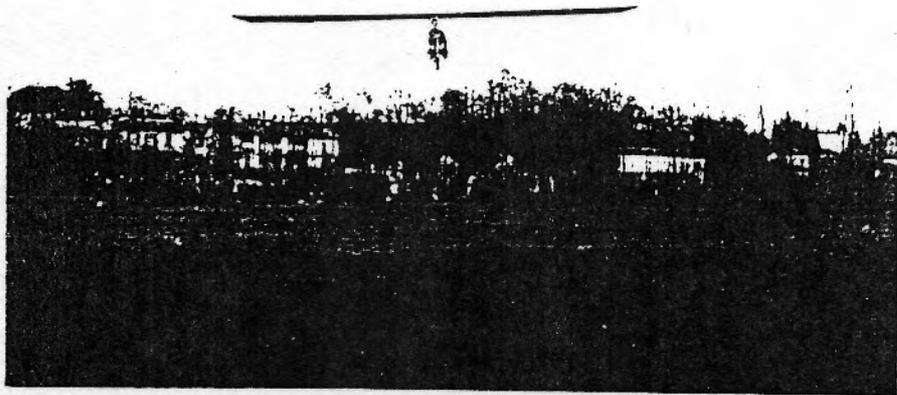
Chiudendo questa rassegna, il sottoscritto, che ebbe l'onore e la fortuna di essere - fino dalla fondazione - a capo del Gruppo Varese di Volo a Vela, crede di poter trovare una ragione di legittimo orgoglio nell'opera che il Gruppo ha potuto compiere in meno di due anni di vita, anche se quest'opera non fu, forse, esente da manchevolezze ed errori inseparabili da ogni attività umana, specialmente quando si tratta di incominciare lavoro nuovo, in cui non può soccorrere l'esperienza di altri. E' nello stesso tempo, crede di poter trarre da quello che s'è già fatto un sicuro auspicio per il lavoro che si intende di compiere nell'avvenire: lavoro diretto a tenere sempre viva nei cuori dei giovani la passione per l'ala ed a renderne sempre più forti e temprati i muscoli per le fatiche che, in un prossimo domani, saranno chiamati a compiere nei cieli azzurri della Patria.

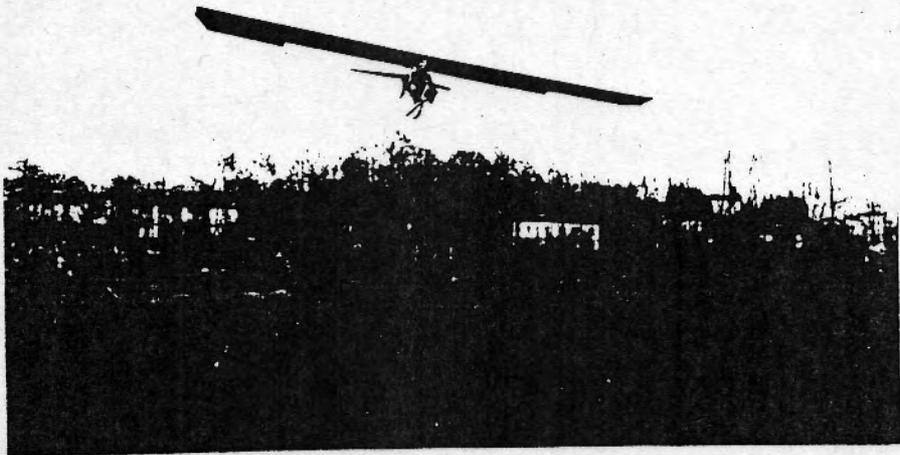
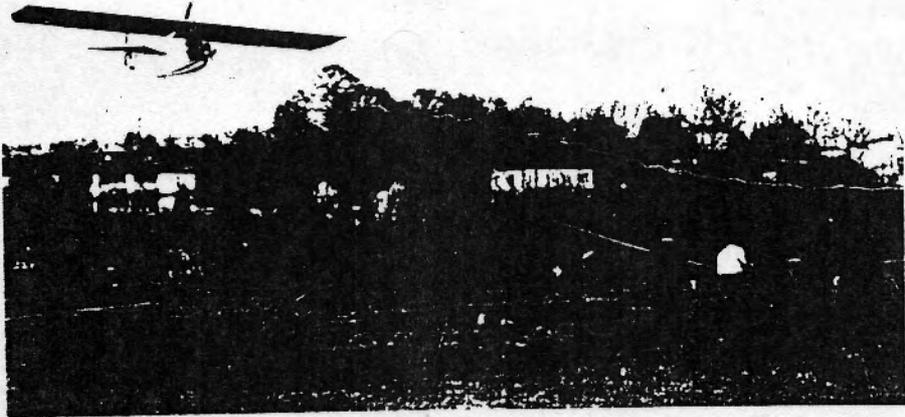
R I A S S U N T O

- 1°- ANNO DI INIZIO DEI CORSI : Ottobre 1931.
- 2°- ANNI IN CUI AVVENNERO I CORSI: 1931 - 1932.
- 3°- SOVVENZIONI RICEVUTE: In danaro L.10.000.(diecimila).In materiale per costruzioni Aeronautiche L.5.000.(cinquemila).
- 4°- SPESE SOSTENUTE: L.6,500,per l'impianto e l'attrezzamento completo dell'Officina Costruzioni;L.1,500,per l'acquisto di cordoni elastici;L.500. per l'acquisto di materiali. - L.500.per trasporti e mezzi di locomozione.; L.1.000/ per spese varie.
- 5°- APPARECCHI ADOPERATI: Due (I-AAYS = I-AAYT).
- 6°- APPARECCHI DISERUTTI : Nessuno.
- 7°- ALLIEVI ISCRITTI : 32 (trentadue)
- 8°- ALLIEVI BREVETTATI: A tutt'oggi,nessuno. Nella primavera del 1933 verranno presentati per le prove di brevetto " A " 25 (venticinque) allievi.
- 9°- ALLIEVI BREVETTATI ALLA R.SCUOLA DI PAVULLO MANTENUTI IN ALLEN: 6 (sei)
- 10°- NUMERO DEI LANCI: 783 (settecentottantatrè).
- 11°- INCIDENTI AVUTI: Gravi,NESSUNO. Tuttavia si riscontrarono due rotture al pattino e qualche altra leggera avaria alle ali. Gli incidenti furono causati da cattivi atterraggi sempre dovuti ad errori di manovra degli allievi. Gli apparecchi,in ogni occasione,vennero prontamente riparati e rimessi in piena efficienza nell'Officina del Gruppo.









Il movimento voloveliero in questi ultimi anni ha avuto un notevole risveglio e non poteva perciò essere trascurato in Lombardia dove le tradizioni aeronautiche sono tante, era pertanto logico che, anche in questo particolare ramo dell'aviazione, il quale in Italia muove i suoi primi passi, trovasse in questa regione un notevole impulso che non nasconde il desiderio di guadagnare presto il tempo perduto e mettere il volo a vela Italiano in condizione di gareggiare con quello estero.

L'idea primitiva di fondare una scuola Lombarda di volo a vela che riunendo in un unico ente i mezzi, e le attività delle tre Provincie: Milano, Como, Varese e Bergamo permettesse di far sorgere in un luogo adatto anche al volo veleggiato un campo scuola di volo a vela che sia per la favorevole ubicazione, sia per lo slancio e la passione aviatoria di coloro che vi si erano dedicati, potesse essere la prima scuola civile di volo a vela e diventare in breve la Wasserkupper Italiana.

In una riunione tenutasi nell'estate del 1930 presso la sede dell'Aero Club di Como, presenti i dirigenti degli Aero Clubs di Milano, di Como e di Bergamo furono gettate le basi della istituenda scuola che doveva sorgere in località Pian del Tivano a circa 1000 metri di altezza. Il luogo prescelto sembrava che dovesse riunire tutte le qualità desiderabili. Il regime dei venti, i monti circostanti, ed infine il luogo già molto noto agli sportivi Lombardi che, nella stagione invernale, vi accorrono numerosi per sciare erano tutte qualità che bene promettevano in favore dello sviluppo che avrebbe preso la scuola.

Ad iniziativa del Presidente dell'Aero Club di Como, Cav. Uff. Bonomi, si iniziarono anche trattative per ottenere sussidi ed agevolazioni dagli enti Provinciali ed infatti il Consiglio Provinciale dell'Economia di Como prometteva un sussidio finanziario che fu poi versato alla Scuola di Cantù.

Nonchè, iniziate le trattative lunghe e laboriose per la concessione dei terreni che avrebbero dovuti essere occupati dalla scuola, terreni

divisi fra diversi proprietari, si trovarono ostilità tali che, malgrado l'appoggio e l'interessamento del Prefetto di Como, consigliarono di abbandonare il posto scelto considerando le lungaggini di queste trattative che non portavano a nessuna conclusione; essendo già passato un anno, il Cav. Uff. Bonomi pur non desistendo dall'idea di fondare una scuola che rispondesse ai requisiti su accennati, allo scopo di dare una prima attuazione al progetto in corso, apriva ad Erba, sotto gli auspici dell'Aero Club di Como e la gestione dell'Aeronautica Bonomi di Erba, la prima scuola di volo a vela della Lombardia.

La Scuola di Erba: Nella Scuola di Erba, fatta in piano, non si potevano ottenere quei risultati che si desideravano anche per il fatto che la Commissione Centrale di Volo a Vela del R. Ae. C. I. considerava il pericolo che porta un lancio in piano per raggiungere il tempo necessario al conseguimento dell'attestato "A"; aveva proibito di conseguire brevetti con lanci in piano.

Però durante la gestione di questa Scuola, sotto la direzione del Cav. Uff. Bonomi, del Rag. Ponti e del Tenente Albasio vennero compiuti oltre 500 lanci e numerosi furono gli iniziati alla pratica del volo.

Si deve alla Scuola di Erba la prima riunione del Gruppo Fascista Dal Molin di Varese diventato poi un Gruppo organico.

Il pilota Ponti portava dalla Rhön disegni di apparecchi che forniva al Gruppo di Varese che in seguito ne iniziava la costruzione.

Durante l'epoca dei corsi oltre alle lezioni impartite agli allievi, in numero di 10, furono fatte delle riunioni al Pian del Tivano ove furono eseguiti in un giorno più di 50 lanci ed in seguito il Cav. Uff. Bonomi pilotando il velivolo "Basettino" compì un tragitto di oltre 12 km; partendo dall'Alpetto ed atterrando nella pianura di Asso.

L'attività fu sospesa per il sopraggiungere dell'inverno.

La Scuola di Cantù: Frattanto le ricerche di un terreno non erano state abbandonate e nell'estate del 1932 mercè il vivo interessamento dell'On. Marelli, allora Podestà di Cantù, fu possibile di decidere di fondare la scuola in località Mottina sita al confine dei territori dei Comuni

di Cantù e Gugciago.

Il posto prescelto aveva il vantaggio di presentare un vasto campo ostacolato soltanto da alcuni gelsi che man mano potevano essere abbattuti, come in parte è stato già fatto,ottenendo così un campo piano di circa m.600 per 200 dominato da una collina,alta circa una quarantina di metri sul piano sottostante,il cui declivio,con successivi adattamenti e sboccamento di un bosco aduo di robinia,poteva essere adattato per l'esercizio di una Scuola di volo a vela.

La località inoltre era di facile accesso sia per coloro che provenissero da Cantù che da Milano;infatti l'ingresso del campo è sulla linea ferroviaria : stazione F.F.S.S. Cantù Cermenate,Cantù. Quindi chi si reca al campo da Milano può giungere in un'ora circa di treno mentre coloro che provengono da Como e paesi limitrofi possono servirsi della vasta rete tranviaria .

Un sopralluogo effettuato nel luglio 1932 dal Cav.Uff.Bonomi,Ing.Simone, Rag.Ponti,accompagnati dall'Ing.Capo dell'Ufficio Tecnico di Cantù che poi collaborò validamente con la direzione della Scuola per la successiva sistemazione del Campo e per appianare le molte difficoltà,che sempre nascono in simili casi,permise di scegliere definitivamente il luogo ove sarebbe sorta poi la Scuola.

I lavori di sboscamento da effettuare,i movimenti di terra per spianare alcuna asperità del terreno,il posto dove doveva sorgere l'hangar, la sistemazione della strada di accesso comprendente l'allargamento della strada già esistente e il rinforzo di un ponticello furono alacrement condotti a termine dal Comune di Cantù in un mese soltanto,mentre a cura dell'Aeronautica Bonomi veniva in pari tempo completata la costruzione dell'hangar in legno di m.22 x 6 . Il 21 Agosto la Scuola fu in condizione di iniziare i corsi regolari dopo la cerimonia della Benedizione del Campo.

In seguito grazie all'interessamento ed alla collaborazione del Cav. Camagni,Podestà di Cantù,fu possibile portare a termine i lavori iniziati e concludere un contratto di affitto con diversi proprietari del terreno

interessanti l'uso della Scuola.

La Direzione della Scuola fu assunta dall'Ing. Simone che ebbe come collaboratore gli istruttori Ten. Egardo Albasio e Sig. Nestore Perego.

Il materiale di volo a disposizione della Scuola era costituito da:

- _ Un velivolo tipo Espenlaub : IAAYQ
- _ 3 velivoli tipo Allievo dell'Aeronautica Bonomi: IAAZW, IABBM, IAAOE.

Le caratteristiche generale di questi ultimi tipi di apparecchi sono i seguenti:

Apertura d'ali m.	10,24
Lunghezza	" 5,29
Altezza	" 2,01

La superficie portante varia da mq.16,4 per l'Allievo "A" a mq.17,50 per l'Allievo "C" ; il peso a vuoto è di circa Kg.82.

- _ 2 cavi elastici Pirelli dal diam. di 18 m/m
- _ 2 carrelli per il recupero degli apparecchi, 3 pistole di lancio, 2 guide in legno per il lancio ,parti di ricambio per l'ordinaria manutenzione.

Il metodo adoperato per la Scuola è stato quello solito di iniziare i lanci in piano facendo compiere all'allievo brevi strisciate ed aumentare quindi la quota del punto di lancio man mano che l'allievo acquistava la sicurezza del comando.

Il punto di lancio più alto attualmente in uso ha una quota di circa 20 metri sul piano sottostante e permette quindi all'allievo pilota di superare dei voli dalla durata di circa 30" superando una distanza di circa m.350, senza bisogno di dare all'elastico una tensione eccessiva che rende il lancio pericoloso.

La novità introdotta nella Scuola di Cantù fu costituita dal fatto che gli allievi, invece di seguire un corso continuo come abitualmente si pratica nelle scuole di volo a vela, prendevano le loro lezioni soltanto nei giorni festivi .

Questo sistema che certamente va a detrimento del buon rendimento della scuola, soprattutto dal lato finanziario, si rende necessario quando gli allievi, per le loro occupazioni non possono frequentare un corso continuo; ha però il vantaggio di permettere, per il motivo esposto precedentemente, la partecipazione di un numero maggiore di allievi.

Questo sistema di scuola è stato oggetto di particolare attenzione durante il corso e dalle statistiche allegate si possono ricavare interessanti deduzioni che fanno in fine della presente relazione.

Gli allievi iscritti all'inizio della Scuola, il 21 Agosto 1932, erano 28 però fino al 31 Dicembre essi salirono a 65 di cui 61 frequentavano regolarmente il corso (vedi allegato 1) che per il numero degli allievi iscritti venne diviso in due squadre corrispondenti a due linee di volo affidate rispettivamente agli istruttori Ten. Albasio e Sig. Perago coadiuvati dall'allievo Bongiovanni .

Gli allievi provenivano dalla maggior parte dalle organizzazioni Giovanili Fasciste .

Numero 10 di essi godevano delle borse elargite dall'Aero Club di Como a favore della Federazione Provinciale Fascista.

N° 24 frequentavano il corso a spese della predetta Federazione, gli altri infine avevano pagato per il corso completo la somma di L.140. nella quale era compresa anche l'assicurazione contro i rischi del volo.

I corsi benchè fossero stati iniziati alla fine della stagione e fossero stati ostacolati da un autunno piovoso ebbero uno svolgimento regolare come lo dimostrano le seguente cifre:

Dal 21 Agosto al 31 Dicembre 1932 furono effettuate soltanto 39 giornate di volo, poco più di un mese se si suppone che il corso si fosse effettuato con continuità.

Occorre però tener presente :

- che soltanto 21 di questi furono giornate intere (domeniche e giorni festivi)
- 18 furono mezze giornate , cioè le lezioni si effettuavano soltanto nel pomeriggio.

nei mesi invernali (Novembre e Dicembre) l'orario delle lezioni era molto limitato dalle cattive condizioni atmosferiche, particolarmente la nebbia che impediva che si cominciasse le lezioni prima delle ore 10 del mattino ed imponeva a sospenderle verso le ore 16 del pomeriggio.

Perciò, volendo paragonare il corso effettuato alla Scuola di Cantù dal 21 Agosto al 31 Dicembre con quelli continui tenute in altre scuole, bisogna ritenere, per omogeneità di confronto, che i giorni scuola corrispondenti siano al massimo una ventina.

In questo periodo furono effettuati complessivamente N° 1434 voli; in media risultano 50 lanci al giorno nelle giornate intere e 20 nei pomeriggi del Sabato.

Furono brevettati 30 allievi i quali in media effettuarono 32 lanci in 18 giorni di frequenza alle lezioni.

Risulta quindi che in media ogni allievo brevettato ha effettuato due lanci per ogni giornata di presenza al campo.

Le rotture agli apparecchi furono in totale 13 comprese quelle di lievissime entità (come rotture di poche centine, rottura della pedaliera ecc.)

Una rottura di apparecchio fu dovuta poi al vento che sollevò il velivolo, appena disceso l'allievo, capovolgendolo. (vedi allegato 4)

Dai risultati esposti si possono trarre le seguenti deduzioni:

Benchè il corso non sia stato continuo il numero di lanci effettuato da un allievo brevettato è uguale a quelli che in media vengono effettuati dagli allievi dei corsi continui.

Occorre migliorare l'organizzazione del recupero dei velivoli per aumentare il numero dei lanci giornalieri.

Infine bisogna ritenere che, benchè per l'ottimo metodo usato nella scuola e per lo zelo e l'interessamento posto dal personale, abbiano permesso di brevettare un cospicuo numero di allievi con pochi lanci, sarà bene per l'avvenire raddoppiare questo numero in modo di non spingere troppo gli allievi.

Nella Scuola di Cantù si è stati costretti ad accelerare i corsi perchè il tempo stringeva e sopravveniva il tempo cattivo. I rimanenti allievi non si sono potuti brevettare appunto per questo motivo.

Conducendo il corso con più calma e in una stagione più adatta, che non costringe a lunghi intervalli dalle lezioni, si possono ottenere risultati migliori riducendo al minimo il numero degli incidenti.

Questo primo corso che ha avuto carattere sperimentale ha permesso ai dirigenti della Scuola di ricavare norme preziose che permetteranno di migliorare notevolmente i corsi successivi.

Tra in animo dei dirigenti della Scuola di Cantù di profittare delle favorevoli condizioni con comitanti a rendere questo campo adatto alla istituzione della progettata scuola Lombarda di volo a vela ed alluopo furono iniziate trattative con gli Aero Clubs interessati allo scopo di raggiungere l'accordo desiderato .

L'Aero Club di Varese non aderì non essendovi mezzi diretti di comunicazione fra il campo e quella città.

L'Aero Club di Milano dopo una serie di trattative non volle impegnarsi perchè aveva in animo di costituire una scuola Milanese di volo a vela e pertanto la Scuola fu gestita direttamente dall'Aero Club di Como, sotto la Presidenza del Cav. Uff. Bonomi.

A lato di questa attività , con la collaborazione degli Aero Clubs di Como e di Milano, l'Aeronautica Bonomi organizzava una interessante attività sportiva veloveliera .

Tra i principali avvenimenti ricorderemo i lanci dell'Ing. Rolandi dal Campo dei Fiori e del Mottarone ed infine un lancio dello stesso Ing. Rolandi dalla vetta del Campo dei Fiori che gli valsero l'aggiudicazione del trofeo Castiglioni.

I voli compiuti in occasione della giornata aviatoria di Bergamo.

Gli esperimenti compiuti a Torino dall'Ing. Rolandi, Capitano Man-
nini, Rag. Ponti che in località Campo Cavallo effettuarono numerosi voli.

PRIMI " VOLI A VELA " FATTI AD ERBA ;

18 OTTOBRE 1930 :

Bonomi	1
"	1
Mazzaron	1
Dal Forno A.	1
Toti	1
Molinatti A.	1
Brenna	1 scivolato
"	1 rotto apparecchio

19 MARZO 1931 :

Bonomi - Milano	1
Ponti "	3
Rovesti - Varese	2
Maffei "	1
Bazzocchi "	1
Carrera "	1
Brambilla "	1
Cardellino "	1
Frattini "	1
Conti "	1
Grizzetti "	1
Pieroboni "	1
Cunati "	1
Sanga "	1
Cap.Mori "	1
Damiani "	1
Pagani "	1
Monetti "	1
S.na Bonicchi"	1
S.re Gagliardi"	1
Antonini -Milano Caproni	1
Faccioli - Bergamo	1
Moltrasio "	1
Orsenigo Como	1
S.na Santi "	1
Toti "	1
Pontiggia Erba	1
Cima Lecco	1
Avv.Furlani ?	1

7 DICEMBRE 1930:

Bonomi	1
Panfili	1
Ponti	1
Bonomi	1
Ponti	1
Panfili	1

21 DICEMBRE 1930:

Bonomi	1
Cipolat	1 più 1
Rebora	1 " 1
Orsenigo	1
Tacchini	1 " 1
Roversi	1 " 1
Origgi	1
Ferrario Gaet.	1
Cima	1
Locatelli V.	1
Cerutti	1
Baragrotta	1
Porzio Franc.	1
Verani	1

Bernasconi	1 più 1
ponti	1 " 1
Barbieri Ant.a	1 " 1
Rampini	1

Allegato 1)

A L L I E V I

PRIMA SQUADRA :

Iniziata il 21 Agosto e giorni succ.

- Orsenigo Giuseppe
- Lucini Ferdinando
- Volpati Francesco
- Scaramellini Bonifacio
- Pellegatta Isacco
- Sarrubbi Carmen
- Molteni Pierino
- Cairolì Ubaldo
- Piva Pietro
- Squazzero Voglio
- Fossati Angelo
- Brenna Luigi
- Simone Ing. Giuseppe
- Menichelli Augusto
- Marelli On. Gino
- Savoia Anna Fed.
- Pozzoli Mario
- Arosio G.B.
- Mosconi Leonardo
- Menechini Adriano
- Casartelli Achille
- Tenaglia Giacomo
- Monti Giovanni
- Casnati Mario
- Castagna Francesco
- Bongiovanni Aldo
- Porta Carlo
- Romanò Ettore

SECONDA SQUADRA:

Iniziata il 11 Settembre e g; s.

- Cornelli Dr. Gino
- Sironi Massimiliano
- Figini Giuseppe
- Biennati Giuseppe
- Cattaneo Stefano
- Marinoni Giovanni
- Tarelli Achille
- Turconi Francesco
- Cattaneo Bruno
- Figini Giulio
- Pedroncelli Renzo
- Molteni Giuseppe
- Tagliabue Dante
- Sironi Giuseppe

Segue Allegato 1)TERZA SQUADRA:

Iniziata il 23 Ottobre e succ.

Salterio Francis
Betoschi Giovanni
Bianchi Paolo
Borghi Arnaldo
Porro Mario
Radice Fausto
Montorfano Giovanni
Sarrubbi Mercedes
Mantelli Adriano
Bazzocchi Ermanno
Vitali Mario
Neri Vittorio
Frigerio Ettore
Savoia Giorgio

IV SQUADRA:

Iniziata il 27 Novembre e succ.

Bestetti Aldo
Terraneo Alessandro
Elli Giuseppe
Besana Ettore
Ottolina Luigi
Longhi Eugenio
Ballabio Giuseppe
Schmidt Giovanni
Gardelli Vero

Segue Allegato 2)

26)	Novembre	6	intera	39	84	2	IABBM incidente pedaliera (Montorfano)
27)	"	12	mezza	8	5	1	
28)	"	13	"	15	14	1	brevetti rilasciati N° 8
29)	"	19	"	8	14	1	IABBM, Savoia A.F., vira a destra e va a finire nelle piante provocando rott. 3 centine e rinforzi ala destra. Ing. Simone, rotto app. longher. poster. e singolarmente ala IAAVQ
30)	"	20	intera	27	26	1	
31)	"	26	mezza	14	16	1	
32)	"	27	intera	32	43	1	
33)	Dicembre	4	mezza	9	10	1	
34)	"	8	intera	31	44	1	IABBM, Ing. Sigone, rotto app.; IAAZW si stacca reggi piedi.
35)	"	10	mezza	14	15	1	
36)	"	11	intera	13	11	1	
37)	"	17	mezza	14	17	1	
38)	"	18	intera	39	18	1	Brenna, sospeso lancio per incid. pistola IAAOE, Menechini A.; incid. a pochi metri dalla partenza. Rilasciati 9 brevetti.

Allegato 2)

G I O R N A T E di V D L O

1)	Agosto	21	-	intera	13	21	1	
2)	"	28	-	"	15	32	1	appar. IAAVQ, Orsenigo, rotto travat
3)	Settembr.	3	-	mezza	12	28	1	
4)	"	4	-	intera	19	39	1	Mosconi capotato IAAVQ
5)	"	10	-	mezza	10	12	1	Incid. Barbé
6)	"	11	-	intera	23	83	2	rotta pedaliera, Tenaglia, IAAZW
7)	"	18	-	"	24	99	2	
8)	"	25	-	"	28	91	2	incidente al cavo
9)	Ottobre	1	-	mezza	18	30	1	
10)	"	2	-	intera	23	61	2	
11)	"	8	-	mezza	8	13	1	
12)	"	9	-	intera	11	—	—	lezione teorica
13)	"	15	-	mezza	6	16	1	scatto prima del segnale p; rott. cavo ritegno
14)	"	16	-	intera	24	78	2	app. IAAVQ, Perago, rotto ala sin/ app. IAAOE rotto triang.
15)	"	22	-	mezza	22	78	2	appa. IABBM, Sarrubbi, rotto cingh
16)	"	23	-	intera	39	92	2	
17)	"	28	-	mezza	32	72	2	
18)	"	29	-	"	14	20	1	
19)	"	30	-	intera	43	113	2	rottura cavo pistola
20)	"	31	-	mezza	9	15	1	sospeso per il vento
21)	Novembre	1	-	intera	27	37	2	ABBM rotto cinghia; IAAOE viene sollev. dal vento, gettato in aria e ricadendo riporta danni.
22)	"	2	-	mezza	10	23	1	
23)	"	3	-	"	8	21	1	
24)	"	4	-	intera	37	59	2	IAAOE-Cairolì-rott. longh. ala IAAZW - Volpati -rott. pedaliera IABBM - Casartelli - picch. ala d
25)	"	5	-	mezza	15	22	1	

ALLIEVI BREVETTATI

1	Lucini Ferdinando	10	21	26	5	9	19	59	
2	Volpati Francesco	1	23	3	2	15	20	40	
3	Scaramellini Bonifacio	-	31	-	2	11	35	48	
4	Pellegatta Isacco	4	19	13	2	10	27	52	
5	Sarrubbi Carmen	-	21	-	3	9	20	32	
6	Molteni Pierino	-	16	-	5	7	16	28	
7	Cairoli Ubaldo	-	22	-	2	11	25	38	
8	Piva Pietro	-	13	-	12	9	7	28	
9	Sguazzero Voglio	11	15	28	1	4	24	57	
10	Simone Ing. Giuseppe	-	22	-	4	8	23	35	
11	Marelli On. Gino	2	17	-	1	7	26	34	
12	Tenaglia Giacomo	-	21	-	4	11	23	38	
13	Casmati Mario	-	17	-	5	5	20	30	
14	Castagna Francesco	-	14	-	9	3	11	33	
15	Bongiovanni Aldo	-	15	-	4	9	29	42	
16	Porta Carlo	-	13	-	4	6	11	21	
17	Sironi Giuseppe	-	10	-	-	1	11	12	
18	Cornelli Dott. Gino	-	9	-	-	-	14	14	
19	Marinoni Giovanni	-	19	-	8	2	20	30	
20	Cattaneo Bruno	-	20	-	12	2	19	33	
21	Molteni Giuseppe	-	16	-	3	2	18	23	
22	Porro Mario	-	12	-	9	3	11	23	
23	Mantelli Adriano	-	12	-	19	3	15	28	
24	Barzocchi Ermanno	-	15	-	4	6	14	24	
25	Neri Vittorio	-	15	-	3	6	13	22	
26	Savoia Giorgio	-	21	-	10	2	21	33	
ALLIEVI BREVETTATI GIA' MUNITI DI BREVETTO DI PILOTA D'AEROPLANO									
27	Diaz On. Marcello	-	2	-	-	-	5	5	
28	Segrè Avv. Franco	-	5	-	1	1	6	8	
29	Casale Siro	-	3	-	-	1	4	5	
30	Trevisan Spartaco	-	3	-	-	-	3	3	
31	Gardelli Vero	-	8	-	-	-	10	10	

Allegato 4)

ROTTURE APPARECCHI

Data	Nominat. appar.	Pilota	Luogo di lancio	rotture
28 Agosto	IAAYQ	Orsenigo	Piano	rotto la travatura
11 Settembr.	IAAZW	Tenaglia	"	" pedaliera
16 Ottobre	IAAYQ	Perego	1° ripiano	" ala sinistra
16 "	IAAOE	Casartelli	"	" triangolo
1 Novembre	IAAOE	_____	_____	viene sollevato dal vento e ricadendo riporta danni
4 "	IAAOE	Cairoli	2° ripiano	} rottura longherone ala
4 "	IAAZW	Volpati	antenna	" pedaliera
4 "	IABEM	Casertelli	2° ripiano	lieni danni ala destra
6 "	IABEM	Montorfano	piano	rottura pedaliera
19 "	IABEM	Savoia A.F.	2° ripiano	" 3 centine alà destra
20 "	IAAYQ	Ing. Simone	1° ripiano	" longher. posteriore
8 Dicembre	IABEM	" "	antenna	" " anteriore ala sin.
18 "	IAAOE	Menichini	"	" ala sinistra

PREVENTIVO AVUTO DALLA COOPERATIVA DI CANTU' PER ALLOGGIO
IN STANZONI DEGLI ALLIEVI DELLA SCUOLA E VITTO

VITTO caffè e latte e un panino 0.80

COLAZIONE

Risotto o pasta 1.—
Bistecca con guarnizione 3.—
Pane 0.50

PRANZO

Minestra 1.—
Carne a richiesta 3.—
Formaggi 0.80
Pane 0.50

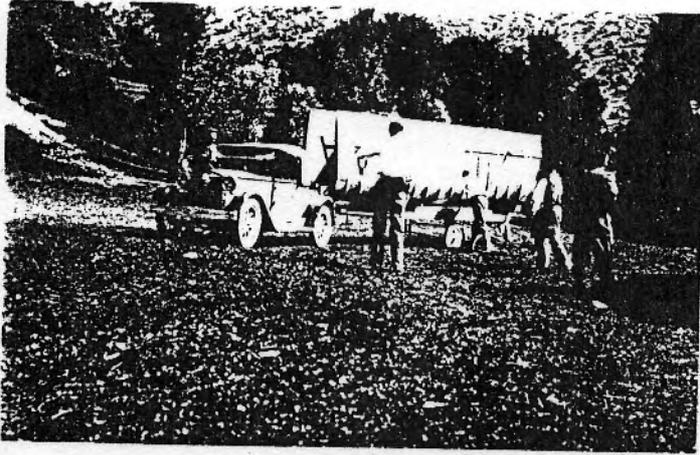
(Compreso le frutta) L. 10.60

ALLOGGIO

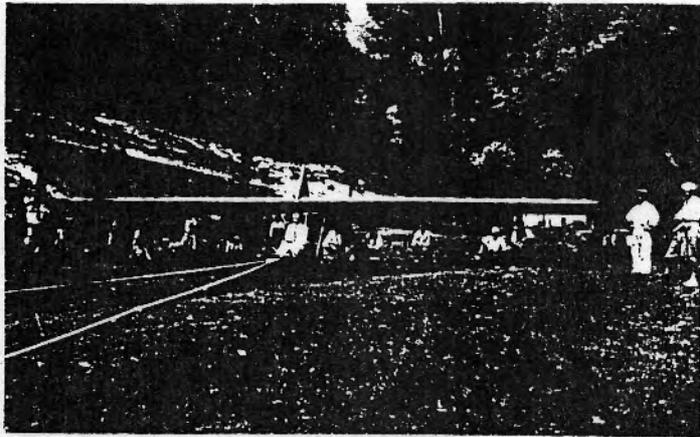
Alloggio su paglia al giorno " 0.50

Totale L. 11.10

LANCI AL PIAN DEL TIVANO (cono)

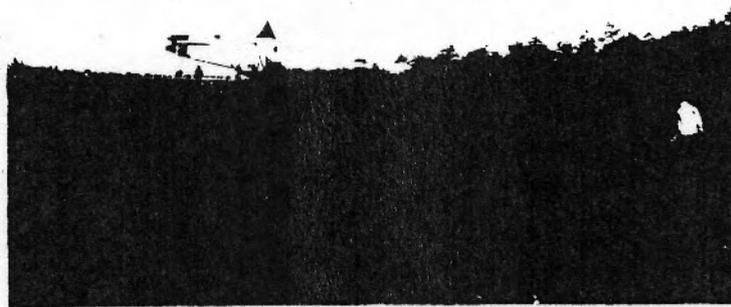


L'apparecchio scuole al suo arrivo



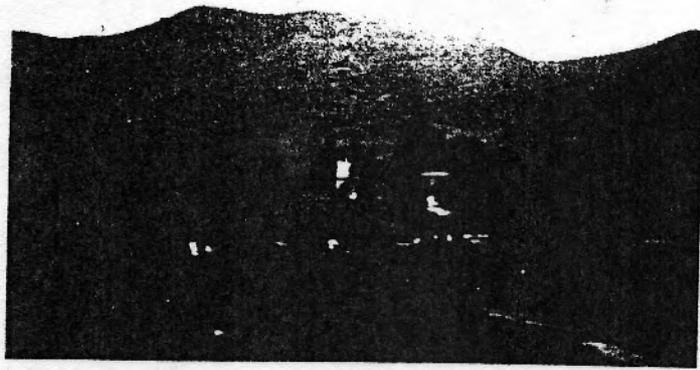
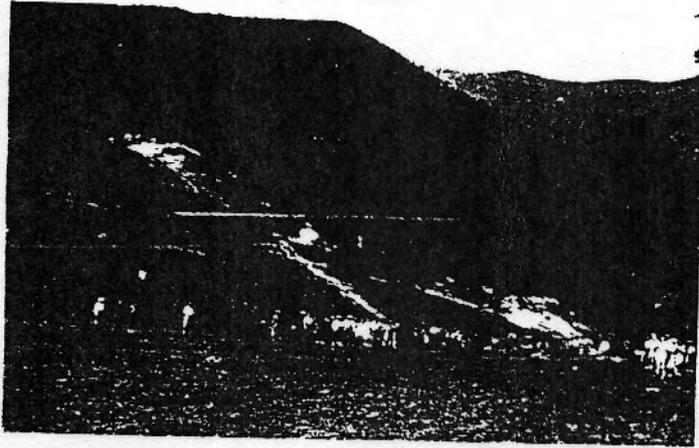
Lancio dimostrativo del Cav. Bonomi

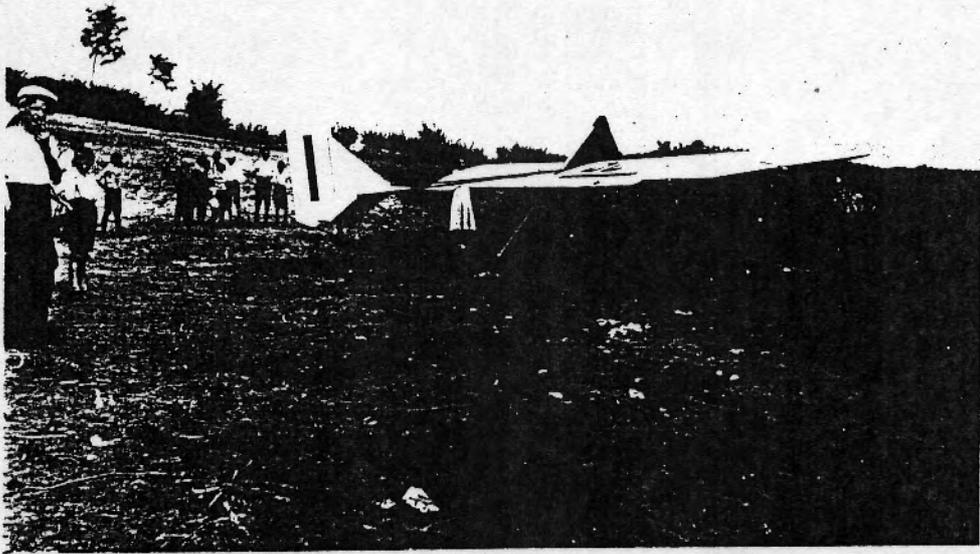
SCUOLA DI VOLO A VELA A CANTÚ



Un lencio

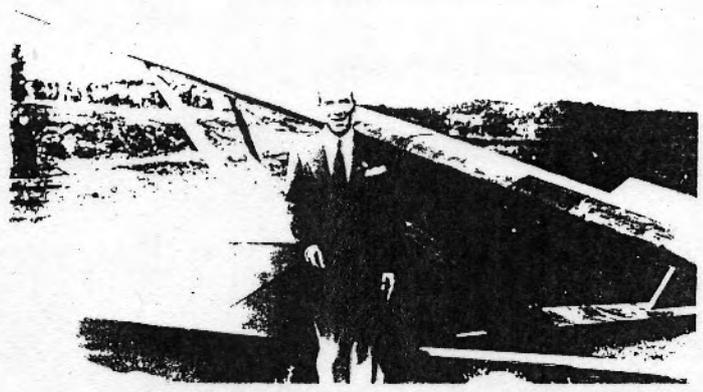
Altri lenci durante le stesse giornate



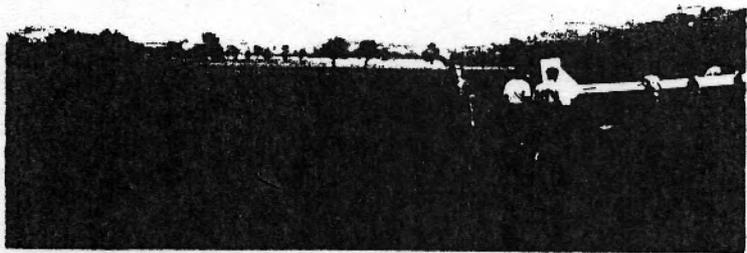
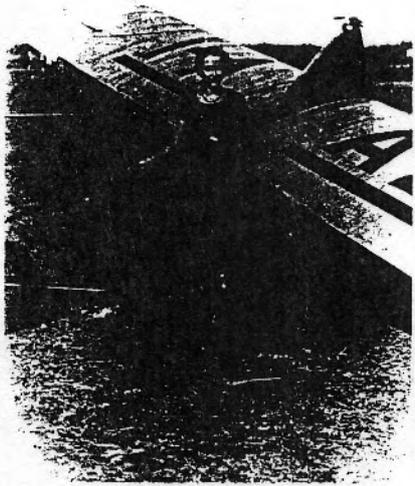


Uno degli edifici del tipo "Allievo" della Scuola di
Canti.

L' On. Marcello Diaz delle Vittorie

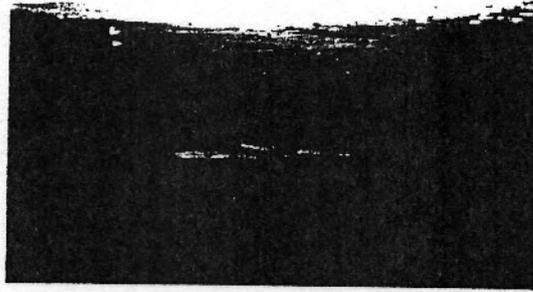


L' On. Gino Morelli



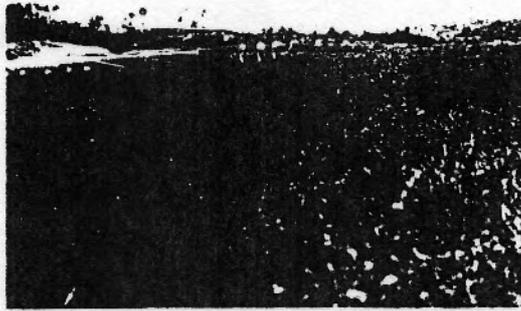
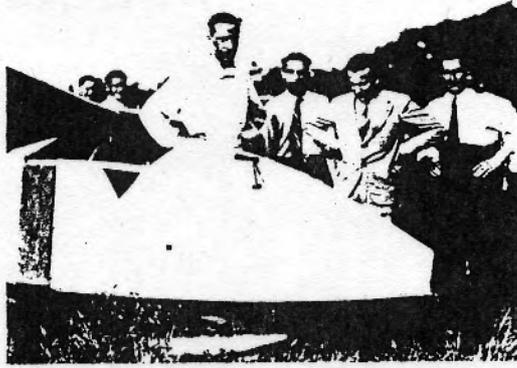
La Signorina Jane... della Scuola di Smith
che per primo in Italia... il brevetto A
per il volo con... motore

INAUGURAZIONE DEL CAMPO DI CANTÚ



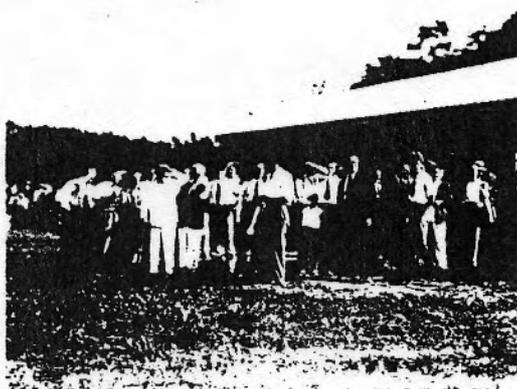
Il pubblico

L'Ing. Rolendi con il "Belestuccio" eppene dopo
l'arrivo sul Campo di Cantù



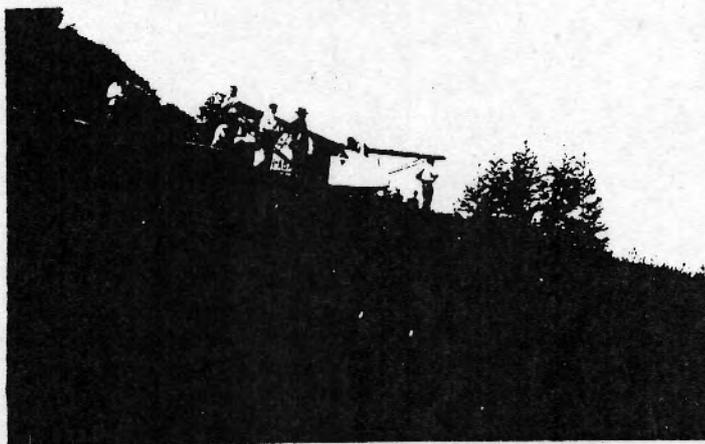
Volo d'Allievi

Lancio da S. Maurizio (Como) del pilota Ing. Rolandi
con il "Belestruccio" - Mete il campo di Centù

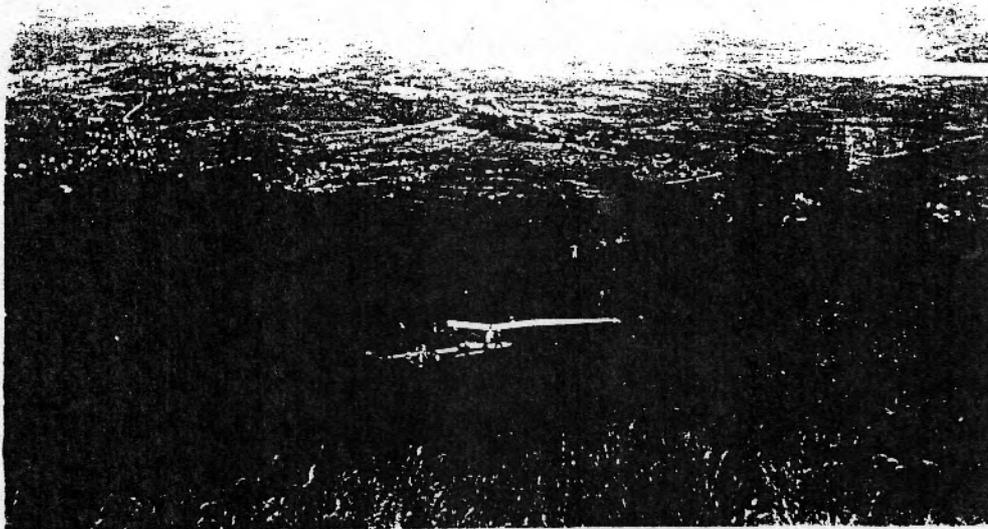


Il pubblico in attesa dell'arrivo

IL LANCIO DAL CAMPO DEI FIORI (VARESE)

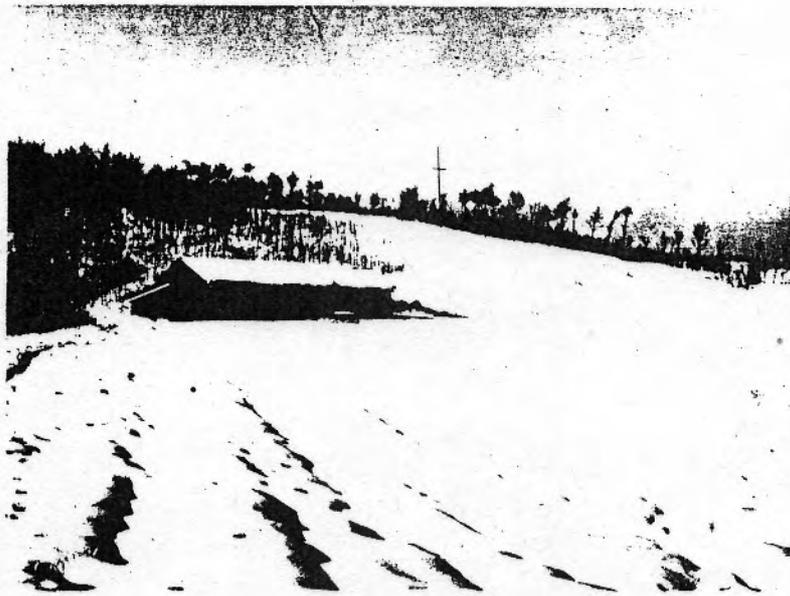


Il montaggio dell'apparecchio



Il punto di lancio al Campo dei Fiori

LA SCUOLA DI CANTÚ



L' Hangar per il ricovero degli apparecchi

Il Ten. Mezzaron collauda un nuovo tipo di veleggiatore
con pattini per la neve.



Il "Bertine" in volo

56

V E N E T O

AERO CLUB M. D'AYALAGODOY

PADOVA, Via G. Battisti N° 51

L'attività svolta da questo Aero Club fino ad oggi non può essere pubblicata per la semplice ragione che tutti i progetti di istituzione, di scuole ecc., sono rimasti allo stato embrionale.

Soltanto qualche mese addietro questo Aero Club pose seriamente in studio il progetto di istituzione di una scuola ma per molte ed ovvie ragioni, non ultimo quello della stagione molto avanzata, il progetto venne rinviato al prossimo anno.

Vennero fatte ricerche della zona dei colli Euganei per trovare un terreno che rispondesse allo scopo ma con esiti poco soddisfacenti.

In tale periodo anzi, questo Aero Club si pose in relazione con la direzione dello Stabilimento Aeronautico Bonomi di Erba Incino per avere prospetti e prezzi che vennero trovati veramente soddisfacenti.

Pertanto è desiderio della Presidenza di questo Aero Club studiare in quest'anno e naturalmente realizzarlo, il progetto dell'istituzione di una scuola e se fosse possibile anche il tentativo di vero volo a vela.

Naturalmente la vastità di tale attività sarà subordinata alle sovvenzioni che potranno venire raccolte.

AERO CLUB GIANNINO ANCILLOTTO

VENEZIA, S. Luca 4779

Questo Aero Club non ha ancora svolta alcuna pratica attività nel campo del volo a vela.

Si sono soltanto avute degli scambi di vedute con alcuni esponenti del Gruppo di Volo a Vela di Trieste, circa la possibilità di istituire a Venezia qualcosa del genere di ciò che si sta facendo in quella città con gli idro-veleggiatori.

Ma finora non si tratta che di idee allo stato embrionale.

L'AERO CLUB "Luciano Marni" di GORIZIA invia la seguente

R E L A Z I O N E

La Scuola di Volo a Vela ha avuto inizio nel Novembre 1931. L'iniziativa fu accolta col più vivo entusiasmo, tanto che le domande presentate alle organizzazioni interessate furono 77. Gli aspiranti giudicati idonei risultarono 58, e di questi, per ragioni diverse, ne vennero ammessi al corso N° 32.

Preceduto da una conferenza tenuta dal Colonnello dell'Arma Aeronautica Felice PORRO, alla quale intervennero le Autorità Cittadine, il 1° Corso di Volo a Vela venne inaugurato il 29 novembre 1931, all'Aeroporto "E. Greco" di Gorizia alla augusta presenza di S.A.R. AMEDEO DI SAVOIA DUCA D'AOSTA.

Attualmente la Scuola possiede 2 apparecchi regolarmente immatricolati presso il Registro Italiano Navale ed Aeronautico, e sono provvisti del relativo Certificato di Navigabilità.

Nel Giugno 1932 ebbe inizio il 2° al quale parteciparono 20 Allievi.

Per quanto riguarda le disposizioni emanate con circolare n° del 28/12/A.XI° dal Comando federale dei Fasci Giovanili è da segnalare che nel mese di Gennaio di quest'anno è stata svolta la seguente attività:

- a) venne promossa la costituzione in Gorizia dell'Aero Club provinciale.
- b) venne costituita la Commissione Provinciale per il Volo a vela.
- c) venne costituita la nuova direzione della Scuola di volo a vela;

Dalla Direzione della Scuola di Volo a Vela vennero inoltre prese le seguenti deliberazioni:

- 1- Apertura dell'iscrizione ai nuovi corsi: 1 Febbraio 1933
- 2- Chiusura delle iscrizioni: 20 Febbraio 1933

Segue AERO CLUB DI GORIZIA

3- inizio del 1° Corso per il conseguimento dell'Attestato A: 15 Marzo 1933

4- inizio del 1° Corso per il conseguimento dell'Attestato B: 15 Luglio 1933

Gli allievi risultati idonei ed ammessi a questo nuovo corso, sono in numero di 40. Sono stati suddivisi in due squadre: Principianti ed anziani ed il Corso ha frequenza bi-settimanale.

Buon numero di allievi di questo nuovo corso, data la loro sicurezza e franchezza nelle varie manovre di volo, sono già maturi per essere ammessi alle prescritte prove per il conseguimento dell'Attestato A.

Le lezioni pratiche vengono impartite su terreno piano ed in seguito in zona collinosa prossima alla Città, nei modi più convenienti e con perfetta rispondenza alle esigenze di sicurezza e di volo.

I risultati conseguiti dalla istituzione della Scuola ad oggi, sono:

Voli effettuati n° 6200.-

Allievi frequentanti n° 92

Allievi idonei a superare l'esame per il conseguimento dell'attestato A n° 42

Incidenti di volo - Nessuno

Tali risultati, ove si consideri che la scuola è dotata di una quantità minima di materiale indispensabile e di mezzi limitati, devono considerarsi soddisfacenti.

Sono in corso le pratiche per dotare la scuola di un Veleggiatore.

Detta attività è stata svolta dal Comando Federale dei Fasci Giovanili, il cui Istruttore è il Ten. Bonichi Sig. Agostino, Delegato.

Segue:

AERO CLUB DI GORIZIA

gato Sportivo del R.Ae.C.I., coadiuvato dal Sotto-Tenente pilota della Riserva Pegan Dott. Adolfo.

Pto. AERO CLUB "Luciano Marni"

AERO CLUB ETTORE ARDUINI

60
VERONA, Via S. Pietro Incarna

Non hanno risposto.

AERO CLUB UGO CAPITANIO

VICENZA, Via Riale N° 4

In questa Provincia - unica attività nel campo di volo a vela fu quella svolta nell'Ottobre del 1924 - col primo concorso Internazionale sul Monte Sisemol in Asiago. Poiché il concorso venne organizzato dalla Lega Aerea Nazionale e della Gazzetta dello Sport.

AERO CLUB " ARTURO Dell'ORA "

BELLUNO, Via S. Pietro N° 3

Attività della Scuola di Volo a Vela.

1°- Anno di inizio dei corsi:

Il Gruppo di volo a vela di Belluno, che iniziò la propria attività di costruzione durante l'anno scolastico 1929-30 e quella di volo durante il periodo "estivo autunnale" dello stesso 1930, pervenne alla costituzione della regolare scuola nell'estate dell'anno seguente.

Il primo corso regolare ebbe inizio il giorno 20 Agosto 1931.

2°- Anni in cui avvennero i corsi:

Vi fu un solo corso regolarmente compiuto e fu quello che ebbe inizio il 20 Agosto 1931 e che terminò il 20 Settembre successivo.

Nel primo anno (1930) fu eseguito qualche lancio di scuola per i costruttori dell'unico apparecchio allora in possesso del Gruppo; lanci che poi furono sospesi per procedere esclusivamente alla preparazione dei voli dal Col di Roanza.

All'inizio dell'estate di quest'anno (1932) la scuola era in quasi completo attrezzamento per svolgere uno o due corsi regolari di 40 allievi ciascuno (2 squadre in campo), come era di programma nelle attività del Gruppo. Ragioni economiche fecero rinandare i corsi all'estate venturo.

3°- Numero dei corsi:

Come abbiamo veduto, un unico corso fu istruito da questa Scuola.

4°-Sovvenzioni ricevute:

Il finanziamento e l'amministrazione economica della Scuola furono sostenuti dal Comitato Provinciale di Belluno dell'Opera Nazionale Balilla nonché dal Comitato Centrale di Roma per lo stesso Ente.

S.E. Renato Ricci, il Presidente, fece anche dono di due apparecchi scuola che furono costruiti dalla Soc. An. Aeroplani Caproni su disegni del Gruppo Bellunese di Volo a Vela.

Tutto il materiale aeronautico di costruzione occorrente (tela, anallite compensato, ecc. ecc.) fu ceduto al Gruppo a condizioni veramente di favore dall'On. Ministero dell'Aeronautica, che fu largo di appoggi. Con detto materiale le Scuole industriali di Belluno, Pieve di Cadore, e Cortina d'Ampezzo, che spontaneamente e gentilmente si prestarono, ebbero a costruire altri apparecchi per la Scuola, sempre su disegni ed assistenza tecnica dei componenti del Gruppo.

Altri introiti si ebbero dall'organizzazione di una manifestazione aerea d'intesa con il locale Aero Club (Ottobre 1930) e dalla lotteria pro sezione Aeronautica Opera Nazionale Balilla (Luglio 1931).

Il solo apparecchio immatricolato che ebbe il premio Ministeriale di L.1.000. (nette L.914.), giunto nel Raggio di quest'anno, fu quello distinto dalla sigla I-AAVD: il primo costruito dal Gruppo e tuttora di proprietà dei costruttori.

5°-Spese sostenute:

Lievissime furono quelle del primo anno (1930), data la limitata attività svolta dal Gruppo .

Per l'organizzazione completa della Scuola nell'anno successivo, dovendosi attrezzare completamente il Gruppo al Campo di :rimessa per gli apparecchi, refettorio, dormitorio, cucine ed ufficio-Comando, con tutti i servizi inerenti di luce, acqua, telefono ecc., nonché dovendosi esso rifornire di apparecchi, di cavi elastici, di materiale vario e di attrezzi da officina; le spese raggiunsero la cifra di circa L.20.000. (ventimila) alla fine del corso E' da notarsi però che indetta cifra, oltre alle spese di impianto, di collaudo ecc., è compreso il quasi completo mantenimento degli allievi in F° 20

che soggiornarono per più di un mese completamente al Campo. Dato lo scopo essenzialmente propagandistico del primo corso, il mantenimento fu sostenuto per quasi 3/4 dal Comitato locale dell'O.N.B. Vi è inoltre compreso il mantenimento del personale addetto.

6°- Apparecchi adoperati:

Durante il corso furono adoperati :

Il primo apparecchio costruito dal Gruppo (I-AAVO) ed i due costruiti dalla S.A. Caproni (Ca.G.) e (Ca.A.), tutti di tipo scuola "Zogling" .

Erano in costruzione allora i due scuola di Pieve Cadore (Oggi completo) e di Cortina d'Ampezzo (oggi da intelare), nonché il tipo intermedio a fusoliera al quale manca oggi da completare l'intelatura, costruito anch'esso dai componenti il Gruppo e sui loro disegni.

Ottimo si rivelò per la Scuola il tipo "Zogling" adoperato, cioè quello monoposto a tubi di coda.

7°- Apparecchi distrutti:

Durante lo svolgimento del corso non furono infrequenti le riparazioni agli apparecchi, tutte dovute a piccoli incidenti provocati dagli allievi.

Quasi interamente distrutto fu l'apparecchio (Caproni) da noi denominato Ca.G.; nell'incidente avvenuto dopo circa un mese dalla chiusura del corso, incidente che doveva costare la vita al giovani istruttore Arturo Pierobon .

Detto apparecchio è oggi ricostruito. Manca ancora l'intelatura delle ali.

8°- allievi iscritti:

Gli allievi che vennero iscritti al primo corso furono in numero di 20.

9°- Allievi brevettati " A°:

Dei 20 iscritti , tutti Avanguardisti & Giovani Fascisti, furono presentati alle prove d'esame il 25 Settembre 1931, davanti alla Commissione presieduta dal Capitano Cav. Uff. Vittorio Bonomi, N° 10 Allievi, che, avendo superate brillantemente le prove dimostrando la seria preparazione avuta nella Scuola, vennero tutti brevettati con piena soddisfazione della Commissione

stessa.

Ecco l'elenco completo dei brevettati:

Av. DE BIAGGI UGO (Classe 1914)	1°	Brevetto F.A.I.N° 3	Tessera 11639
" DE MATTIA RUGGERO " 1915	2°	" " " 4	" 11640
G.F. LAROSE SERGIO (" 1912)	3	" " " 5	" 11641
" MASOTTI GIUSEPPE " 1910)	4	" " " 6	" 11642
Av. RODA GINO " 1914)	5	" " " 7	" 11643
G.F. SANTAROSSA GIO.B. 1911)	6	" " " 8	" 11644
" SANMARTINI GIUS. 1912)	7	" " " 9	" 11645
" CHELLI GIUSEPPE 1913)	8	" " " 10	" 11646
Av. CECCATO LUIGI 1915)	9	" " " 11	" 11647
" BERENGIAN RUGGERO 1914)	10	" non richiesto dal titolare.	

10°- Allievi Brevettati " B":

Nessuno, poichè non era nel programma del 1° anno di preparare allievi per il brevetto " B" .

11°- Numero dei lanci:

Nel 1930: N° 240 voli in piano e N° 4 voli dal Col di Roanza.

Questi ultimi hanno dato i seguenti risultati medii:

Durata 6,1/2 minuti primi - Percorso 6 Km. - dislivello sul punto di atterraggio M.450 -

Nel 1931 (corso regolare): N° 1202, così ripartiti:

- a) Voli degli istruttori; ; ; ;164
- b) strisciate e voli degli allievi.....1014
- c) voli di piloti ospiti della Scuola..... 10
- d) " autotrainati..... 14

Questi voli autotrainati, quasi tutti completamente riusciti, costituiscono la seconda serie Italiana di questi esperimenti, seguendo essi di pochi giorni la prima serie effettuata alla Scuola di Pavullo nel Frignano. Con essi si coprono distanze di 6-700 metri . Ad altezza di circa 40-45 metri.

La media giornaliera fu di N° 38 lanci; il numero massimo in una giornata fu ottenuto il 3 Settembre 1931 con 92 lanci.

Questi risultati sono estratti dal libro -Voli- e dai libretti personali di volo degli allievi e degli istruttori.

12-Incidenti Avuti:

Il primo anno, 1930, non si ebbe a registrare nessun incidente.

Durante lo svolgimento del 1° corso (1931) nessun serio incidente accadde in campo. Il libro - Voli - segnala esattamente il numero di 7 i bruschi atterraggi degli allievi che provocarono qualche lieve danno agli apparecchi. Da questi 7, 3 furono dovuti ad uno stesso allievo che fu quindi esonerato dal corso per dimostrata inattitudine .

Altro piccolo incidente accadde all'istruttore Luigi Zamoni per la rottura di un cavo elastico in partenza. Vi fu qualche danno all'apparecchio Ca.A., ma nessuna conseguenza per il pilota.

Il grave incidente che doveva costare la vita all'istruttore Arturo Pierobon di Eugenio, nato il 2 Dicembre 1911 a Ponte delle Alpi (Belluno) ed appartenente a quel F.G.C. , accadde in Campo Domenico il 11 Ottobre 1931, cioè dopo circa un mese dalla chiusura del Corso.

Egli si allenava quel giorno per la manifestazione aviatoria che l'Aero Club locale stava organizzando, a simiglianza di quella svoltasi l'anno precedente. Trascriviamo per intero il rapporto steso al Campo, subito dopo l'incidente, dal Comandante della Scuola e su dichiarazioni di allievi che si trovarono testimoni oculari del fatto:

Campo d'Aviazione S. Piero in Campo (11/10/1931 IX°)

- " Il Giovane Fascista Pierobon Arturo ,brevettato nel 1930 nell'a Regia
- " Scuola di Volo a Vela di Pavullo, allenato nelle stagioni 1930 e 1931
- " presso il Gruppo e la Scuola di Belluno dove ha funzionato da istruttore dimostrandosi ottimo, ha voluto eseguire, oggi Domenica 11 Ottobre IX°,
- " sotto sua diretta responsabilità, due voli dimostrativi.
- " Il primo volo, fatto alle 15,30 riuscì ottimamente, dimostrando ancora una volta il perfetto funzionamento dell'apparecchio e la capacità del
- " pilota. Il secondo volo, eseguito poco dopo ,ha prodotto l'incidente lamentato. Il Pierobon, comandato un lancio normale, partiva.
- " In partenza il piede sinistro usciva dalla pedaliera e, nell'istintivo
- " moto per rimetterlo, il Pierobon dava cloche a sinistra e pedaliera a destra. L'apparecchio quindi sbandava fortemente a sinistra in cabrata

* fortissima e, dopo mezzo giro d'ala, si abbatteva al suolo di punta, capotanto.

Il Comandante la Scuola
F.to Masotti.

GLI ALLIEVI DELLA SCUOLA TESTIMONI OCULARI:

F.to De Biaggi Ugo, Feltrin Antonio, Civoli Fernando, Larese Sergio.

In seguito alle ferite gravissime riportate agli arti inferiori ed in altra parte del corpo, il Pierobon decedeva all'ospedale Civile di Belluno dove era stato trasportato d'urgenza nelle prime ore del mattino del 14 Ottobre succ.

Al suo nome Glorioso è ora intestata la nostra Scuola di Volo a Veja e la 28° Legione Milizia Avanguardia di Belluno.

Attività per l'anno prossimo:

In base al recente accordo intervenuto tra il R.Ae.07 d'Italia ed il Comando dei F.G.C., si sta ora ricostruendo la Scuola in seno al Comando Federale di Belluno dei F.G.C.- Si svolgerà quindi il lavoro di preparazione materiale e teorica per iniziare, con la nuova stagione, il secondo ed eventuali altri corsi.

Semprechè si ottengano quelle agevolazioni finanziarie di cui la Scuola ha bisogno.

Il Comandante della Scuola
F.to Giuseppe Masotti

AERO CLUB GIACOMO D'ODORICO

UDINE, Via Prefettura N° 17

Non hanno risposto.

AERO CLUB ULBERTO MADDALENA

ROVIGO, Casella Postale 192

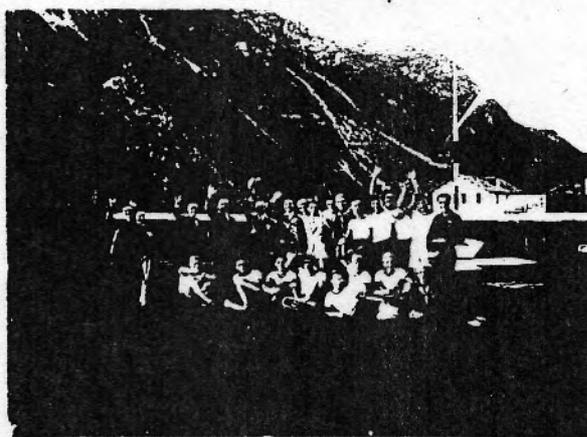
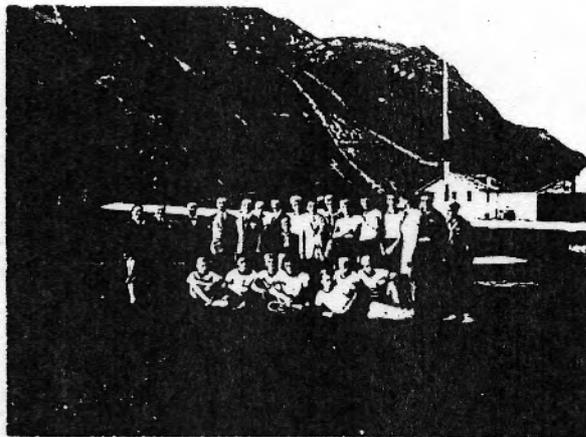
Hanno risposto nessuna attività.

AERO CLUB LUIGI BOER

TREVISO; Palazzo Littorio.

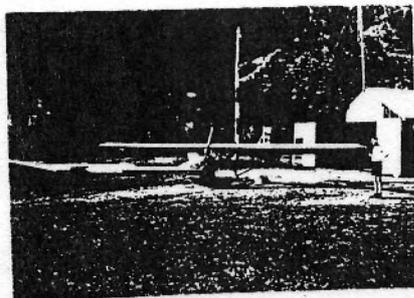
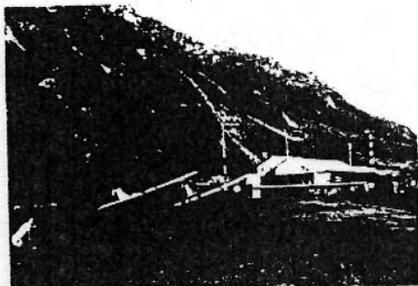
Hanno risposto nessuna attività nel 1932. Si sta istituendo ora una Scuola che contiamo poter fare funzionare nei primi mesi del 1933.

AERO CLUB DI BELLUNO



Gli allievi ed i dirigenti delle Scuole di Volo e Vela

Sancti Spiritus - 21. April 1967



LE GIORNATE DI ASIAGO

Le gare svoltesi durante le giornate di Asiago, ebbero luogo sul Monte Sisemol. E là, su quelle colline ancor solcate dalle trincee, fra quei monti, fra quelle terre che videro l'aspra lotta di popoli, italiani Italiani e Tedeschi in belle fraternità sportiva, diedero le loro giovani energie ed i loro ferventi entusiasmi al nuovissimo slancio dell'ala senza motore.

Gli studenti Italiani erano degnamente rappresentati dai nostri Goliardi i quali vollero essere i pionieri Italiani di questa modernissima forma sportiva.

I nostri studenti provvidero all'impresa solo coi mezzi forniti dalla raccolta pubblica e la costruzione degli apparecchi fu iniziata con 700 Lire.

La beneficenza Asup fece ogni sforzo per finanziare l'impresa. I partecipanti alle gare furono:

- L'Ing. Emanuele Cambilargiu, progettista e pilota aviatore
- Il Dott. Ettore Cattaneo del Gruppo Pensuti di Milano
- Il Dott. Franco Segrè del Gruppo Pensuti e paracadutista.

I 2 apparecchi con i quali parteciparono alle gare sono: il "Febo Paglierini" (chiamato così in onore dello Studente Aviatore Fascista caduto a Ghedi durante un'esercitazione) ed il "Goliardia"; il terzo apparecchio, l'"Asup", non ha potuto partecipare alle gare perché non ultimato.

Tanto il "Goliardia" quanto l'"Asup", vennero costruiti dalla Ditta Visco e Sonza Lombardo sotto la direzione dell'Ing. Cambilargiu; il "Febo Paglierini" fu invece costruito dal Gabardini e Ceneri.

Il primo Volo a Vela Italiano fu quello dell'Ing. Cambilargiu il quale, il 10 Ottobre dello stesso anno, collaudò il Goliardia che seppe rivelarsi subito superiore agli apparecchi Tedeschi

per leggerezza e per centraggio.

Peccato che a questo apparecchio, per un incidente di volo del Maresciallo Canavesi, si sia rotta un'ala e che non abbia potuto essere riparato che per l'ultimo giorno della gara.

In quest'ultimo giorno (20 Ottobre 1924) il pilota Ottaviano Pavesi ha battuto su di esso il record di Papenmayer (3 metri) raggiungendo i 3 metri d'altezza.

Il record della distanza e della durata, venne battuto dal Dogré sul "Fabo Tagliarini".

Una circostanza che il pilota presentasse degli elementi favorevoli, bisogna tener presente che le condizioni del campo di lancio, solcato da viciose ed interrotte da buche ed altri ostacoli, non erano delle migliori.

La Giuria del primo concorso internazionale di Volo a Vela, presenti i Sigg. Comm. Fabio Malacani, Comm. Ing. L. Ortoni, Conte Piero Ferretti, Cav. Ing. V. Balsamo, Cav. A. Banfi, Spartaco Trevisan, segretario, dopo aver preso in attento esame i verbali dei Commissari e tutti gli altri documenti riferentisi alle varie prove disputate sull'Altopiano di Asiago nei giorni dall'1 al 20 Ottobre 1924 ha così stabilite le classifiche giornaliere e finali del Concorso.

CLASSIFICHE GIORNALIERE.

- 6-10 Durata: Papenmayer 7'55"; distanza Papenmayer 4150 m.
- 7-10 " Martens 5'39"; distanza: Martens 4025m.
- 8-10 Altezza: Martens . a.; durata: Martens 11'25"1/5; distanza Papenmayer 3375m.
- 10-10 Durata: Canavesi:19"3/5
- 11-10 Durata: Martens 5'15"; distanza Martens 3920 m.
- 12-10 Durata: Martens:13'39"1/5; distanza: Martens 2900m.

- 13-10 Durata: Canavesi 30"; distanza: Canavesi 250 m.
- 14-10 Durata: Segré 5"
- 15-10 Durata: Cattaneo 15"; Distanza: Cattaneo 150 m.
- 16-10 Durata: Segré 14"4/5; Cattaneo 14"4/5; distanza: Cattaneo 150m.
- 17-10 Durata: Segré 31"; Distanza: Segré 150m.
- 18-10 Durata: Segré 10"4/5; Distanza Segré 150 m.
- 19-10 Durata: Segré 1"4/5; Distanza: Segré 600m.
- 20-10 Altezza: Cattaneo 8,50m.; durata: Segré 2'5"; Distanza: Segré 1800 m

CLASSIFICIONE FINALE

A l t e z z a:

- 1° Cattaneo m. 8,50
- 2° Martens m. 3.--

Il premio per la maggiore altezza (m.3000) non viene assegnato perché nessun concorrente ha superato il minimo di 150 m. stabilito (art. 11 regol. gen.)

D u r a t a

- 1° Martens: 13'39"1/5
- 2° Martens: 11'25"1/5
- 3° Papenmoyer, 7'55"
- 4° Papenmoyer, 6'48"8/10
- 5° Martens, 5'39"
- 6° Martens, 5'13"
- 7° Martens, 4'8"1/5
- 8° Fuchs, 3'57"
- 9° Fuchs, 3'50"2/5
- 10° Segré, 2'5"
- 11° Winter, 2'5"2/5
- 12° Segré, 1'4/5

Il premio per la maggiore durata (L.5000) non viene assegnato

poiché nessun concorrente ha sorpassato il tempo minimo stabilito di 30" (art.11 regol. gen.)

D i s t a n z a

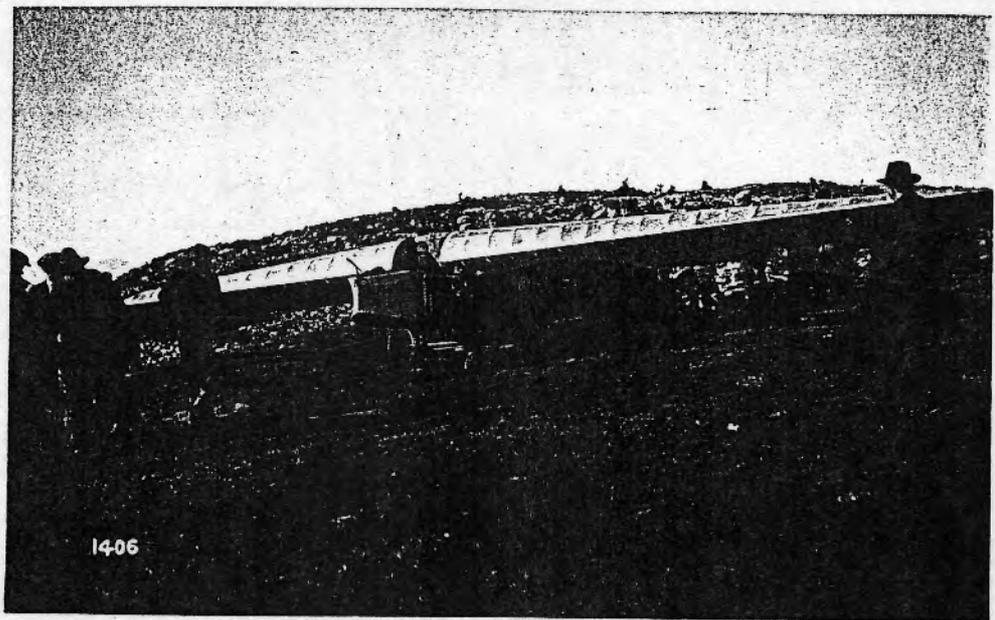
- 1° Martens, 4325 m.
- 2° Papenmayer, 4150 m.
- 3° Papenmayer 3375 m.
- 4° Martens, 3050 m.
- 5° Martens, 2920 m.
- 6° Martens, 2900 m.
- 7° Fuchs, 2285 m.
- 8° Fuchs, 1950 m.
- 9° Segré, 1800 m.
- 10° Martens, 1450 m.
- 11° Winter, 1100 m.

Il premio per la maggiore distanza (L.5000) viene assegnato al concorrente Martens che coprendo 4325 m. con un dislivello di 200m. dal punto di partenza al punto di arrivo ha superato il minimo stabilito (almeno 14 volte la differenza di quota esistente tra il punto di lancio e quello di atterraggio (art.11 regol. gen.)

Su proposta di un Commissario, alla quale si sono associati tutti gli intervenuti, la Giuria ha deciso di domandare alla Presidenza della L.A.M. che, a premiare i generosi sforzi degli studenti Pavesi per tener alto il nome dell'Aviazione Italiana, sia assegnato al 1°Gr. Universitario Aeronautico di Pavia, un premio speciale di L. 3000 con la espressa riserva, tuttavia, che tale premio di incoraggiamento, assegnato in maggioranza dei premi stabiliti per il Concorso, non abbia a costituire "precedente" per concorsi futuri.



Sul Monte Mazze. 23/12/24 - Poco prima della partenza vengono legati i barografi tra i due lungheroni dell'ana, dietro il posto del pilota.- Avanti: il declivio aspro di partenza. Attorno: Il poco pubblico di curiosi e di villici.



23/12/24 Sul Monte Mazze quota 3300.- ultimi preparativi prima della partenza del Febo Paglierini.



Sul Sisemol - Spartaco Trevisan della "Gazzetta dello Sport" e C stanno osservando un lancio di Martens

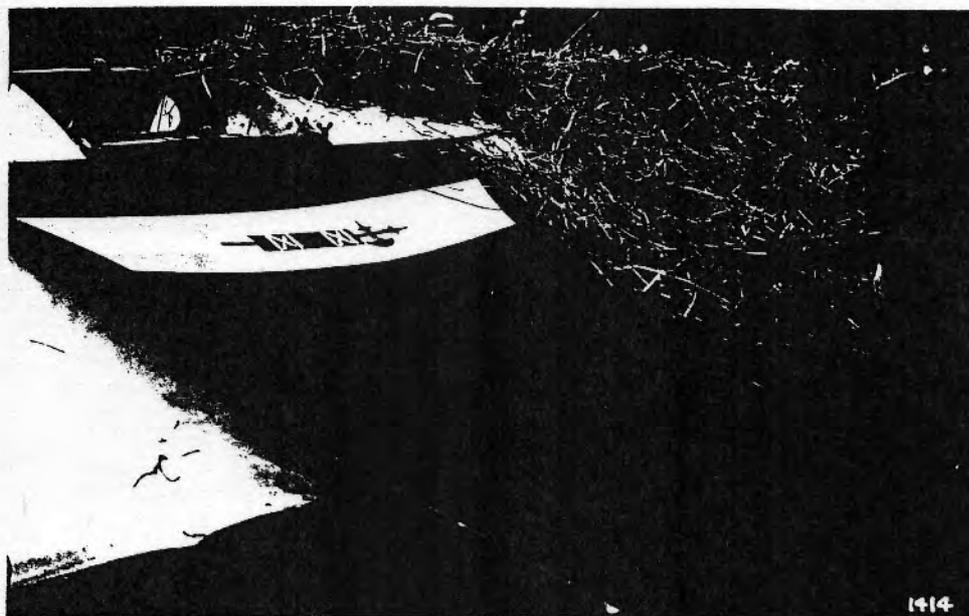


Il Maresciallo Canavesi sul Goliardia. Avanti all'apparecchio Cattaneo e Segré.

Ottobre 1924 Pendici del Monte B



24/12/24 Il febo Paglierini appena staccato dal Monte Mazze é già in pieno volo. Notare l'inclinazione a destra sempre aumentante dell'apparecchio dovuta alla cattiva registrazione (non correggibile) degli alettoni che provocò 2 scivolate d'ala, riprese durante il volo picchiando l'apparecchio e risollemandolo col piede. E' segnato il punto d'atterraggio presso Fara Vicentino. Notare l'imprevedibilità del campo



Fara Vicentina- Ricovero del Febo Paglierini dopo il Volo record; il gagliardetto della Sciesa é sull'apparecchio. Sull'ala destra la paglia che coprì di notte l'apparecchio per salvarlo dall'umidità.

L'Ing. Emanuele Cambilargiu invia un'ampia documentazione rilevata dai giornali dalla quale appare manifesto come questo pioniere abbia dato all'attività velivolistica tutta la sua intelligente e faticosa opera di costruttore e di appassionato.

Studento all'Università di Pavia, egli fu tra i primi iscritti al Concorso della I.A.N. A lui si deve il primo volo a vela Italiano poiché il 10 Ottobre 1924 collaudò brillantemente il "Colliardia"

Progettò l'A.V.P. con cabina deformabile; la deformazione poteva essere automatica in funzione della velocità e comandata per realizzare l'equilibrio trasversale.

Questo apparecchio non poté partecipare alle Gare del Monte Sisemol poiché la costruzione non poté essere ultimata in tempo utile.

Progettò un apparecchio monoplano battezzato "C.10" ad ala di forma trapezoidale e di profilo semispesso. Quattro robusti montanti-puntoni uniscono la parte centrale delle ali alla parte inferiore della fusoliera irrigidendo il tutto. I piani di coda sono a grande allungamento ed a forte superficie. Il pilota è posto nella parte anteriore della fusoliera proprio sotto il bordo d'attacco dell'ala. L'atterratore è a doppio pattino e la stabilità trasversale è ottenuta a mezzo d'aleroni. Il peso a vuoto dell'apparecchio risulta di Kg. 105 con una superficie portante di mq. 17,5.

Questo volo giatore venne progettato per gli Avanguardisti milanesi la costruzione non ebbe seguito per mancanza di fondi.

Propagandista fervente, ebbe la carica di Presidente della Federazione Aeronautica Universitaria; incitò con la parola

segue relaz. Ing. Cambilargiu.

pag.2

e con lo scritto gli Universitari affinché questo nuovo sport fosse da tutti compreso, studiato e praticato.

Fu tra i partecipanti alle gare di Asiago nel 1924 ed è il "Solitaria" da lui progettato che riesce ad arrivarci ed a conseguire ambiti primati.

TRENTINO

AERO CLUB GUIDO BETTINAZZI

TRENTO, Corso Alpini 3

Hanno risposto nessuna attività.

AERO CLUB GIOVANNI COSTANZI

BOLZANO, Via del Museo 56

Questo Aero Club - ha 14 piloti di 2° grado Civile, col Gennaio prossimo inizierà la Scuola di Volo a Vela.

VENEZIA GIULIA

AERO CLUB E. GRAMATICOPULO

TRIESTE, Via N. Macchiavelli

Gruppo Triestino di Volo a Vela - Piazza Unità 6 - Trieste. (19/12/32 x°)

Con riferimento alla sollecitatoria in data 14 corrente, diamo schematicamente le notizie intorno all'attività del G.T.V. a V.

- a) Propaganda: Due conferenze sul volo a vela (Borghese - Parizzi)
- b) Stampa: Oltre 40 articoli tecnici sul volo a vela su Riviste e Giornali Nazionali.
- c) Organizzazione del Gruppo: 210 Soci (Chiuse le iscrizioni).
- d) Attrezzamento: Costruzione di un grande hangar in legno e cemento nel porto di Trieste, con relativo scivolo ed organizzazione officina riparazioni. (Costo oltre 150.000; lire).
Acquisto di un motoscafo "Gray" - Silvani" da traino (in allestimento).
Miglioramenti apportati all'idroala che costa oltre L.92.000.
- e) Voli: Circa 10 lanci eseguiti a titolo di prova fino dal 1951 prima di iniziare l'organizzazione del Gruppo.
- f) Istruzione teorica: Corsi teorici per aspiranti al pilotaggio (brevetto c).
- g) Ripresa attività: Prossima primavera.
- h) Sovvenzioni: Nessuna.

Il Delegato *
F.to Borghese Negretto

RELAZIONE AI SOCI

Trieste, Dicembre 1932 XI°

Con la chiusura dell'anno 1932 sentiamo il dovere di partecipare ai Soci tutti del G.T.V.V. alcuni dati riassuntivi intorno all'attività del Gruppo, svolta durante il corrente anno;

Le felici prove di collaudo dell'Idroala eseguita nel golfo di Trieste lo scorso anno, avevano dato l'assicurazione che una nuova era si apriva nel campo del volo a vela per il nostro Paese, portando l'ala silenziosa dalla terra al mare.

Si rilevava così una priorità, già detenuta nel campo del volo a motore, giacchè dalle acque che bagnano il suolo d'Italia spiccarono per primi il volo gli idrovolanti, concepiti e costruiti da Italiani.

Nella realizzazione pratica del nostro programma ci siamo subito trovati di fronte ad una gravissima difficoltà: la mancanza cioè nel golfo di un hangar capace di accogliere l'Idroala in perfetto ordine di volo, pronta quando il tempo lo permettesse ad essere lanciata nel Cieli evitando i noiosi e pericolosi montaggi e smontaggi dell'apparecchio, ai quali si era dovuto ricorrere per le prove di collaudo.

Punto spaventati da questa difficoltà ci siamo mossi subito all'opera ottenendo il terreno Demaniale necessario alla costruzione di ben tre capannoni in prossimità dell'Arsenale dell'Iloyd, dentro la cinta doganale del Punto Franco Duca D'Aosta.

E pregando e supplicando Enti e personalità siamo riusciti, dopo un anno di lotte e sacrifici, con un lavoro lento e paziente sorretti dalla fede fascista, ad ultimare un capannone di m. 32 x 12 in legno e cemento, che può stare alla pari con le più avanzate costruzioni del genere, specialmente estere, dove alla mancanza di buona volontà si supplisce con larghezza di mezzi.

Non possiamo dimenticare che il Gruppo ha trovato in S.E. Italo Balbo, il glorioso Ministro dell'Aria, e presso Personalità cittadine, prezioso aiuto che ci ha permesso tali conquiste.

I nomi di queste Personalità sono segnati nell'Albo d'Oro del Gruppo e troveranno il loro posto d'onore nella storia dell'Idrovolò a vela in Italia, che sarà pubblicata entro il 1933.

In questo periodo di attività organizzativa ci siamo inoltre preoccupati di risvegliare l'ambiente al nobile sport dell'ala silenziosa con conferenze, articoli su riviste e giornali Nazionali ed esteri, lettere e relazioni a Personalità, ecc., che hanno avuto larga risonanza ed hanno suscitato salutari polemiche nella stampa d'aeronautica, tanto più l'aviazione così concludeva un articolo di fondo: " Essere il volo a vela sul mare, "sport prettamente Italico" .

Non possiamo però nascondere ai nostri affezionati Soci che l'attività del Gruppo è stata anche contrastata, fattore questo non trascurabile, perchè ha notevolmente ritardata la realizzazione del programma che ci eravamo imposto.

A nostro onore possiamo però affermare che l'esempio di Trieste ha avuto seguito in Inghilterra, in Francia ed anche nel nostro Paese, a cura del Cav. Uff. Vittorio Bonomi, il noto pioniere del volo a vela Italiano, il quale recentemente ci informava di avere trasformato il suo "Biancone" terrestre in Idro, con l'applicazione dei galleggianti .

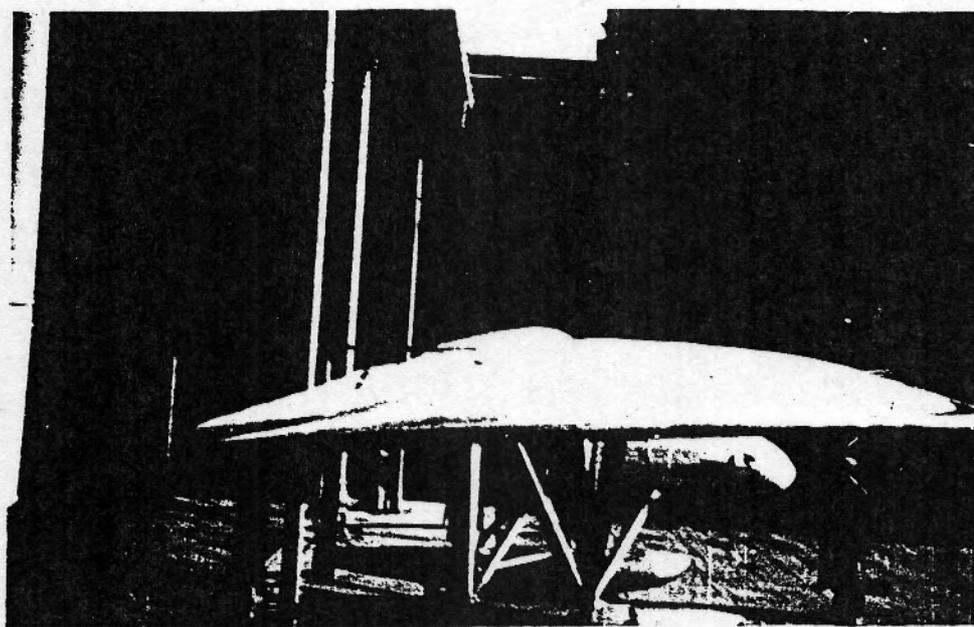
Costruito l'hangar, con l'officina in allestimento, sorgeva però il problema di provvedere il Gruppo di un veloce motoscafo da traino giacchè, se anche l'Idroala prototipo decolla a 25 Km. orari con vento 0 , i prossimi apparecchi che dovranno avere minore apertura alare per diminuire il loro posto, necessiteranno di un traino veloce per potersi staccare dall'acqua.

Era quindi necessario avere un mezzo velocissimo di traino e difatti, mercè l'interessamento di alte Personalità e con accordi speciali intercorsi tra noi e lo Case "Gray"Silvani" Feltrinelli" siamo riusciti a far costruire un motoscafo di nuova concezione con motore da 70 HP Gray-Phanton a 6 cil che ci garantisce un minimo al traino di 45 Km. orari con 4 persone a bordo ed un minimo a velocità libera di 60 Km. Orari;

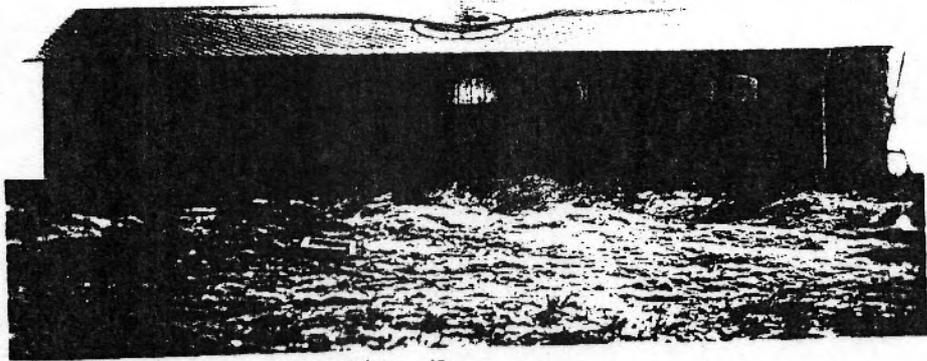


L'Idroale mentre acquista quota al traino del motoscafo. Decollo alla velocità di traino di 22 Km. ore. Vento di 5 Km. ore (Porto di Trieste)

L'Idroale mentre acquista quota al traino del motoscafo. Decollo alla velocità di traino di 22 Km. ore. Vento di 5 Km. ore (Porto di Trieste)



L'Idroala vista di fianco



Balsorale: E.F. Duca D'Aosta

I Troscolo: E.F. Duca D'Aosta
 Hangar del Gruppo Eri. 1011. Al Volo a Volo
 Dimensioni del 1° ord. metri 32 X metri 11
 1011 - Ponte Eri. 1011



Cartellone del 1° Concorso Nazionale
d'Idrovolò a Vela che sarà organizza-
to dal G.T.V.V. durante le manifesta-
zioni del "Giugno Triestino"

Tale mezzo veloce di traino, che parteciperà anche alle competizioni nautiche di Venezia, sarà ritirato a cura del Gruppo entro il prossimo Gennaio, dopo le prove sul lago di Garda,.

Aggiungiamo ancora che il Gruppo T.di V.V. ha mantenute cordiali relazioni con la "Commissione Internazionale di Studio ed Esperienze per apparecchi senza motore", con le organizzazioni veloveliero Germaniche, Inglesi, Americane, Francesi, Ungheresi, e Cecoslovacche.

Questa collaborazione con organizzazioni estere è stata improntata al più schietto cameratismo ed ha dato i suoi buoni frutti, giacchè queste Associazioni hanno seguito con grande interesse i progressi delle Idroaviazioni Italiane, pubblicando larghi e lusinghieri resoconti intorno alle nostre conquiste, che fanno onore all'Italia.

In piena coscienza possiamo assicurare i Soci tutti che nello svolgimento del nostro programma abbiamo tenuto presente l'imperativo categorico del Duce: "Camminare, costruire e se è necessario combattere e vincere".

La primavera del 1955 vedrà così realizzati praticamente i nostri sacrifici e potremo, con cuore tranquillo, dichiarare che abbiamo vinto la nostra battaglia affermando il volo a vela sul mare in Italia e nel Mondo.

IL PRESIDENTE

F.to Conte Luigi Solaro del Borgo.

IL DELEGATO

G. Borghese Negretto.

C A R N A R O

AERO CLUB LUIGI GARIBOLDI

Non hanno risposto.

FIUME, Viale Mussolini 4

AERO CLUB EGIDIO GREGO

Non hanno risposto.

ROMA, Riva V. Emanuele 3° N° 21

L I G U R I A

AERO CLUB LUIGI OLIVARI

GENOVA, Vico alla Chiesa Maddal.92

Relazione dell'attività volovaliera svolta a Casella dall'Opera Nazionale Balilla di Genova.

La relazione in data Ottobre del 1° Decennale, è presentata con somma cura dal Presidente dell'O.N.B. di Genova Magg.G. Caorsi.

Il Comitato di Genova dell'O.N.B. fin dal 1929-1930 impiantava a Casella una Scuola di Volo a Vela con dotazione di tre apparecchi "Zogling". La Scuola rimase allora aperta circa un mese e 31 avanguardisti svolsero attività di preparazione per il corso di perfezionamento della R.Scuola di Pavullo.

Nel 1931 l'attività pratica venne sospesa e fu continuata solo l'attività tecnica che veniva svolta in una piccola officina dotata di materiale aviatoria donato con alto spirito fascista e signorilità da S.M. Italo Balbo.

Nel Luglio 1932 il R.Ae.C.I. dette l'autorizzazione per iniziare le istruzioni degli avanguardisti nel campo istituito dal Comitato Provinciale di Genova.

L'Aero Club Luigi Olivari, cooperò fraternamente con l'O.N.B. e destinò alla scuola di volo a vela l'Ing. Ettore Speich esperto in costruzioni aeronautiche, il pilota Ten. della Riserva Angelo Gnecco istruttore e per il volo senza motore e il Sergente della Riserva Fulvio Zasa pur esso istruttore.

Scelta della località:

Dopo molti studi e molti sopralluoghi si fissarono le seguenti località: la frazione di Besolagno in quel di Savignone, per l'impianto del comando, degli accantonamenti e della mensa; la località Casa Bruciata sul territorio di Casella per il campo, la rimessa e la piccola officina.

Le dimensioni del campo sono di circa m.350 x 150.

La quota del campo è di circa 380 metri.

Il campo è stato visitato e autorizzato dalle competenti autorità.

Per gli accantonamenti:

Si usufruiscono due appartamenti forniti di luce ed acqua, di complessivi

19 locali variamente disposti .

Il materiale di casermaggio destinato agli Avanguardisti e cioè lettini da campo, materassi, cuscini, è di proprietà del Comitato Genovese; le lenzuola, le federe, le coperte sono di proprietà d'ogni Ufficiale od Avanguardista.

Per il vitto:

Gli Ufficiali, i Graduati e gli Avanguardisti sono sistemati nella trattoria di Besolagno che ha praticato prezzi convenienti garantendo un buon servizio .

La tabella dietetica convenuta e posta in atto fu la seguente:

Prima colazione: Caffè, latte e 250 grammi di pane;

Sec. " : pasta asciutta o minestrone, carne con contorno di verdura varia(al venerdì pesce o frittata) frutta e 300 gr. pane.

Merenda _____: pane 100 grammi con 50 grammi di salame o marmellata o form.

Pranzo _____: Minestra, carne con verdura o frittata con verdura, frutta, pane 300 grammi.

Anche da questo lato si rileva che l'organizzazione è stata scrupolosamente curata.

Per gli apparecchi:

Gli apparecchi che costituiscono la dotazione della scuola furono i seguenti:

3 "L.F.30 Scuola" costruiti dalla Ditta Teicfuss e & di Pavullo che dovevano servire alle prime strisciate ed ai lanci iniziali.

Un "Allievo Italia" fabbricato dall'Aeronautica Bonomi di Erba Incino per il secondo periodo di istruzione. Questo apparecchio, regolarmente immatricolato portall N° D 1-ABDF ed è fornito di regolare certificato di classe e di navigabilità.

Un apparecchio " Biscione" da veleggiamento costruito pure dall'Aeronautica Bonomi regolarmente immatricolato, con certificato di classe e di navigabilità, porta il nominativo 1-ABOX.

Gli ultimi due apparecchi sono in piena efficienza e potranno assolvere il proprio compito anche nel prossimo anno.

Per il materiale di ricambio e manutenzione:

Nella rimessa nel campo venne impiantata una piccola officina dotata di tutto il materiale necessario per la manutenzione degli apparecchi .

E' bene ricordare che furono fatte preparare precedentemente per ogni apparecchio un paio di travi di coda, un paio di timoni di profondità, sei pattini ed alcune centine o false centine ,per rendere più rapida la sostituzione di queste parti che durante le prove si fossero rotte od indebolite.

Per l'impianto della rimessa:

La rimessa venne costruita ~~non~~ di un fianco del campo in modo che non potesse impacciare lo svolgimento dei voli.

Il materiale impiegato per detta costruzione, venne dato in uso da un impresario locale, e lo scheletro della rimessa venne costruita su disegno e calcolo dell'ing. Speich, quindi fasciato poi con copertoni impermeabili dati generosamente in prestito da alcune ditte di spedizioni o presi in affitto da ditte specializzate.

Praticamente la rimessa si è dimostrata rispondente alle previsioni, resistendo molto bene alle intemperie.

Per le osservazioni meteorologiche:

Venne impiantata una piccola stazione costituita dai seguenti apparecchi:

Una manica a vento regolamentare.

Un anemometro con relativo cronometro .

Un barometro aneroidale debitamente controllato.

Un termometro a mercurio.

Un termo-igroscopio(per la misurazione dello stato di umidità dell'aria).

Le osservazioni metereologiche venivano fatte da due a quattro volte al giorno e debitamente registrate su grafici appositamente preparati /

Per il personale direttivo:

Il personale addetto alla scuola che si svolse sotto la diretta responsabilità del Magg. G. Caorsi, era il seguente:

Personale per la disciplina costituito da due ufficiali delle organizza-

zioni Giovanili che prestarono servizio alternativamente per un turno di 20 giorni ognuno .

Il primo turno venne fatto dal C.M.Locatelli Signor Nino. Il 2° turno dal C.M. Maglia Sig.Gino.

Per il personale tecnico:

Il personale tecnico era costituito dall'Ing.Ettore Speich e dal C.C.Francesco Romanazzi che assolvevano il compito di mantenere in efficienza gli apparecchi ed il materiale necessario per l'ancoraggio ed il lancio di essi.

Alle dipendenze dell'Ing.Speich e del C.C. Romanazzi si trovavano un operaio montatore; AVanguardisti, montatori che assolsero in modo ammirevole il loro compito per tutta la loro permanenza al campo.

Il Ten.Pilota Angelo Gnecco e Serg.Pilota Fulvio Zsa svolsero la loro attività di istruttori di volo sia per la parte teorica che per la parte pratica, sia dirigendo i corsi .

E' necessario dire qui che i due istruttori piloti, svolsero il loro compito in modo degno di lode.

Per l'assicurazione degli allievi:

S.E.Renato Ricci Presidente dell'O.N.B. , autorizzando la Scuola estendeva il beneficio dell'assicurazione , esercita dalla Cassa Mutua " Arnaldo Mussolini" agli Avanguardisti che frequentarono il corso di volo a vela.

Per il servizio sanitario:

La scuola venne dotata da due cassette completamente attrezzate per il pronto soccorso.

Vennero presi accordi con l'Ufficiale Sanitario del Comune di Casella Sig.Dott.Giuseppe Scola, perchè fosse mantenuto un collegamento tale, per cui con una semplice telefonata il medico potesse portarsi sul posto.

Fortunamente nessun infortunio si ebbe a lamentare.

Svolgimento della Scuola:

Prima dell'inizio del corso , si effettuò la selezione dei giovani che desideravano partecipare alla scuola . Ad ogni aspirante allievo venne fatta riempire una domanda comprendente l'autorizzazione di chi esercita la patri podestà e del visto del Comandante la Legione. A tergo la domanda

porta gli estremi riscontrati dal medico che ha fatto la visita.

Il 22 luglio mattina su due autowarri e con la scorta del Magg. Caorsi dell'Ing. Speich, del Ten. Gnecco e di 6 Avanguardisti venne fatto il trasporto di tutto il materiale assegnato al campo e agli accantonamenti.

Il giorno successivo vennero mandati gli apparecchi che nel pomeriggio dello stesso giorno erano già pronti a volare.

I criteri a cui venne informata l'attività della scuola furono i seguenti:

- 1°- Dare gli allievi le cognizioni necessarie sul funzionamento degli apparecchi nel loro complesso, ed in particolare dei comandi di direzione, quota ed aleroni.
- 2°- Iniziare i corsi pratici con strisciate a terra per dare agli allievi la sensazione precisa del modo con cui dovranno comportarsi per mantenere l'apparecchio in volo in rotta rettilinea.
- 3°- Quando l'allievo abbia raggiunta l'impressione di aver appreso gli elementi necessari per il volo, eseguire lanci di durata gradualmente crescente, fino ad arrivare al limite massimo possibile per un campo.
- 4°- Nelle ore non volative fare svolgere esercitazioni, ginnastiche, gite, tattiche ecc. ed impartire istruzioni teoriche su materie inerenti alla aeronautica.

I criteri cui sopra furono rigidamente osservati.

Infatti furono eseguite N° 40 strisciate, cioè per 26 allievi una strisciata ognuno, due strisciate per due allievi, tre per altri due allievi e quattro per un solo allievo.

Inoltre furono eseguiti complessivamente N° 509 lanci di durata fra gli 8 ed i 30 secondi, coprendo percorsi vari tra gli 80 ed i 330 metri di volo.

Vennero impartite lezioni teoriche, illustrando agli Avanguardisti quanto era stato pubblicato dagli egregi Sigg. Vittorio Bonomi ed Ing. Camillo Silva nel loro volume "Il Volo a Vela".

I ragazzi partecipanti al corso furono 31 tutti ebbero perfetta disciplina

e spirito di cameratismo, disimpegnando inoltre tutti quei servizi richiesti dal campo.

Funzionamento del Comando del Campo:

Alla disciplina ed alla amministrazione generale del campo sovrintendeva un Comando affidato ad un Ufficiale dell'organizzazione.

Per l'Ufficio Comando:

Libro protocollo, libro cassa, ruolino per le presenze giornaliere (con appello alla sveglia ed al silenzio); libro novità degli giorni, compilazione dei buoni viveri.

Per l'Ufficio voli:

Registro delle osservazioni meteorologiche, registro dei voli eseguiti, il foglio voli (firmato dall'istruttore) libretto personale dei voli.

Per l'Ufficio manutenzioni:

Registri di carico di materiale, registro delle riparazioni degli apparecchi. I due Ufficiali preposti al comando del campo, validamente coadiuvati dai dirigenti tecnici, assolsero in modo perfetto gli ordini ricevuti e compilarono i registri sopra descritti in modo irreprensibile.

Risultati:

Dall'insieme di questo lavoro preparatorio, è stato possibile arrivare alla fase conclusiva, cioè agli esami per gli attestati "A".

Per fare gli esami fu chiesta all'Aero Club di Genova la designazione della Commissione per il rilascio degli attestati stessi; Il nominato Sodalizio, continuando a dimostrare con forma veramente simpatica, la sua viva adesione alle manifestazioni dell'O.N.B., nominava la seguente Commissione esaminatrice: Maggiore G. Caorsi Presidente, Ing. Speich V. Presidente, Ten. Angelo Gnecco Membro. Questa Commissione fu ratificata dal RA e C.I. Il giorno 28/8, sul Campo di Casella furono iniziati gli esami per la concessione degli attestati "A", agli Allievi che più si erano distinti. Furono esaminati nella mattinata del 28/8, 12 Avanguardisti e fu giocoforza sospendere gli esami in quanto il 12° Allievo, per errore di manovra, atterrò in modo irregolare, riducendo inservibile l'unico apparecchio scuola ancora disponibile.

91

Il Presidente la Commissione, dovette chiedere all'On. Aero Club di Genova di rimandare il proseguimento degli esami ad altra data da stabilirsi anche per avere la possibilità di rimettere in efficienza uno degli apparecchi Scuola.

Alla richiesta fatta, l'Aero Club di Genova autorizzava una 2a sessione d'esami .

Seconda Sessione d'Esami:

Malauguratamente per l'inclinazione del tempo, sino a che venne compilata questa relazione, non è stato possibile portare a compimento la 2a Sessione d'esami .

E' prevedibile però che complessivamente, tra la prima e la seconda sessione, gli Avanguardisti con l'attestato " A" saranno 15, che su N° 31 allievi partecipanti al corso, danno la percentuale di idonei del 50 % circa . Rapporto questo elevato se si tiene conto della severità con cui il corso venne svolto.

Inconvenienti riscontrati ed osservazioni:

Il corso dell'Estate 1932, fu considerato per l'attività preaviera di questo Comitato come un esperimento fatto su basi ben precise, attraverso osservazioni fatte metodicamente e registrate con criterio . Quindi se si ebbero a rilevare degli inconvenienti di una certa gravità non si può far colpa ai dirigenti che in fondo si trovavano alle loro prime armi nell'organizzazione di una attività così delicata e complessa.

Pertanto gli inconvenienti che si ebbero a lamentare, si possono attribuire tutti al campo :

1°) perchè: essendo in piano obbligava l'impiego d'un cavo elastico, per il lancio, molto robusto, capace d'imprimere all'apparecchio una forte velocità iniziale per portarlo ad una quota che gli permettesse poi di rimanere in volo il minimo di tempo prescritto per l'attestato " A" . La violenza dell'impulso oltre a procurare un tormento all'apparecchio procurava una violenta spinta all'allievo che veniva a trovarsi nel momento più delicato del volo a dover con sforzo, mantenere il governale nella posizione voluta per correggere la naturale tendenza ad impennarsi .

Quando questa correzione non veniva fatta all'apparecchio che partiva impennato subiva una rapida perdita di velocità che, per quanto corretta con una manovra successiva picchiata per riacquistare la velocità necessaria a mantenere l'apparecchio in linea di volo, ne accorciava necessariamente il volo. Ed altra volta, quando la velocità necessaria al volo non poteva essere riacquistata, l'apparecchio scendeva a pallonetto determinando rotture di tiranti e conseguenti rotture di ali, di code, di pattini di atterraggio o di trave centrale.

2°: Per le dimensioni relativamente limitate del campo, gli allievi che in volo avessero abbozzato una manovra errata venivano ad avere minore possibilità di riprendersi, perchè si trovavano immediatamente sul limite laterale del campo correndo l'alea di urtare contro gli alberi od i rilievi di terreno già descritti. La velocità dell'apparecchio in giusto angolo di planaggio, che è per tipi scuola di circa 40 Km. orari, obbliga l'allievo ad eseguire le manovre necessarie per la rettifica della rotta con una celerità fulminea in rapporto alla durata del volo che raramente supera i 30 secondi. E se si considera che il pilota pur avendo rapida percezione sia dell'errore commesso che della necessità di rettificare la rotta dell'apparecchio, potrà far entrare in azione i suoi organi psicofisici del comando colla necessaria velocità solo dopo un periodo sufficientemente lungo di allenamento, ci si convince che per trasformare questi movimenti in automatici ed intuitivi si deve disporre quindi subito d'un campo il più ampio possibile, solo così gli allievi avranno il tempo necessario di correggere i sopra accennati errori; senza la preoccupazione ed ostacoli contro i quali con molta rapidità potrebbero andare a cozzare.

Conseguentemente per l'avvenire dovrà assolutamente essere scelto un campo con dimensioni minime di m.600 per 400 convenientemente orientato e che, possibilmente abbia su due lati un rialzo di terreno a forma di collinetta, con raccordo a lento declivio, per avere la possibilità di eseguire, da piccoli spiazzi ivi ricavati, dei lanci con poca tensione di cavo: allora il lancio verrà fatto a strappo ridotto con graduale progressione di moto,

evitando urti agli apparecchi ed agli allievi i quali potranno con maggior calma mantenere la linea di volo ed avere anche a loro disposizione una discreta quota in relazione al piano per prendere quella velocità necessaria a mantenere l'apparecchio in aria per il tempo minimo ripetutamente accennato.

Conclusioni:

Da quanto è stato esposto si può desumere che il campo per volo d'apparecchi senza motore di Casella, ha assolto veramente bene il suo compito, sia perchè ha permesso di far godere ad una trentina di avanguardisti per 40 giorni di una sana vita all'aperto, a caratteristiche prettamente militari, li obbligava a rispettare con rigida disciplina le norme prestabilite per il funzionamento del campo e della scuola, sia perchè agli avanguardisti fisicamente ed intellettualmente scelti, è stato possibile impartire una istruzione assai difficile e molto utile ai fini della difesa Nazionale ed al potenziamento aeronautico della Nazione stessa.

Se, come vedremo più sotto, il posto per ogni attestato rilasciato può apparire eccessivamente alto, in confronto a quanto con maggiore esperienza si potrà spendere in avvenire; la spesa deve essere considerata come ben fatta, perchè il primo esperimento che non è costato il minimo inconveniente alle persone è stato di grande insegnamento per i dirigenti.

Richiamando alla mente quanto venne fatto particolarmente in Germania sulla vela, vien fatto di pensare che l'O.N.B. nelle cui file ha la quasi totalità della popolazione Giovanile dalla qual trarre gli allievi dovrebbe studiare un piano di organizzazione Nazionale della scuola di primo e secondo periodo per il volo con apparecchi senza motore sviluppando questo piano in modo che si possa essere sostenuto ed alimentato dalla fiducia e dalla passione crescente degli Avanguardisti e della popolazione adulta.

L'organizzazione dovrebbe cominciare a funzionare in un primo tempo con quattro o cinque scuole o centri ripartiti sul territorio Nazionale in modo da permettere ai Comitati Provinciali di avviarli facilmente i loro dipendenti.

All'O.N.B. dovrebbe essere assegnato il compito disciplinare, organizzativo e funzionare delle scuole di primo e secondo periodo; al Ministero dell'Aeronautica, attraverso il Ra.E.C. la sorveglianza tecnica ed il diritto di tracciare i programmi da svolgere oltre all'impegno di dirigere e far funzionare la Scuola Nazionale di terzo periodo.

Il finanziamento dovrebbe essere fatto di comune accordo tra il RAe.C.I. che, con un piccolo fondo di qualche migliaio di lire, dovrebbe fornire ad ogni centro almeno 6 apparecchi scuola di primo periodo, 3 apparecchi scuola di secondo periodo, 2 apparecchi di transazione tra i tipi per volo librato e quelli per volo veleggiato, un hangar smontabile di sufficiente capacità, di una piccola dotazione per la stazione meteorologica e per le altre spese di impianto.

Per le spese di esercizio ogni Comitato Provinciale dovrebbe stanziare nel proprio villaggio una quota per il numero di Avanguardisti che intende far partecipare al corso.

Il recupero di queste spese potrà essere fatto in tutto o in parte, a carico degli Avanguardisti a seconda della loro condizione economica, e con premi di brevetto stabiliti dall'On. Ministero dell'Aeronautica.

In questo modo, il lavoro armonico dei due grandi enti interessati potrebbe portare ad una perfetta utilizzazione delle proprie possibilità organizzative nel supremo interesse Nazionale.

Relazione finanziaria:

Dall'esame dei bilanci si rileva che L.7272,55 furono spese per l'esercizio del campo (manutenzioni, riparazioni, spese di affitto del campo, del materiale d'istruzione, dell'hangar, affitto teloni impermeabili, smontaggio degli apparecchi).

L.13.614,50 per vitto, alloggio e trasporti ufficiali ed avanguardisti partecipanti alla scuola.

L. 5.312.65 per manutenzione degli apparecchi e attrezzatura.

Tenuto conto che i ragazzi partecipanti alla scuola furono in numero di 31, ogni avanguardista sarebbe costato per gestione del campo L.234,60 e L.439,15 per vitto ed alloggio; se invece si considera che i ragazzi che

ottennero l'attestato "A" furono (tra prima e seconda sessione) N°15
il costo d'esercizio del campo fu di L.484,85 per ogni avanguardista ed
il costo del vitto ed alloggi fu di L.907,65.

Complessivamente ogni avanguardista partecipante costò L.637,75 per
vitto ed esercizio campo; ogni avanguardista promosso costò L.1392,50 per
le stesse ragioni.

Va tenuto presente che il materiale in condizione di poter essere uti-
lizzato per il prossimo anno campo, si può calcolare in L.16.697.

AERO CLUB V. CENTURIONE SCOTTO SAVONA, Villetta Piazza Umberto 1°

Non hanno risposto.

AERO CLUB MAURIZIO PAGLIANO IMPERIA,

Non hanno risposto.

AERO CLUB MARIO GORDESIO SPEZIA, Banchina Revel N° 1

Hanno risposto nessuna attività.

EMILIA E ROMAGNA

AERO CLUB GIUSEPPE BORTOLOTTI BOLOGNA, Palazzo Municipio

Hanno risposto ma non hanno svolto nessuna attività.

AERO CLUB ROBERTO FABBRI FERRARA, Corso Giovecca 110

L'attività svolta dall'Aero Club "Roberto Fabbri" nel campo del
volo a vela è la seguente:

A Ferrara nel 1927, ma con più intensità nel 1928 quando ancora non era
costituito l'Aero Club, si costituì in gruppo denominato "Gruppo Volo a
Vela Roberto Fabbri." (Gruppo che più tardi passò al completo alle di-
pendenze dell'Aero Club).

96 75
Costituito da pochi animosi ed appassionati del volo fra i quali il Segretario dell'Aero Club Dott. Tosini.

Scopo del Gruppo era volare e per far questo con sottoscrizioni personali dei Soci si acquistò un apparecchio fabbricato dal Sig. Teichfuss, Bologna.

Più tardi S.E. l'attuale Ministro Italo Balbo, regalò un nuovo tipo scuola apparecchio che tuttora è presso di noi ma fuori uso. Di concreto non si riuscì a concludere nulla essendo la nostra città situata topograficamente in zona impossibilitata a tale sport.

In definitiva, grande entusiasmo, immensa passione ma null'altro.

AERO CLUB FORLÌ "LUIGI RIDOLFI"
Non hanno risposto.

FORLÌ, Via Maroncelli 5

AERO CLUB GUIDO COLLI
Non hanno risposto.

MODENA, Corso Umberto 137

AERO CLUB GASPARE BOLLA
Non hanno risposto.

PARMA, Via G. Memeli Fascio

AERO CLUB GIOVANNI NICELLI
Non hanno risposto.

PIACENZA, Via Mandelli 13

AERO CLUB FERNANDO BONAZZI
Non hanno risposto.

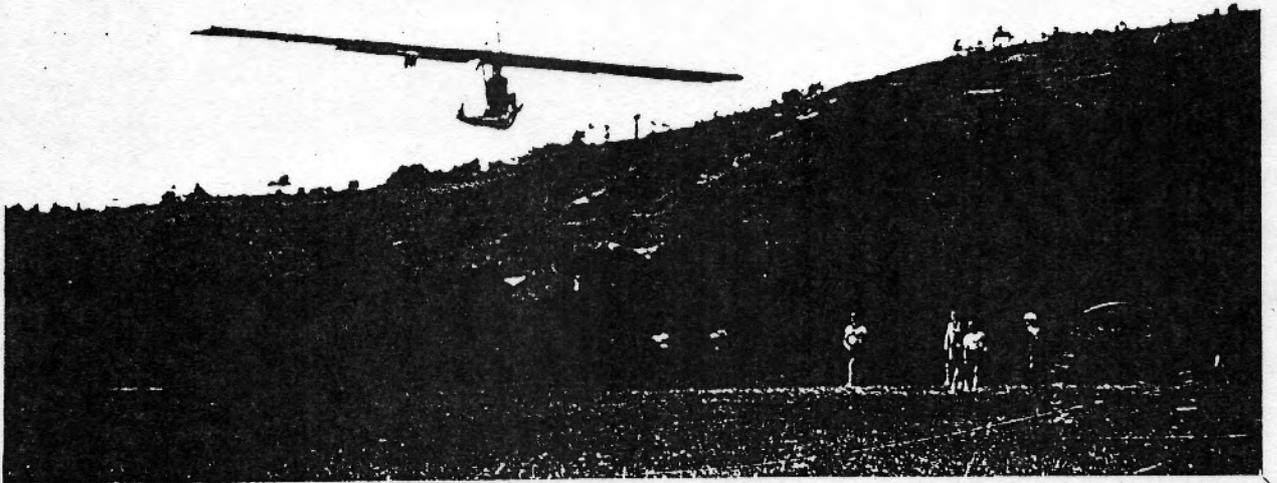
REGGIO EMILIA, Via Canalino 16

AERO CLUB FRANCESCO BARACCA
Non hanno risposto.

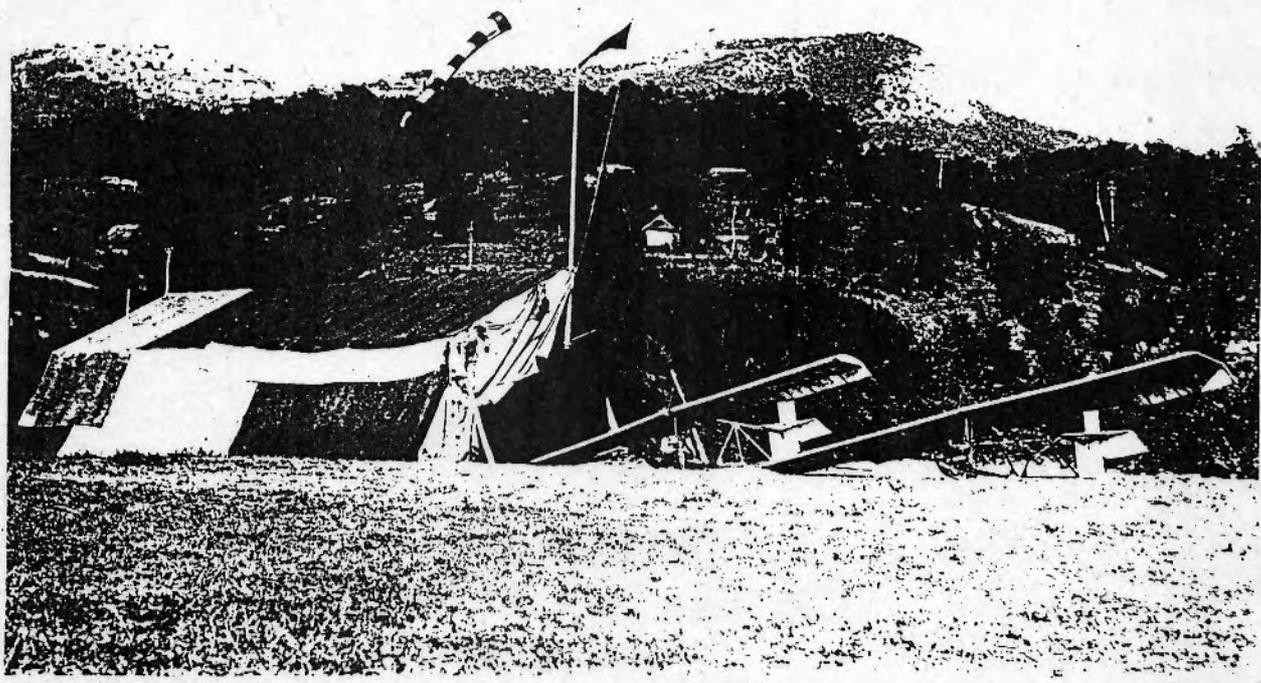
RAVENNA, Via Rasponi 2 0

178

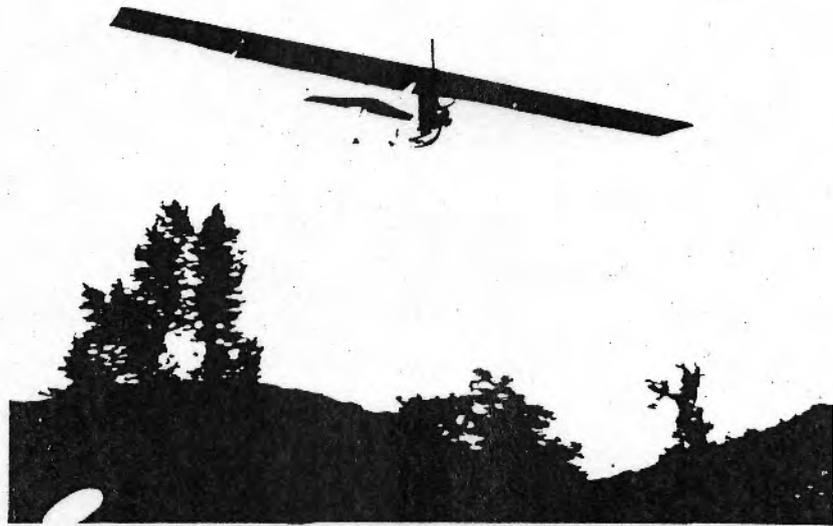
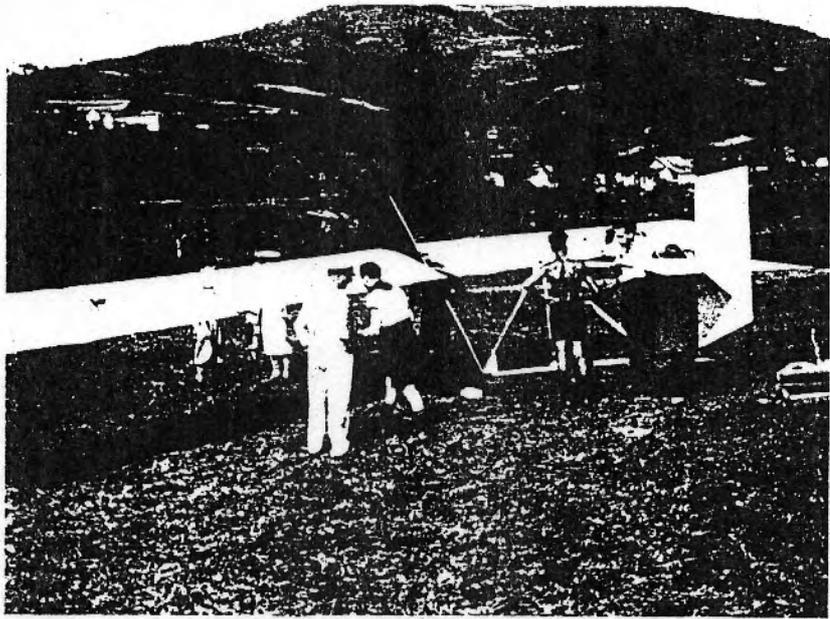
D. N. B. Casella



O.N.B. Casilla



CORSE DE VUEZ A WEDER A CASHERA. C.A.T.B. 30/10/1934. PROF. DE SINOVA



RELAZIONE PRESENTATA DAL SIG. ADRIANO MANTELLI DI PARMA:

Fin dalla più giovane età sentii una grande vocazione per il volo ma in modo speciale per il volo veliero.

Convintissimo del suo avvenire volli essere io a diffonderlo nella mia provincia, fu così che superando molteplici difficoltà nel 1925 compilai i progetti per un apparecchio per volo librato, corrispondente alle seguenti caratteristiche:

Apertura alare_____	m.	12.70
Corda alare_____	"	1.32
Superficie portante_____	mq;	16.70
Peso a vuoto_____	Kg.	95.
Carico per mq._____	"	10.
Lunghezza_____	"	5.50
Rapporto di plané teorico_____		1.12

In seguito riunii in una specie di club alcuni miei compagni: i giovani Fascisti Alberto Netti, Bruno Alessandrini, Mario Alessandrini, Antonio Barilla, Alide Ronucci e Luigi Morini; e un mio cugino Sirocchi, il quale date le sue eccellenti doti di artiere in legno mi fu di capitale aiuto nella costruzione; tutti questi camerati nonostante le difficoltà, i sacrifici e le disillusioni mi sono tuttora fedelissimi collaboratori.

Dopo l'acquisto dei primi materiali, si iniziò la costruzione; i mezzi a disposizione sono scarsissimi basti sapere che data l'esiguità dell'officina fu giocoforza costruire l'ala in 4 pezzi.

Lavorammo nelle ore lasciate libere dallo studio e dal lavoro e quando ciò non fu possibile, per la mancanza dei mezzi finanziari, progettai modelli volanti che costruiti dai soci vennero presentati in gare ottenendo sempre lusinghieri risultati, svolgendo nello stesso tempo utile opera di propaganda.

Passarono così due anni cioè fino a quando potemmo trovare un

locale idoneo al montaggio, un filetto distante 8 chilometri dalla città.

In questo periodo capitai a Milano (in Bicicletta) ove ebbi il piacere di vedere al vero per la prima volta un apparecchio per volo librato e precisamente il famoso "Pappagallo" esposto alla Fiera Campionaria nello stand dell'Aero Club Pensuti.

Vidi poi questo apparecchio in volo pilotato dal Cav. Bonomi durante la manifestazione aeronautica di Taliedo e ne rimasi talmente entusiasta che ritornato a Parma, progettai, costruii e scassai in brevissimo tempo un planeur tipo "Canute", che nonostante la sua breve vita mi appagò momentaneamente della smania del volo.

Questo apparecchio che fu il primo che abbia volato nella nostra Provincia, aveva le seguenti caratteristiche: biplano con l'ala inferiore più piccola, aveva una apertura massima di m. 7,50 con una corda di 1,60 e una lunghezza di m. 3,50; era sprovvisto di comandi imperfettamente ottenuti con lo spostamento del corpo, il peso a vuoto era di Kg 20. Dato che non mi è stato possibile fare fotografie in quanto le esperienze ebbero luogo di notte, unisco un bozzetto.

La notizia delle esperienze interessano il Colonnello Conte Palma di Cesnova, il Colonnello Barbi, il Ten. Lodi ed il Maresciallo Monaca del locale campo d'aviazione ed è in grazia al loro intervento che le ultime difficoltà possono essere sormontate.

L'armatura viene visitata da moltissimi appassionati e dal Comandante i F.G.C. Cav. Calzolari il quale ci propone di esporre l'apparecchio ultimato in piazza Garibaldi il 21 Aprile 1932 X°.

Abbiamo pochi giorni di tempo e l'applicazione delle tele e delle vernici è per noi un problema che presenta varie incognite.

Per maggiore sicurezza corro (in bicicletta) a Milano e da Pietro Magni ho gli schiarimenti necessari.

Un gruppo di gentili volontarie ci intela l'apparecchio (come si vede, la propaganda non ha mancato di dare i suoi frutti anche fra il gentil sesso).

Con tre giorni e tre notti di ininterrotto lavoro applichiamo le vernici le cui venerate esecuzioni ci regalano un principio di intossicazione. Ma il 21 Aprile l'apparecchio è in piazza destando la più viva curiosità e l'interessamento da parte dei nostri concittadini.

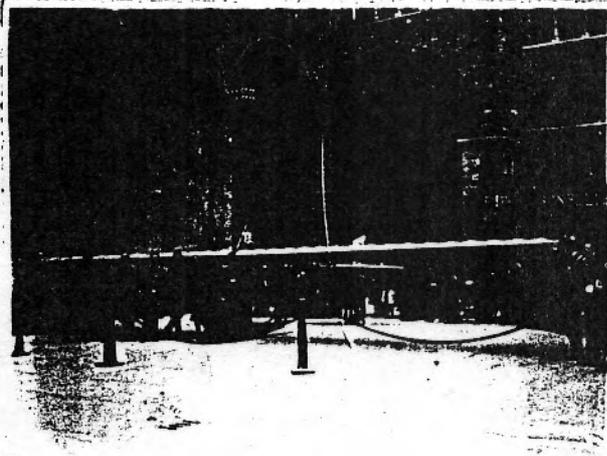
In seguito fu visitato a Salsomaggiore da S.A.R. il Duca di Bergamo.

Per i necessari collaudi in volo giudicai prudente acquistare almeno il brevetto A. Fu così che capitai a Cantù dove ebbi l'onore di conoscere il Cav. Uff. Rag. Bonomi e dovetti vivere giorni che resteranno indelebili nella mia memoria.

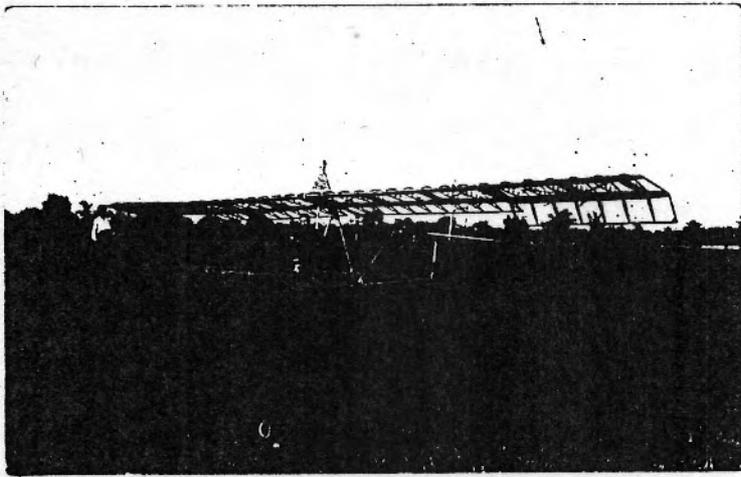
Ora, appena le finanze, il tempo (al'Aero Club) ce lo permetteranno, farò il collaudo ufficiale; quindi continueremo a lavorare ed a volare orgogliosi di contribuire allo sviluppo di uno Sport che diverrà certamente il migliore, il tipico sport della dinamica gioventù dell'Italia fascista.

Pto. MANTELLI ADRIANO

ALFREDO MATELLI PAPA



Il ponte sul fiume...



Il coperto della...

AERO CLUB FERDINANDO SUCCI

RIMINI, Corso Augusto 68

Hanno risposto, non hanno svolta nessuna attività nel 1932
mentre nel programma delle iniziative future figura anche il volo a vela.

AERO CLUB FLAVIO BARACCHINI

MASSA CARRARA, Via Lunense 27

Non hanno risposto.

T O S C A N A

AERO CLUB RICCARDO CIPRIANI

LIVORNO, Via Cairoli

Non hanno risposto.

AERO CLUB PACINO PACINI

PISTOIA, presso Officina Sangiorgio.

Ci informa che per accordi presi col Segretario Federale del P.B.W.F.
e il Comando della Scuola di Volo a Vela di Pavullo nel Frignano, i Giovan-
ni Fascisti e gli studenti del G.U.F. di Pistoia che vorranno frequentare
nel Maggio prossimo anno i corsi di volo a vela si recheranno a Pavullo,
in considerazione che nella zona Pistoiese non è facile costruire un cam-
po adatto ad una scuola di volo a vela.

AERO CLUB LUIGI GORI

FIRENZE, Piazza Strozzi 6

Relazione sull'attività del volo a vela a Firenze:

L'idea di impiantare una scuola di volo a vela in Firenze scorse nei
dirigenti dell'Aero Club, nell'inverno dell'anno 1930.

A tale scopo fu fatta nel Febbraio dello stesso anno una gita all'ae-
roporto di Pavullo nel Frignano per rendersi conto dell'organizzazione e
del funzionamento della scuola, e del materiale di volo da impiegare.

A Pavullo era allora comandante il Cap. Mannini il quale fu largo di
notizie tecniche e di consigli, ed allo scopo di iniziare al più presto
la scuola di Firenze, fu acquistato, in una seconda gita fatta a Pavullo,
un apparecchio da completare di intelatura, verniciatura, cavi e comandi.

105
182

Tale apparecchio doveva servire per iniziare una costruzione in serie e costituire così il materiale di volo occorrente al funzionamento della scuola.

Questo primo apparecchio fu acquistato col concorso finanziario del Sig. Remo Rossi, socio fondatore dell'Aero Club "Luigi Gori" di Firenze.

Successivamente, per la costruzione in serie degli apparecchi e l'attrezzamento necessario alla lavorazione, misero a disposizione i fondi necessari un ammontare di circa L. 50.000. i Soci Sigg. Dott. Ing. Gian Angelo Sperti e Prof. Dott. Enzo Fusini.

La costruzione degli apparecchi iniziata nel Settembre 1930 presso il laboratorio di carpenteria di Firenze fu affidata all'Ing. Guido Antoni e terminata agli ultimi dello stesso anno, di modo che ai primi di Gennaio erano a disposizione della scuola di Volo a Vela di Firenze N°6 apparecchi oltre a quello acquistato a Pavullo che era stato completato, tutti apparecchi del tipo "Zegling".

Perciò, dopo la scuola di Pavullo era certamente la scuola di Firenze quella che aveva il maggior numero di apparecchi, oltre un attrezzamento completo per la rapida costruzione di altri apparecchi che nell'intendimento dei promotori, doveva servire, non solo al rifornimento e all'efficienza della scuola di Firenze, ma anche fornire parti di ricambio ed apparecchi a prezzo di costo altri Aero Club.

I 7 apparecchi ebbero il collaudo del R. Italiano Navale ed Aeronautico e risultarono perfettamente idonei al volo per cui furono rilasciati i relativi certificati.

I voli di collaudo furono effettuati sul nuovo campo di aviazione di Firenze "Peretola" dal Cap. Pilota Piero Bergonzi, istruttore alla scuola di Pavullo, inviato espressamente dal Gabinetto del Ministro.

Approntato così il materiale di volo, ed istituito il Regolamento della scuola, furono aperte le iscrizioni. Nel frattempo a scopo dimostrativo e di propaganda vennero eseguiti dallo stesso Presidente dell'Aero Club Cap. Pilota Ing. A. Digerini Nuti Tomohai, numerosi lanci che vennero

ripresi in un film Luce.

Oltre 200 furono gli allievi appartenenti alle più svariate classi sociali, tra cui 100 Universitari; che fecero domanda di iscrizione alla scuola.

Sebbene l'iniziativa, come ben si può comprendere, non avesse alcun carattere speculativo, fatto un preventivo del puro costo dell'esercizio della scuola (istruttori, assicurazione apparecchi ed allievi, riparazioni manutenzione ecc.) la quota fissata per ciascun allievo risultò di L.400. quota che determinò l'allontanamento della maggior parte degli iscritti e la sospensione temporanea dell'inizio dei corsi, in attesa anche delle decisioni del Comitato Centrale di volo a vela formatosi a Roma presso il R.Ae. d'Italia, che aveva promesso di richiedere ed ottenere dal Ministero dell'Aeronautica una sovvenzione per ogni allievo che avesse compiuto il brevetto.

Il complessivo numero dei lanci eseguiti in piano con gli elastici è stato di circa 50 .

IL PRESIDENTE

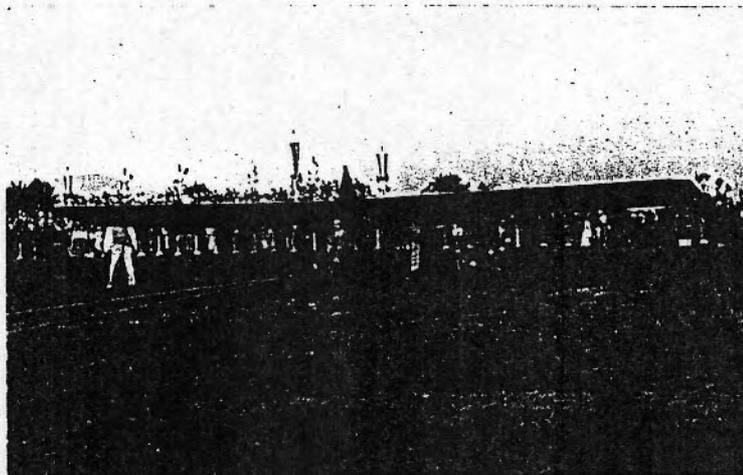
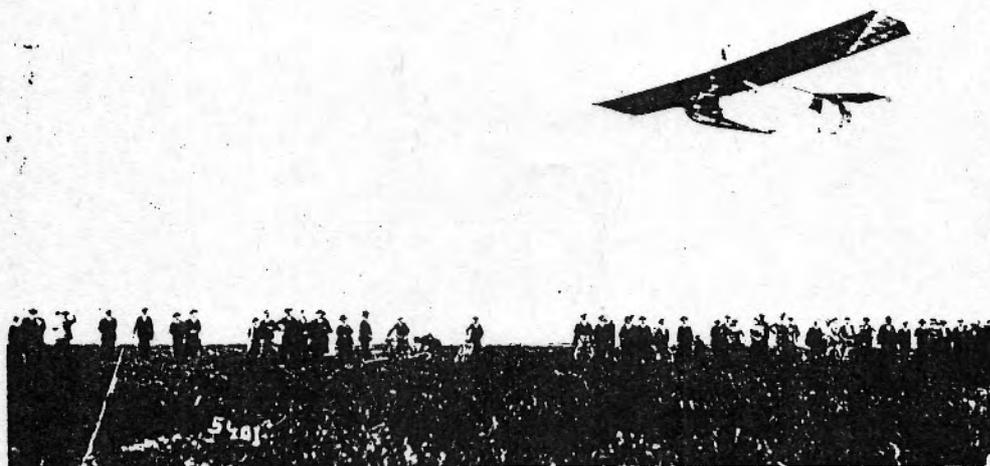
F.to Ing. A. Digerini Nuti Tolomei .

AERO CLUB CARLO DEL PRETE LUCCA, Piazza Napoleone 2
Non hanno risposto.

AERO CLUB UMBERTO PERTICUCCI AREZZO , Via G. Monaco 4 bis
Non hanno risposto.

AERO CLUB PELLEGRINO SAULI SIENA, Piazza Tolomei 1
Hanno risposto. Nessuna attività.

AERO CLUB BOBY CECCHERINI GROSSETO, Via E. Zola 7
Non hanno risposto.



Aero Club "Luigi Gori" Firenze



AERO CLUB UMBERTO CEI

PISA, Lungarno Regio 1

Non hanno risposto.

M A R C H E

AERO CLUB ERNESTO FOGOLA

ANCONA, Via Stamura 4

Questo Aero Club non ha potuto svolgere nessuna attività nel campo del volo a vela e ciò per le difficoltà finanziarie in cui si trova per causa delle passate gestioni amministrative. Se riusciranno in breve a superare queste difficoltà finanziarie è loro vivo intendimento di dedicarsi con attività allo sviluppo del volo a vela nella provincia.

AERO CLUB UMBERTO PIAZZI

MACERATA, Casa del Fascio

Non hanno risposto.

AERO CLUB MARIO TARELLI

ASCOLI PICENO, Palazzo Roma P.N.F.

Non hanno risposto.

AERO CLUB GIORGIO RINOLFI

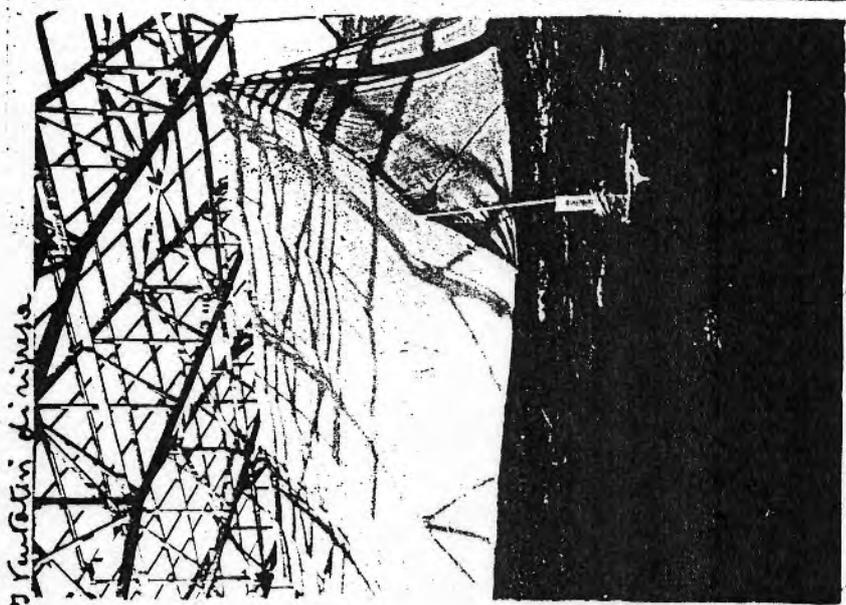
PESARO, Via Palestro 27

Non hanno risposto.

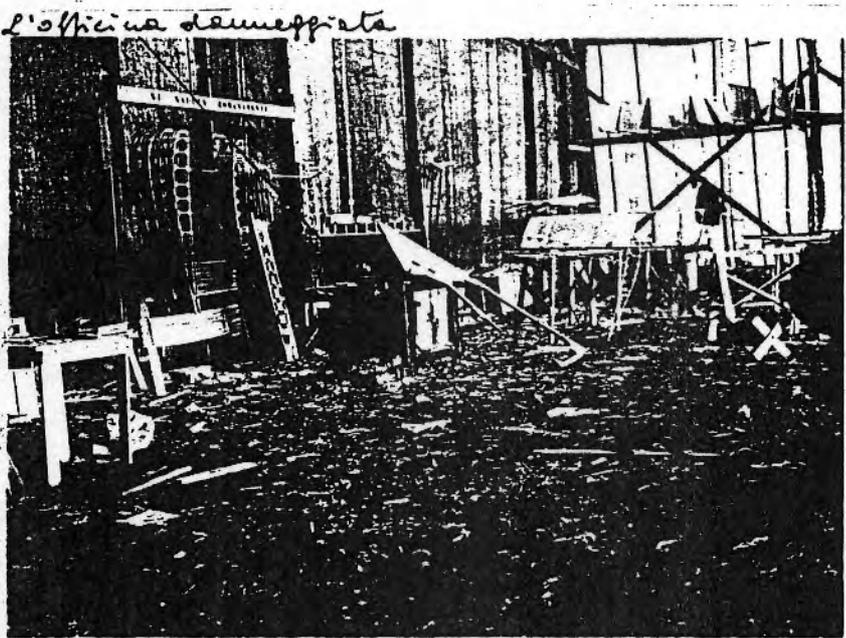
AERO CLUB FAUSTO CECCONI

FERMO, Palazzo Azzolini

Non hanno risposto.



7 Kumbini di nipe



L'officina demessa

NOTIZIE SULL'ATTIVITA' DELLA SCUOLA

DI VOLO A VELA DI PAVULLO DALLA SUA ISTITUZIONE A TUTTO IL 1932-X°

Pavullo nel Frignano sorge nell'Appennino a 48 Km. da Modena ed a 682 metri di quota.

E' a Pavullo che nel 1927 S.E. Balbo, aderendo all'interessamento appassionato del Comm. Corni, allora Segretario Provinciale di Modena, del Comm. Ghibellini, allora Podestà di Pavullo, del Capitano Nannini e del costruttore Teichfuss, dispose per l'istituzione della 1^a Scuola Italiana di volo a vela, alla quale il Ministero dell'Aeronautica destinò quali istruttori degli Ufficiali Piloti.

Comandante della Scuola fu il Cap. Nannini Sig. Umberto. Venne scelto un campo a circa 2 Km. dalla città, fu eretto un hangar di tela mentre gli allievi venivano sistemati nei locali dell'ex palazzo Ducale di Pavullo.

I primi apparecchi del tipo scuola, derivati da un tipo tedesco, vennero costruiti presso lo stabilimento costruzioni del Ministero dell'Aeronautica a Roma. Alle riparazioni provvedeva il Teichfuss.

La Scuola fu aperta l'8 Agosto 1927 e chiusa l'8 Ottobre dello stesso anno.

Durante questo periodo i risultati ottenuti furono i seguenti:

Allievi presentati alla visita.....	N° 65
Allievi idonei.....	35
Totale brevettati.....	22
Brevettati "A".....	22
BREVETTATI "B".....	2

Numero dei voli..... N° 1730.-

La Scuola veniva chiusa durante il periodo invernale e riprendeva in estate la sua attività.

Intanto si provvedeva alla sistemazione del campo, attrezzandolo in forma completa di aeroporto, tantoché nel giro aereo d'Italia, i concorrenti facevano scalo a Pavullo.

Per il 1929 furono portate a termine le opere edilizie. Così l'Aeroporto di Pavullo, Scuola di pilotaggio di velivoli senza motore, veniva dotato di una caserma di 140 posti ed un hangar in cemento armato.

Teichfuss intanto, dedicandosi alle costruzioni aeronautiche, portava a termine apparecchi di tipo superiore, derivati dai velivoli tedeschi. Era più tardi con questi velivoli che si compivano i programmi aerovelieri nelle due giornate dell'Ala a Roma.

Con l'assetto dato da S.E. Balbo alla Scuola di Pavullo, veniva compiuta una efficace opera di propaganda, giacché si poteva così aumentare il numero degli allievi, mentre le istruzioni acquistavano un ritmo più celere e più organico, per l'esistenza di una completa officina, sistemata nell'Aeroporto.

Il Capitano Nannini Sig. Umberto tenne il comando della Scuola anche per gli anni 1928, 1929, 1930.

Gli istruttori furono: il Capitano Accardo Sig. Fernando, il Capitano Bergonzi Sig. Piero, il Capitano Contoli Sig. Adolfo, il Ten. Signoralli Sig. Bernardo, il Ten. Isseman Sig. Carlo.

Le attività durante questi anni furono rispettivamente:

- 1928 -

Totale voli.....	N° 2230
Allievi iscritti.....	40
Allievi brevettati.....	30
Brevettati.....	30
Brevettati B	4

Durante il 1928 ebbe a lamentarsi un incidente mortale alla Scuola;

l'Avanguardista Giulio Paolucci decedeva in seguito ad un incidente di volo. Al nome del Paolucci é attualmente intestato l'Aeroporto di Pavullo.

- 1 9 2 9 -

Totale voli.....	N° 7940
Allievi iscritti.....	127
Allievi brevettati.....	99
Brevettati A.....	93
Brevettati B.....	6

- 1 9 3 0 -

Totale voli.....	N° 4683
Allievi iscritti.....	174
Allievi brevettati.....	140
Brevettati A.....	108
Brevettati B.....	44

Nel 1931 assume il comando della Scuola il Cap. Accardo Sig. Fernando. Intanto sotto l'impulso del nuovo risveglio Aeronautico voluto da S.E. Balbo e per la cresciuta passione voloveliera, ravvivata nelle varie località dagli Allievi brevettati a Pavullo, si moltiplicano le iniziative personali.

Si rende conto delle nuove necessità il Ministero della Aeronautica il quale dispone perché venga effettuato alla Scuola, un corso per istruttori di volo a vela, tratti dai piloti della riserva aeronautica.

I risultati per il 1931 si concludono come segue:

Totale dei voli.....	N° 4683
Allievi iscritti.....	195
Allievi brevettati.....	160
Brevettati A.....	142
Brevettati B.....	32
Nomine ad istruttori.....	9

Nel 1932 assume il comando della Scuola il Cap. Gentile Sig. Rodolfo.

Come istruttori vengono destinati il Ten. Issemann, il Ten. Mazzaron, il Ten. Scarabellotto, il S.T. Parisi.

Fino al 1930 gli allievi vengono dati dalle Avanguardie Giovanili Fasciste. Nel 1931, oltre questi Allievi, il G.U.F. invia una schiera di elementi appassionati e tecnicamente perfetti.

Nel 1932 gli allievi vengono tratti da elementi appartenenti ai Fasci Giovanili di combattimento.

Preoccupazione costante del Comando Generale é stata quella di inviare allievi appartenenti a tutte le Provincie d'Italia.

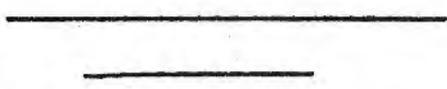
Un provvedimento del genere, mirava a rendere più efficace la propaganda ed a favorire l'istituzione delle scuole locali.

I risultati ottenuti nel 1932 sono i seguenti:

Totale voli.....	N° 8048
Allievi iscritti.....	235
Allievi brevettati.....	216
Brevettati A.....	167
Brevettati B.....	120
Nomine ad istruttori.....	27

Ritenendo che il brevetto B fosse la realizzazione più completa nel campo aeroveliero, sono stati fatti tutti gli sforzi possibili per brevettare in tal grado il massimo numero degli allievi.

Per la prima volta in quest'anno tutti i brevettati B hanno potuto montare un apparecchio a fusoliera, avendo così la possibilità di avvicinarsi alle caratteristiche dell'apparecchio a motore.



X La Scuola di Pavullo dall'anno della sua fondazione fino ad oggi, ha segnato un continuo crescendo nelle sue attività.

Gli allievi sono stati sempre forniti di tutte le cognizioni tecniche indispensabili al volo.

Particolare cura é stata posta nella preparazione degli istrut-

tori, acciocché essi, tornando nelle varie sedi, fossero provvisti delle capacità indispensabili per provvedere all'impianto della Scuola.

Sono moltissimi gli Allievi che, brevettati negli anni precedenti, ritornano a Pavullo per gli allenamenti.

Mentre questo fatto é prova inconfutabile di sana passione, viene anche a permettere di perfezionare successivamente i vari elementi.

Sono appunto questi elementi che, rientrati in sede, dinamizzano e facilitano le organizzazioni delle Scuole Provinciali.

Coloro che fra i brevettati di Pavullo, hanno successivamente concorso ai bandi per piloti a motore, giunti alle scuole di pilotaggio hanno dato sempre ottimi risultati, distinguendosi sulla massa degli allievi.

Il volo a vela, quindi, accoppia mirabilmente alla sua azione di propaganda e di vita sana all'aria aperta, quell'enorme fattore di preparazione che non può sfuggire ad un attento esame statistico.

IL COMANDANTE DELLA SCUOLA
(Cap.A.A.pil.R. Gentile)

PIEMONTE

AERO CLUB GINO LISA

TORINO, via del Carmine 13

Quando 10 anni or sono, coloro a cui era rimasta in cuore la sacra fiamma della passione aviatoria, compresero come l'avvento fascista avrebbe ridato alle Aquile Italiane il dominio del Cielo, tutte le sopite energie si risvegliarono; e degli occhi di coloro che conobbero l'ebbrezza della gloria dei voli di guerra, il Cielo d'Italia parve nuovamente bello, forse non abbastanza vasto per i loro voli.

E da quel giorno ad oggi, furono percorsi tutti i Cieli del mondo, dimostrando quale fosse l'ardire e l'ardore dei nostri aviatori.

L'eroismo degli aviatori di guerra, l'audacia degli aviatori dell'Italia Fascista, l'uno e l'altra esaltati dall'entusiasmo di chi vive di questa passione di gloria; rappresentano un quadro così meraviglioso per la nuova generazione, sì che il desiderio di divenire aviatori è nel cuore di tutti i giovani.

Giovinanza d'ali - è tutto un programma - programma che si svolge regolarmente nell'intendimento di fucinare non solo le coscienze, ma addirittura i nuovi volatori di domani.

A Torino per la propaganda nelle scuole e nel pubblico in generale, molto si è fatto in questi ultimi anni; ed il seme buttato, nei corsi di vulgarizzazione aviatoria, ai ragazzi delle scuole elementari, ha fruttato oggi quella falange di giovani che formano il reparto Pre-Avieri dei Fasci Giovanili di Combattimento di Torino.

Questo reparto è stato formato al principio dell'anno decimo e fu regolarmente inaugurato il 22 Novembre 1931 (X°) al Campo Gino Lisa alla presenza delle autorità cittadine.

In un anno si è svolto il programma al quale accenniamo, ottenendo i risultati che esponiamo.

E' stato svolto un corso di storia dell'aviazione in generale e di

storia dell'aviazione Italiana in particolare, in 12 lezioni - oltre a questo programma è stata svolta anche la materia trattante :

Aviazione Militare

Aviazione Civile

Tipi d'apparecchi e motori

L'aviazione suoi progressi ,le applicazioni in avvenire.

Per gli allievi furono compilate e distribuite gratuitamente le dispense, non potendo per ovvie ragioni economiche dare a loro addirittura un libro di testo.

Gli allievi iscritti a questo corso di vulgarizzazione aviatoria furono 478.

Contemporaneamente si svolgerano i corsi per montatori, motoristi e radiotelegrafisti. Questi corsi furono tenuti alla Scuola Motoristi e Montatori di Aviazione di Via Luserna, Scuola approvata dal Ministero dell'Aeronautica, diretta dall'Ing. Polettini.

Furono brevettati 22 motoristi ed 8 montatori. Durante il corso gli allievi furono molto selezionati, credendo più utile formare pochi ma realmente buoni.

Per fare svolgere questo corso ebbero l'aiuto finanziario del Podestà e del Comm. Porino.

Fu pure tenuto, dal Camerata Ing. Gioscia un corso preparatorio per i radio telegrafisti, durante il quale fu svolta tutta la parte elettrotecnica generale. Degli allievi iscritti soltanto uno fu rimandato.

Come pratica di volo, due furono i Giovani Fascisti che conseguirono il brevetto di Pilota Aviatore: Boetti ed Ayres .

Al principio di Giugno si era intanto riusciti ad iniziare la Scuola di Volo a Vela, avendo quali istruttori i piloti Brae Papa, Rolandi e Cus.

L'apparecchio fu gentilmente regalato dal Camerata Cravario, e il Cav. Uff. V. Bonomi e Ing. Silva vennero a praticamente far conoscere ai giovani il volo a vela a traino ed a lancio da collina; ricordiamo gli esperimenti di traino fatti al Raduno d'Ali, e quelli di lancio dalla collina di Monte Calvo sopra Casoleto.

Nel Maggio erano già stati inviati alla Scuola di Pavullo nel Frignano 6 allievi, dei quali 5 conseguirono il brevetto.

Gli iscritti al volo a vela, andarono man mano aumentando, e le lezioni si seguirono regolarmente ogni Giovedì sera ed ogni Domenica sintanto che l'unico apparecchio in dotazione, subì avarie tanto gravi da non poter più essere usato.

Nel Settembre all'appello fatto dal Ministero dall'Aeronautica per inviare allievi alla Scuola di Pavullo, il corso Pre-Avieri di Torino ha risposto inviando 20 Giovani Fascisti dei quali 15 conseguirono il brevetto di secondo grado e gli altri quello di primo. Abbiamo avuto così la soddisfazione di aver inviato il nucleo più numeroso e di aver ottenuto i risultati migliori con l'encomo dello stesso Direttore della Scuola Comandante Della R. Aeronautica, Gentile.

Durante i corsi pratici al Gino Lisa parecchi Pre-Avieri ebbero il loro battesimo di volo, gratuitamente offerte dal Cometa Ing. Polonari.

Per interessamento del nostro Comando Federale, fra le reclute di questo anno, poterono entrare a far parte della R. Aeronautica 23 Giovani Fascisti, dalle varie specialità. Uno di essi entrò all'Accademia della R. Aeronautica - fra questi il Giovane Fascista Pozzi Dionigi, ha già conseguito il brevetto di Pilota Militare.

Non dobbiamo dimenticare che nella costruzione dei modelli volanti e nel concorso di Roma, i nostri Giovani Fascisti si distinsero - il Giovane Fascista Giolito riuscì ad ottenere con il suo modello la velocità di 87 km. orari, piazzandosi ai primi posti nella coppa Bonmartini.

Rendiamo noto che tutto quanto sopra non ha gravato finanziariamente sul nessun bilancio; abbiamo avuto validissimi collaboratori; oltre agli insegnanti ed alle persone nominate sopra; vanno giustamente ricordati gli aiuti avuti dai Dirigenti dell'Aerocentro Gino Lisa, che ci ospitarono e tanto ci aiutarono; il Cav. Cravario che generosamente donò ai Giovani Fascisti Pre-Avieri l'apparecchio per iniziare la scuola di volo a vela; la Società Anonima S.A. Fiat che ha messo a nostra disposizione materiale didattico,

che ci servirà per i corsi venturi o l'Istituto Industriale che ci diode l'aula per le lezioni.

Tutto questo è stato svolto nell'anno X°.

Corsi teorici e pratici questi, che fanno conseguire ai Giovani un brevetto di specialista che dà a loro il diritto di essere arruolati alla R. Aeronautica, oltre al diritto di concorrere ai vari bandi che il Ministero dell'Aeronautica ogni anno pubblica per l'arruolamento volontario alla R. Aeronautica.

La Provincia di Torino; classicamente industriale, ha una gioventù per ereditarietà già preparata per dedicarsi con buoni risultati a quei mestieri ed a quelle professioni che hanno attinenza alla meccanica. Si può infatti dire che, i bimbi Torinesi appena nati respirino "l'aria del motore". Se per puro caso si interroga infatti, un ragazzetto da noi chiedendogli, ad esempio cosa sia un pistone, od una biella, od un cilindro di un motore, ben difficilmente il giovane rimane imbarazzato nella risposta, poichè quotidianamente, in famiglia, nei crocchi dei vicini o fra i compagni stessi sente parlare di motori, di parti di motore, di risultati ottenuti per motori nuovi

Se si ammette la teoria che "l'ambiente fa l'uomo" a Torino tutti o quasi tutti i ragazzi che devono scegliersi un mestiere, dovrebbero diventare meccanici o motoristi.

Torino aviatoriamente è in prima fila per la costruzione aeronautiche sia per i motori che per aeroplani, basta infatti citare a questo proposito i cantieri della Fiat.

Sarebbe assurdo partendo dal nostro principio, aver la pretesa di trovare, in una regione prettamente agricola, una disposizione d'animo così spiccatamente orientata verso la meccanica, fra i giovani, come esiste invece a Torino. E' inoltre da notare che gran parte dei Giovani Fascisti appartenenti ai Fasci di Torino, sono già operai meccanici perciò l'istruzione pre-aviatoria motorista è largamente facilitata.

Torino inoltre ha una tradizione aviatoria indiscutibile, ed è uipo' nel sangue di tutti i Torinesi quella passione che fu prima a svilupparsi tra noi. Tutto il movimento aviatorio dato dai gloriosi stormi di stanza a

Mirafiori ed a Venaria , e dall'industria aviatoria locale, fa sì che la popolazione ha già una coscienza aeronautica. Chi poi per l'aeronautica ha passione ha potuto integrare le sue nozioni, frequentando i corsi di vulgarizzazione d'aviazione tenuti negli scorsi anni, e al pubblico in generale, ed ai ragazzi delle scuole in particolare.

Torino ha in questi 10 anni di Regime, man mano preparato il terreno per la preparazione del reclutamento degli aviatori di domani, ed il suo sforzo non fu vano - i risultati di quest'anno è il primo coronamento del lavoro svolto.

Per l'anno XI° è nostra intenzione dare molto sviluppo ai Pre-Avieri, in special modo per quanto tratta il volo a vela. Quest'anno la scuola di volo a vela avrà nuovamente quali istruttori i piloti Bras Papa, Rolandi e Cus; essa passa sotto l'egida dell'Aero Club, ed all'uopo il Gruppo Pre-Avieri avrà un rappresentante in seno al Consiglio dell'Aero Club.

Hanno pertanto fatta domanda per il corso di volo a vela 70 Giovani Fascisti e già oltre questi, 50 Giovani hanno subita la visita psicofisiologica per l'idoneità al volo risultando abili.

E' aspirazione di tutti di poter ottenere l'impianto della scuola di Volo a motore.

Già sin dal principio di Novembre si sono iniziati i nuovi corsi per i montatori, motoristi, radio telegrafisti ed elettricisti; ad essi sono iscritti oltre 50 Giovani Fascisti.

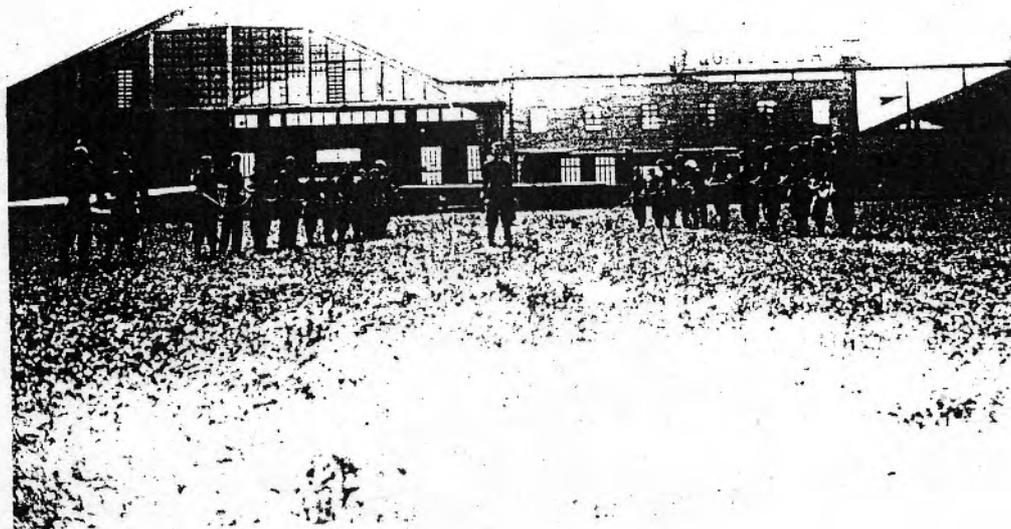
Si inaugura stasera ufficialmente l'attività del Gruppo Pre-Avieri dell'anno XI°, oltre 400 sono gli iscritti - noi riteniamo che si verrà man mano, ad ottenere di formare fra i Giovani Fascisti tutto quell'elemento che è necessario all'arruolamento del personale per la R. Aeronautica.

Il lavoro svolto è l'inizio di quanto si otterrà domani istruendo quella falange di Giovani Fascisti che , nel nome degli eroici piloti caduti in guerra, dei gloriosi rinnovatori dell'Ala Italiana in un primo decennale , è più che altro il pensiero del Quadriviro Italo Balbo, e del Duce, non attende che di poter dimostrare che con il loro ardire sapranno continuare l'eroica tradizione e formare con le loro nuove ali una altissima inviola-



Gruppo giovani fascisti guidati da Ciro Togliatti.

Aero Club Giovinetti Torino



Di nuovo al mio appartamento

Atto Club "Gino Lisa" Torino

bile frontiera: stormi possenti per la difesa e la conquista nella sempre progressiva marcia del Popolo Fascista Italiano verso l'Impero.

AERO CLUB GIUSEPPE MOTTA

ALESSANDRIA, Via Zona 4

Non hanno risposto.

AERO CLUB ROBERTO FORNI

NOVARA, presso Ing. Canestrini

Non hanno risposto.

AERO CLUB G. BATTISTA BOTTALDO

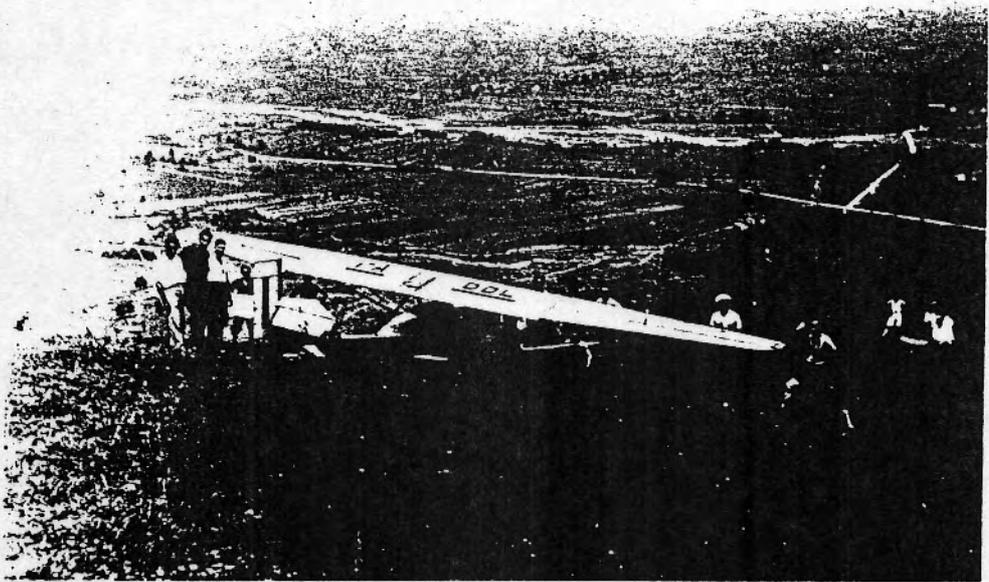
AOSTA

Non esiste più

AERO CLUB A. MARIO FERRERO

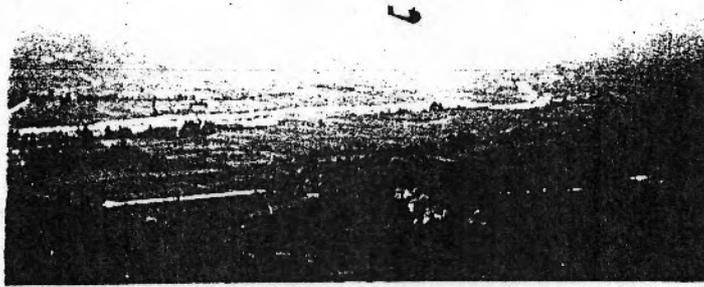
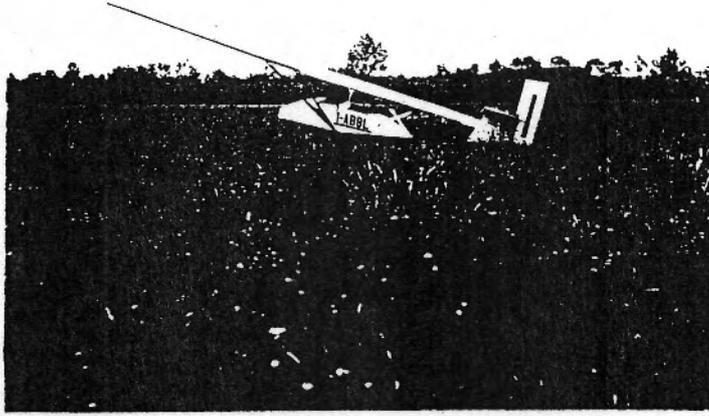
CUNEO, Corso Nizza 5

Non hanno risposto.



Il Biancone a Monte Galvo.

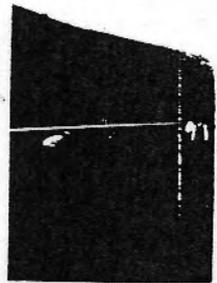
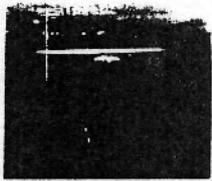
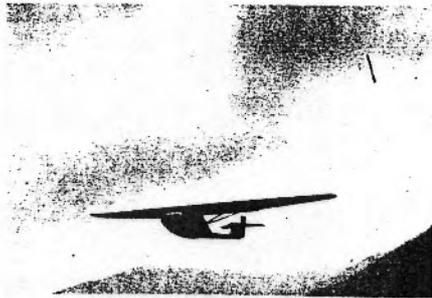
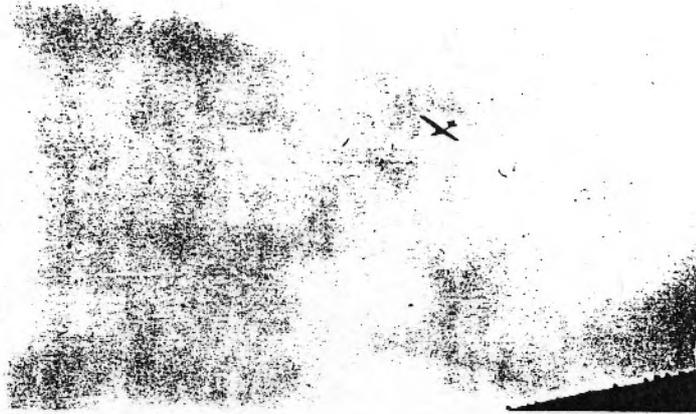
IL LANCIO DEL "BIANCONE" A MONTE CALVO (TORINO)



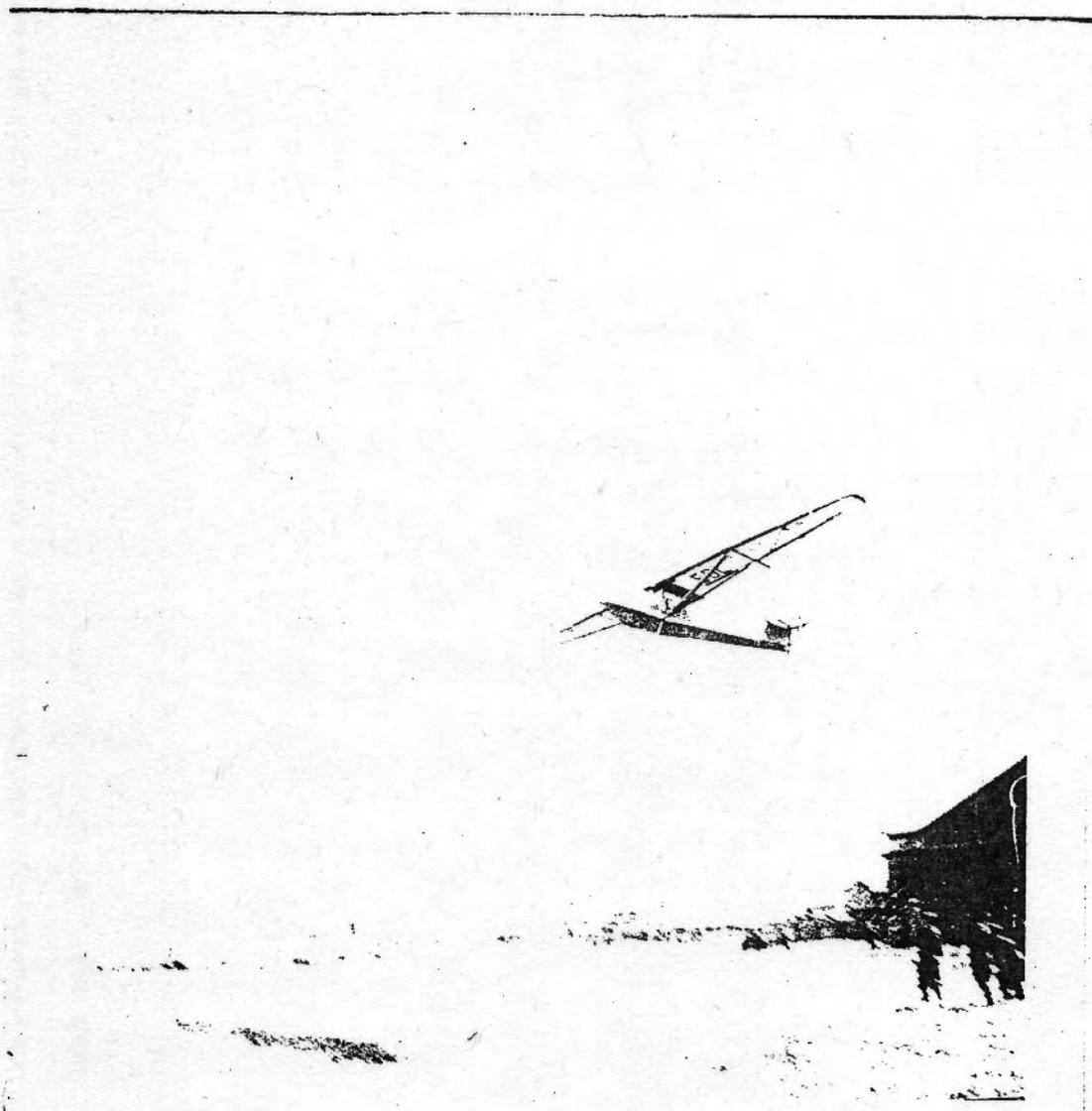
Il lancio del "Biancone" a Monte Calvo (Torino)

Torino

Il volo del "Biencone" nelle zone di Monte Colvo

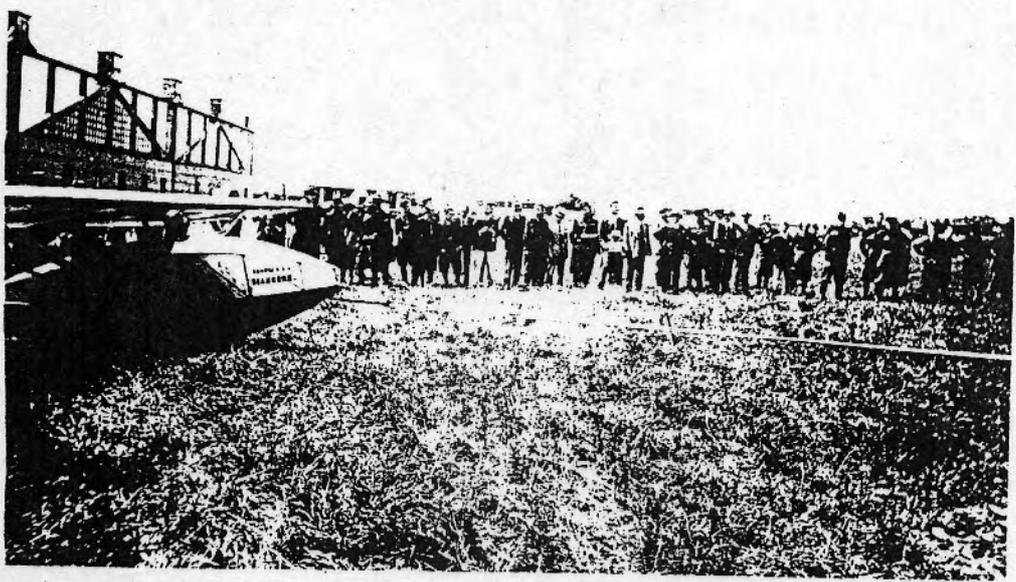






El Biavon in parting

New York City



St. Bernard on Island

New York City



IL TROFEO BONOMI PER IL VOLO A VELA



Il Trofeo "C A S T I G L I O N I" per il Volo a Vela.
Attuale detentore é il pilota Ing. Rolandi per il volo eseguito
col "Balestruccio dell'Aeronautica Bonomi"

L O M B A R D I A

AERO CLUB EMILIO PENSUTI

MILANO - Via Ugo Foscolo N° 3

L'attività del Volo a Vela svolta da questo Aero Club, si è iniziata con un campeggio chiamato "VOLOVELOPOLI" in località Mottarone - Val Scocia - con un corso che ebbe la durata di 12 giorni.

Per detto corso l'Aero Club raccolse da Enti e da privati la somma di L.7.000. contro circa 10.000. Lire di spese.

La Scuola era diretta dal Cav.Uff.Ostali assistito dall'istruttore del volo Signor Perego.

Di 22 allievi iscritti al corso, 16 eseguirono le prove per conseguimento dell'attestato A, 5 vennero esclusi per numero insufficiente di lezioni, mentre 1 non poté compiere tutte le prove per il conseguimento del brevetto B perchè la Scuola non era dotata di un apparecchio adatto per tali prove.

In tutto vennero eseguiti 312 lanci. Nessun incidente alle persone, qualche lieve incidente agli apparecchi pur raggiungendo un'efficienza costante di 2 apparecchi in linea su 3 in dotazione al campeggio.

Gli apparecchi erano 3 "Zogling", modificati "Allievo Bonomi", costruiti dalla Società Aeronautica Bonomi di Erba Incino.

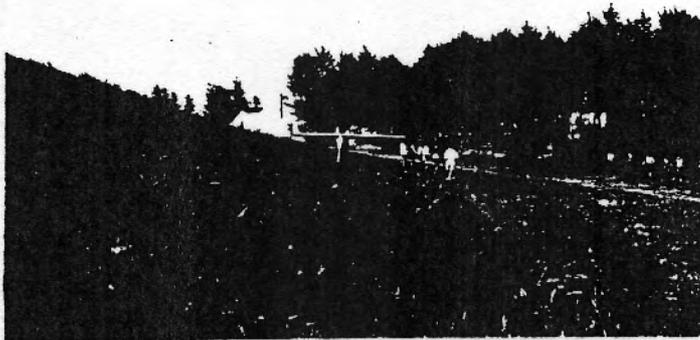
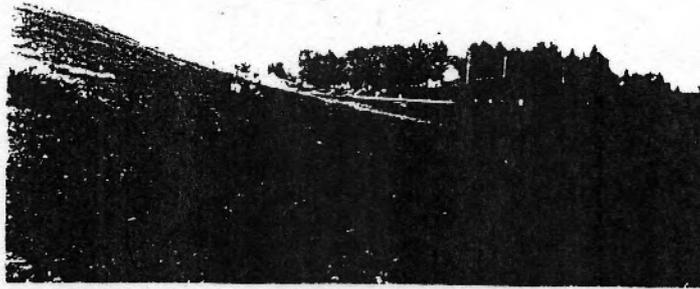
AERO CLUB ANTONIO COMINOTTI

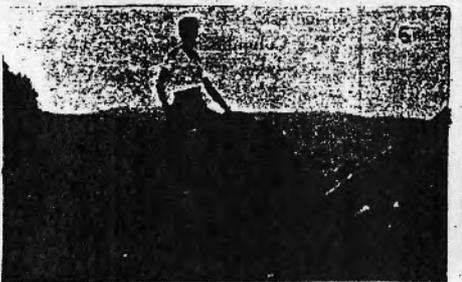
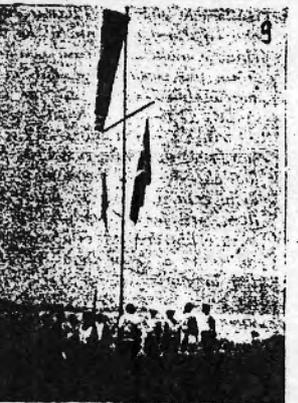
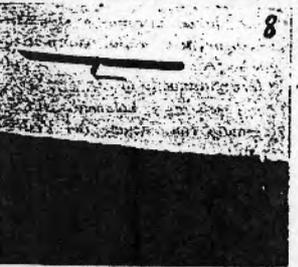
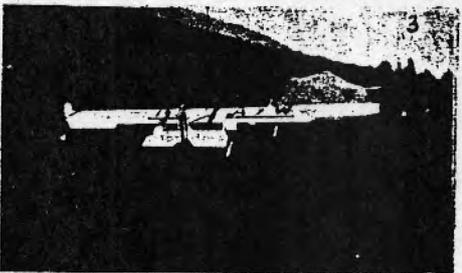
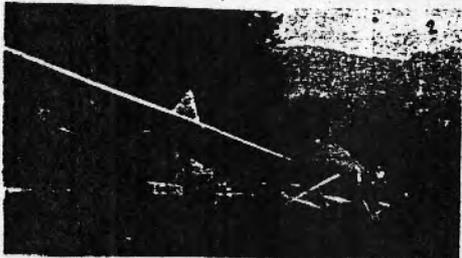
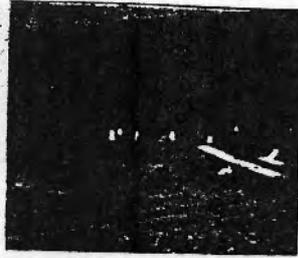
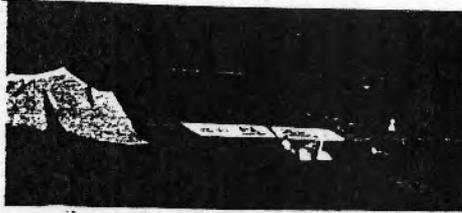
BRESCIA, Corso Zanardelli 21

Questo Aero Club non ha mai pensato ai Voli a Vela per mancanza di zone adatte.

Ora però che si sono resi pratici i sistemi di lanci a mezzo traino meccanico e che fra i Soci vi sia trovano degli allenati in tale volo, si spera per il prossimo anno di impiantare anche a Brescia un campo di Volo a Vela.

IL CAMPEGGIO DI VOLO "VELOPOLI" ORGANIZZATO
DALL' AERO CLUB "EMILIO PENSUTI" DI MILANO





IMPRESSIONI FOTOGRAFICHE DELLA "VELOVELOPOLI"

1) Traino verso gli attendamenti - 2) Nell'ora di riposo - 3) Ricupero di un apparecchio dopo il lancio - 4) Un gruppo di allievi giovani fascisti - 5) Pierino.... la tratrice quadrupede del campeggio - 6) Prove per voli di maggior durata sul campo di Val Scoccia - 7) L'istruttore col megafono comanda il "Via" - 8) Un allievo in volo - 9) Il rito mattutino dell'alza Bandiera.

AZIONI DI VOLO VELIERO DEL DOTT. E. CATTANEO

Pilota aviatore brevettato alla scuola di Cameri (Gabardini) il 23 Marzo 1918. Attualmente pilota Sergente della Riserva Aeronautica, in allenamento.

In possesso del brevetto di volo a vela n° 12 C della F.A.I.

Squadrista nei Fasci di Combattimento dal 10 Novembre 1919; uno dei fondatori ed alfiere della Squadra aviatori fascisti "E. Pensuti".

Costituiva, Ottobre 1923, il Gruppo Universitario Aviatorio di volo a vela in collaborazione coll'Ing. Cambilargiu e lo studente Segrè. Con tale Gruppo partecipava alle gare internazionali di Asiago, dal 1 al 20 Ottobre 1924, organizzate dalla Lega Aerea Nazionale: 1° classificato in altezza, su apparecchio "Goliardia".

Frattanto si erano costituiti in Italia diversi gruppi universitari di volo velero, che poi finirono con lo sciogliersi; mentre egli teneva vivo il Gruppo aviatorio pavese, intraprendendo la costruzione del velivolo "G.P.I." progettato dall'Ing. Abate. Con questo apparecchio il dott. Cattaneo eseguiva, nel 1926, numerosi voli alla Malpensa.

Il 18 Dicembre 1926, aggiudicava all'Italia il primato mondiale di distanza per velivoli senza motore, lanciandosi con lo stesso "GPI" dal Campo dei Fiori e atterrando a Malnate, frazione fuga della Rocca; con un volo di 19' e 17" e con una distanza di m. 11800, omologata dalla F.A.I. in m. 10.800.

1927, novembre, dopo opportuni cambiamenti nei comandi e nei pattini d'atterraggio, eseguiva le prime esperienze di voli sulla neve in Valle della Tolla (Vedi pubblicazioni sulla "Gazzetta dello Sport" di quei giorni).

6 Gennaio 1928, in volo dalla cima del Mottarone (m. 1450) per tentativo di traversata del Lago Maggiore che dovette essere interrotto risultando l'impossibilità della traversata. Il volo ebbe una durata, omologata da Trevisan e Ostali, di 10 minuti ed un percorso di m. 6500 atterrando a Cima della Tolla (m. 1100.)

Passava frattanto allo studio della propulsione a razzi. Ne praticava l'applicazione al suo velivolo "GPI" e nel Giugno 1931 dava corso ai primi esperimenti che si fossero compiuti nel genere effettuando 9 voli di cui 2 con distanza superiore al Km.

1931 in possesso del K.25 della Ditta Fieseler di Kassel e dell'autorizzazione a costruirne.

Agosto 1931 esperienze e voli al Piano del Tivano, Agosto 1931 fondata la Sezione di Volo Sperimentale del GUF a Milano con D'Ippolito la quale ha questo programma; già in corso di attuazione. 1° Costruzione di un velivolo; già effettuata. 2 Pubblicazione di un libro divulgativo intitolato: "Il Volo a Vela ed il suo domani" con prefazione dell'On. A. Locatelli, medaglia d'oro, già uscito. 3 Film cinematografico dal titolo "Il Volo a Vela" di proprietà per l'Italia del Dott. Cattaneo che egli divulgherà per la Propaganda del Volo a Vela: dove si mostra la costruzione, i sistemi di lancio, i voli e gli esperimenti diversi ad essi con-

giunti e storia: é già in corso di esecuzione. 4° Voli di propaganda per il G.U.F. da effettuarsi prossimamente. Inizio della costruzione di un grande veleggiatore: per il quale già state concluse le trattative per l'esecuzione. Servità per il film ed eventuali voli di propaganda. Il veleggiatore é biposto.

Fto. Ettore Cattaneo

L' apparecchio razzo



Il pilote dott. ETTORE CATTANEO

GLI APPARECCHI DEL PILOTA DOTT. CATTANEO



IL G.P. (Ing. Abete)

41 139

RELAZIONE PRESENTATA DALL'AVV. FRANCO SEGRÉ

M I L A N O

Il pilota Segré che ad Asiago ebbe modo di dimostrare come i nostri Goliardi fossero animati da un indomito coraggio e da una volontà fascista veramente encomiabili, invia una obbiettiva e completa cronaca della Campagna di Volo a Vela del "Febo Paglierini" ed in genere delle giornate di Asiago.

Se l'Italia di fronte ai concorrenti Tedeschi scesi in campo con 4 anni di esperienza può dire di avere fatto qualche cosa, questo si deve alla passione ed ai sacrifici di questi Goliardi. Infatti, ben 781 furono le ore che Segré ha trascorso nelle officine del Comm. Gabardini a Ceneri dal 3 Luglio al 1 Ottobre allo studio ed alla realizzazione del "Paglierini".

E' interessante notare che questo apparecchio (dono della munificenza del Comm. Gabardini) 1° È l'unico apparecchio Italiano che abbia potuto condurre a termine voli dal M. Sisemol 2° che il Febo Paglierini doveva possedere delle indiscutibili doti di Volo, stabilità ed equilibrio per poter essere guidato da un allievo del volo quale era allora l'Avv. Segré. 3° che il "Febo Paglierini" è stato l'unico degli apparecchi che abbiano partecipato al Concorso e che sia stato in grado sino alla fine ed oltre, altri voli ed altre prove. Questo tenuto conto del terreno solcato ancora dalle granate della nostra Guerra.

L'Avv. Segré ci invia pure un manifesto che è ben degno di essere riportato integralmente:

"STUDENTI!

Siano alla vigilia delle Gare internazionali per il primato del Volo a Vela. Mentre ad uno ad uno i Compagni, Le

RELAZIONE DOTT. BERRI' - Milano

Associazioni Solidarie, le Università d'Italia si ritirano dalla lotta, ad una ad una le nostre speranze le nostre passioni sono diventate realtà.-

Noi soli, studenti di Pavia, del grande, vecchio Ateneo siamo rimasti in lizza a tenere alto, nei cieli, contro gli tremolanti, i colori della nostra Bandiera e della Scuola.

Il nostro voto stà dunque per compiersi. Domani saranno tra noi i velivoli che hanno con tanta fiducia forgiato le nostre braccia ed i nostri cuori.

Siano accanto ad essi, a custodia ed a sprone, tutti i nostri più forti e più buoni pensieri.

P A V I A -

Come ieri, come sempre come sempre accettate questo nostro atto di forza e di devozione che vi offriamo e che lietamente compiamo anche per voi.

Accompagnate di cordialità la nostra fatica facendo alle macchine che abbiamo costruite per la vittoria e per l'onore donando agli ardimentosi il vostro plauso ed il vostro aiuto propiziante.

Gridate alto con noi su tutti e sopra tutto: Viva l'Italia - Viva l'Asup.

COMITATO D'ONORE - On. sen. Camillo Golgi Sen. - On Roberto Rampoldi Sen. - S.E. Comm. Dott. Umberto Rai, Prefetto - Comm. Proff. Pietro Faccari, Sindaco - On. Proff. Arrigo Solmi, Rettore - On. Prof. Eugenio Moralli - On. Massimo Bisi - Cav. Uff. G.B. Botta - Cav. A. Festa - Comando Presidio - Comando Distretto - Proff. Pericle Gamba - Ing. Luigi Pellegrini - Comm. Dott. Marco Biroli - Dott. Giuseppe Nocca - Dott. Angelo Campiglio - Cav. Uff. Giovanni Milner - Comm. Avv. Paride Borotta - Comm. G. Gabardini - Cav. Sante Vaccaro Brancalione -

Cap. Ing. Emanuele Cambilargiu - Gigi Scotti Fogliani, Studente,
 COMITATO ESECUTIVO - Cap. ing. Emanuele Cambilargiu - Gigi Scotti
 Fogliani - Mario Faverzani - Nino Castiglioni - Pippo Torreggiani
 Dado Taremelli. "

Il pilota Segré ebbe il vento di migliorare ad Asiago il record Italiano di distanza coprendo una retta di 600 metri e quello di durata volando per 60" e 4/5, dopo un drammatico lancio che il Segré così descrive:

" Al mattino del 19 provvidi a rinforzare l'assale del carrello con due tiranti del 2 partenti da una fascetta di 8/10 posta al centro dell'assale ed allacciati alla parte mediana dei montanti anteriori delle ali per sostenerlo nel caso che in nuovo bum all'arrivo volesse ritoccersi.

Raccomandai a Cattaneo calma ed attenzione nel comandare la manovra di lancio perché una falsa partenza sarebbe stata l'ultima se non per me, certamente per il "Paglierini"; al di sotto del piano di partenza, prima del prato di fondo valle, c'era uno strapiombo che non perdonava. Alla fusoliera feci radoppiare i tiranti che altra volta si erano rotti. Il Commissario di volo, Pilota Avv. Broglio, fece firmare il solito modulo. Cattaneo Ordinava la partenza. Il momento era serio: sapevo che una volta partito dovevo fare conto soltanto su di me o che una distrazione ed una sia pur minima esitazione non sarebbe stata tollerata dall'apparecchio. Diedi alcune disposizioni a Cattaneo nel caso il volo non avesse a riuscire bene: sull' aeroplano avevo fermato tra le ali il tricolore colmotto della vecchia "Sciesa": "Acta non verba". Avvertii che ero pronto. Il silenzio era grande, l'attimo solenne: una femminuccia che non potei identificare alla mia destra non trattenne un: "Mio Dio!", voltai la testa e risposi ridendo: "Si calmasse" Cattaneo diede il pronti! mi distolsi dalla femminuccia e concentrai l'attenzione alla manovra che stavo

per fare: era il primo vero volo: Cattaneo ordinò il: "Tirare!" l'elastico si tese al massimo: di botto sentii dietro di me che la coda si mollava innanzi tempo: si era spezzata la correggia e ne restava un pezzo nelle mani di chi avrebbe dovuto con essa trattenere il velivolo! Era una falsa partenza: mi preparai ad un virage fulmineo alla Zanibelli sul lato sinistro dove c'era meno gente, ma Cattaneo come il solito con la testa nelle nuvole, non si era accorto dell'inconveniente sopravvenuto ed aveva ordinato il: "Correre!!" ed il povero "Paglierini" non più trattenuto dal didietro, né lanciato dall'elastico continuò a rotolare come una carrettella sul pendio inclinato, trascinato dagli uomini che reggevano l'elastico!

Lo sostenni un pochino su una buca ...decollava... lo mantenni così quasi senza velocità (ormai l'elastico si era staccato e gli uomini erano restati indietro) fino all'orlo dello strapiombo, lo tuffai in esso: lo richiamai lentamente senza strappo: Meraviglia!!! l'apparecchio volava! Meraviglia! l'apparecchio non cadeva! Meraviglia! l'apparecchio rispondeva al comando degli alettoni con cui leggermente tentavo di assaggiarlo mantenendolo orizzontale al profondeur che manovravo leggermente avanti e indietro secondo la manovra dei campioni d'altalpe delle montagne Russe.

A tre riprese sentii una specie di scopoletta all'atto che sostenevo l'apparecchio ed ebbi la sensazione ben netta di una spinta dal basso in alto per cui al plané discendente si sostituisse un attimo di volo ascendente.

Ormai ero in pieno volo sopra la pianura: al di sotto in verticale vedevo in distanza la linea dei pali del telegrafo che non mi avrebbero più disturbato.

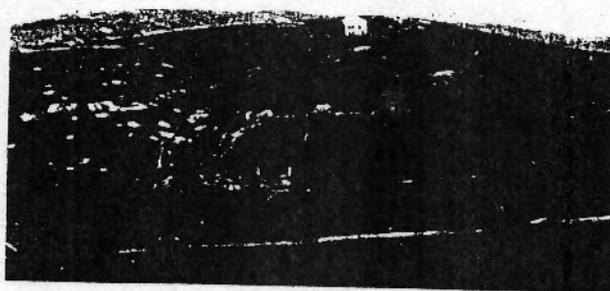
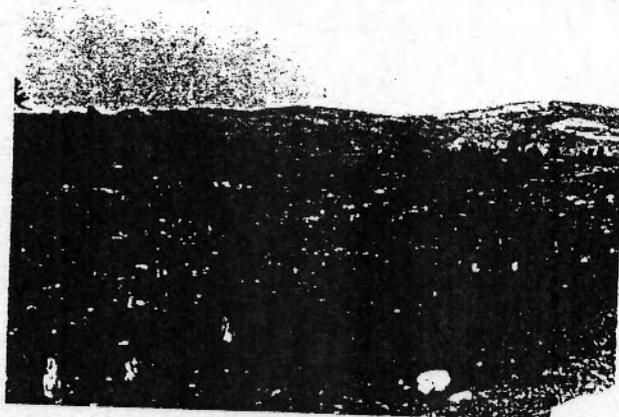
Non avevo paura di trovarmi così tutto solo per aria, al contrario mi sentivo sicuro, molto ben appoggiato, molto più sicuro che non in paracadute. Cercai di calcolare dove sarei andato ad atterrare perché visto che l'apparecchio non ostante tutte le previsioni catas-

143

PROFICHE del Comm. Gabardini, del Rettore, del Segretario Generale dell'Università sig. Spadoni, del Dott. Fortunato e di tutti gli altri non accennava a cadere ma continuava a stare in volo dovevo pensare a condurlo in porto. Mi dirigevo direttamente verso un gruppetto di case di cui una dipinta in rosa: cercai di sfruttare maggiormente il plané per scavalcarla: non potevo: alla sinistra il prato era interrotto da una stradetta con due muriccioli proprio sul punto in cui potevo calcolare di poggiare le ruote a terra; da destra sapevo che spirava il vento.....ma la casetta rossa ormai si avvicinava: con decisione inclina i con l'alettone ed il timone l'apparecchio girando a destra radrizzai col piede gli alettoni; planavo ora in un prato con due filari di filo spinato poste attraverso la mia rotta.

Il primo lo sorvolai bassissimo: invano cercai di scavalcare anche il secondo. Dovetti cozzarvi contro la prua della fusoliera che fece cuneo portando avanti i fili che tesi al massimo, si ruppero di schianto lacerando un poco la tela della fusoliera ma non toccando le gambe del pilota; misi la cloche in pancia e toccai terra senza bum.

Avevo volato 60" e 4/5 coprendo una retta di 600 metri; Il record nazionale di distanza era mio, il record di durata conquistato l'antivigilia sul colle di Leiten era notevolmente migliorato: l'apparecchio era intatto: aveva mostrato di sentire a sufficienza il timone di direzione di poter volare senza imbarcarsi, di poter girare senza scivolare: solo i fili dei comandi esterni degli alettoni si erano un poco allentati in volo mentre ero sicuro di averli messi bene in tensione prima di partire seguendo in ciò il consiglio del Comandante Sacchi e del Cap. Cambilargiu. Il carrello non aveva per niente ceduto Il piano di deriva fermato con un solo bulloncino era ancora solido, l'attacco delle ali rinforzato, non mostrava nessuna intenzione di cedere ancora. Ormai mi sentivo in grado di volare sul Sisemol.



RELAZIONE SULL'ATTIVITA' VOLOVELIERA SVOLTA AD ABBIADEGRASSO

Il Sig. ALVARO BAY così scrive:

Circa la mia attività svolta nel campo del Volo a Vela, essa é assai limitata, essendo i mezzi finanziari a mia disposizione assai inadeguati rispetto ai miei intendimenti.

Finora sono pervenuto alla costruzione di un piccolo apparecchio da Scuola tipo Zogling a coda di legno. Questo apparecchio ha infatti le principali caratteristiche dello Zogling ma ha ben poco dell'apparecchio Tedesco che, venne da me progettato secondo criteri personali e senza alcun ausilio di disegni, dati, e guide che mi potessero indirizzare.

Mi attenni soltanto, per quanto concerne la linea esteriore e la disposizione generale, ad una fotografia pubblicata sull'"Ala d'Italia"

Il predetto apparecchio fu costruito da me e quattro miei compagni del tutto digiuni in materia, chiamati da me ad aiutarmi sia nel lavoro di costruzione, quanto per la copertura delle spese.

Le principali caratteristiche dell'apparecchio sono:

Apertura m.	8.400	Superficie portante	mq. 14.00
Lunghezza"	5.160	Peso a vuoto	Kg. 65.
Altezza "	2.060	Peso totale	" 140
		Peso per mq.	" 10.

Senza macchine ed attrezzi adatti, digiuni di quanto concerneva le costruzioni aeronautiche lavorammo la sera e nei giorni festivi, quando le nostre quotidiane occupazioni ci lasciavano liberi; in capo a sei mesi, precisamente il 17 Settembre 1932 la nostra opera fu terminata. L'apparecchio finito e senza copertura, fu visitato dall'Egregio Ing. Simone del Registro Aeronautico che lo giudicò idoneo al volo.

Dal 18 al 25 del mese di Settembre dell'anno scorso, in occasione dei festeggiamenti per l'elevazione a città di Abbiadegrasso, organizzarono una mostra nella quale dovevano figurare i prodotti di questa città; per espresso desiderio degli organizzatori, in questa mostra esponemmo anche il nostro apparecchio.

Nel giorno dell'inaugurazione fummo onorati della visita di S.E. il Prefetto di Milano e del Console Ermínio Brusa, i quali si interessarono del nostro apparecchio a tal punto da prometterci in regalo il cavo elastico per il lancio (regalo che "anco finora rimane di là da venire").

Ora siamo appunto in attesa del bel tempo e principalmente del desiderato cavo, per poter vedere finalmente in funzione il nostro caro apparecchietto.

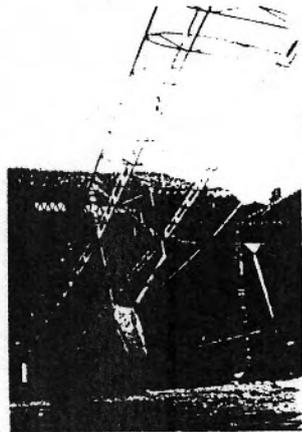
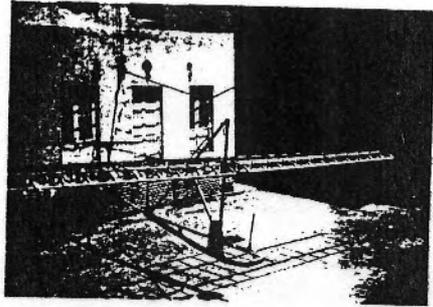
Tra l'altro tengo a comunicarLe per la precisione, che ho pure progettato, calcolato ed eseguito in parte, i disegni di un apparecchio da scuola di costruzione mista e d'uno ad alte caratteristiche, che spero di poter costruire appena i mezzi finanziari me lo permetteranno (e qui sta il busillis).

Unitamente invio alcune fotografie dell'apparecchio già costruito, tra le quali una eseguita nella sopradetta esposizione.

Tutto quanto sopra esposto è ciò che feci in materia di volo a vela (ben poco invero) da quando incominciai ad interessarmi, verso l'estate del 1931 ad oggi. Intendo però, in un prossimo avvenire far molto di più e portare anch'io il modesto mio contributo affinché il veloveliero Italiano possa crearsi un posto assai elevato nei riguardi anche delle altre nazioni presentemente più avanti di noi in materia.

F.to Alvaro Bay

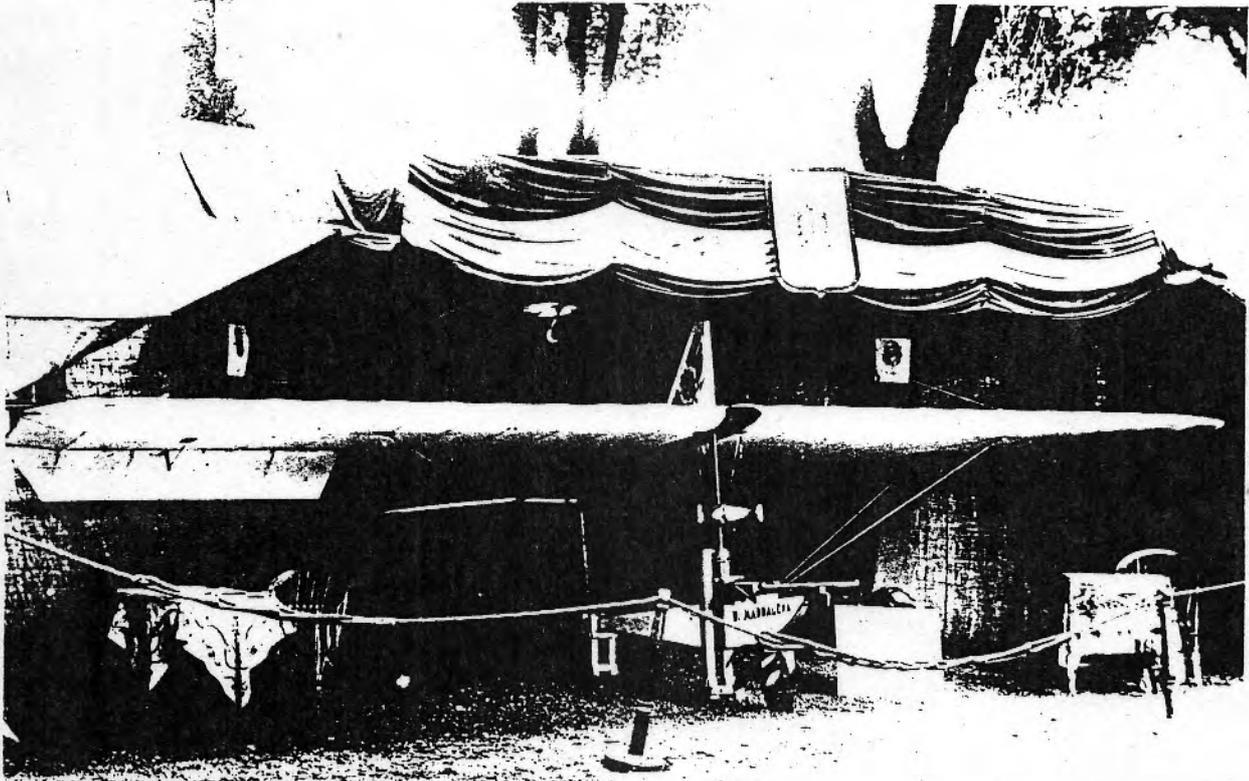
Abbiategrasso 3 Marzo 1933 XI°, Via C. Correnti 1.



ABBIATEGRASSO - lo scheletro dell'apparecchio

ABBIATEGRASSO

ABBIATEGRASSO



Eccole la relazione richiesta: (11/11/32)

L'attività dell'Aero Club " Guido Taramelli" ,pur essendo sensibile a tutto quello che è manifestazione esterna di propaganda aerea, che cerca per seguire con tutti i mezzi disponibili, non aveva potuto, per le ragioni che esporremo più avanti, iniziare prima dell'anno 1932 X°, i corsi di Volo a Vela.

Questi corsi, che vivamente appassionano e trasportano l'elemento giovanile, sono desiderati da coloro che sentono una inclinazione alla somma arte del volo: a Bergamo era un esiguo numero che, isolato, faceva sentire il suo desiderio.

A poco a poco risultati ottenuti in altre località e la sempre crescente popolarità che veniva acquistando da questa nuova ed interessante branca dell'attività aerea, accresceva il numero degli appassionati al volo a vela, ma purtroppo per la nostra città i tempi non erano maturi e solo a distanza di un anno si poté concludere nel migliore dei modi.

Perchè mai Bergamo, che è sempre all'avanguardia di ogni iniziativa che possa segnare un progresso ed una novità, aveva mai tardato tanto ?

Il Regime Commissariale innanzitutto e la situazione finanziaria avevano paralizzato per un certo periodo di tempo l'attività della nostra Sezione, non potendosi avere la possibilità di qual tranquillo svolgere di azioni richieste ad un Direttorio definitivamente stabile; pertanto in quel periodo tutte le iniziative eseguirono quel carattere prudenziale indispensabile.

Ciò nonostante, negli ultimi tempi di Regime Commissariale, secondo un'idea maturata da tempo, circa l'intenzione di istituire un primo corso di Volo a Vela, l'Aero Club " Guido Taramelli" venne nella determinazione di iniziare appoggi e trattative per l'acquisto di apparecchi adatti per il corso.

Più tardi, eletto il Presidente nella persona del Dott. Dino Sestini,

e nominato al completo il Direttorio dell'Aero Club locale, vennero continuate alacramente le trattative iniziate.

Il lavoro svolto in questo senso è stato piuttosto complesso data l'importanza e responsabilità che si venivano ad assumere per il sicuro esito del corso.

Mercè l'opera e l'interessamento del locale G.U.F. nella persona del suo Segretario politico Dott. Ferdinando Belotti e da quello dato dal Comando dei Fasci Giovanili di Combattimento, si potè avere l'assicurazione di quella partecipazione finanziaria che pure con qualche riserva di benefici per i propri associati, veniva a garantire la possibilità di successo del corso.

L'Aero Club provvide quindi a stipulare un contratto relativo alla cessione di N° 2 apparecchi di volo a vela con la Soc. Aeronautica Bonomi di Erba (tali apparecchi, 1 di tipo Allievo , e l'altro del tipo " Basettino", atti al conseguimento dei brevetti A e B, figurano ora nel patrimonio dell'Aero Club di Bergamo).

L'aver acquistato apparecchi non era titolo sufficiente per l'esito del corso e pertanto per ottenere prima quel concorso desiderato, allo scopo di propagandare il volo a vela, l'Aero Club ottenute il benestare delle Autorità locali, provvide alla esposizione nel centro cittadino, dell'apparecchio di volo a vela tipo Basettino, suscitando vivo interessamento tra la cittadinanza ed assicurando sempre meglio la partecipazione di un numero rilevante di candidati al corso: in totale gli allievi iscritti risultarono N° 26.

Mercè l'appoggio e l'interessamento della C.A.B. di Ponte S. Pietro e del Comando Militare del Campo, ~~per~~ Aviazione , anche in questa occasione dati i rapporti di cordiale stima che ci legano, non venne a mancare qual l'assistenza necessaria al buon esito del corso.

La Società C.A.B. concesso l'uso del campo per i lanci Domenicali e per non intralciare il volo degli allenandi vennero presi accordi col Comando Militare del Campo, per creare un orario di volo che non venisse ad interferire tale attività.

157

La Società C.A.B. concesse inoltre il ricovero gratuito degli apparecchi, naturalmente smontati, chè lo spazio disponibile era ridottissimo.

La direzione del corso venne assunto dal Presidente Dott. Dino Sestini; rimanendo affidata la direzione delle lezioni pratiche all'instancabile attività del Cav. Giovanni Ponti, pilota istruttore presso la C.A.B., debitamente autorizzato dall'On. Ministero, ed avente per collaboratori i Sigg. Faccioli Mario e Signorelli Diego, ex allievi della Scuola di Volo a Vela di Pavullo, regolarmente brevettati.

Inutile aggiungere che per tale corso vennero eseguite quelle norme a suo tempo impartite, riflettenti visite mediche, assicurazione contro infortuni e responsabilità relative ecc.

Di più; onde rendere più interessante il corso, venne istituito presso la sede dell'A.C. un corso serale di lezioni teoriche impartite dall'apprezzatissimo collaboratore G. Tinaglia, istruttore tecnico di aeronautica.

I dati relativi al corso, che ebbe la sua inaugurazione ufficiale sul Campo di Ponte S. Pietro, il 15 Maggio anno corrente, presenti tutte le autorità della città ed un largo stuolo di persone, stanno a dimostrare il felice esito del corso, che dopo solo tre mesi di attività aveva già individui pronti per il compimento del brevetto relativo.

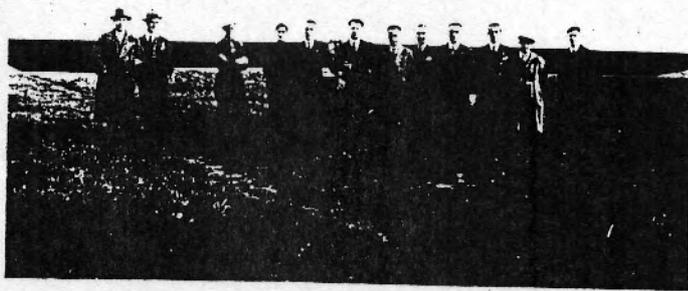
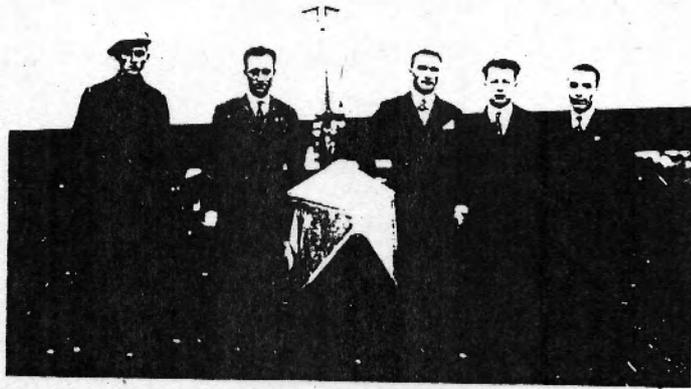
I lanci effettuati sono stati circa 450 - 500, senza che si avesse ad effettuare il minimo ed incesitoso incidente sia alle persone che agli apparecchi usati.

Questo è dovuto ed è doveroso riconoscere, per la massima parte a quel senso di disciplina e di volontà dimostrata dai candidati.

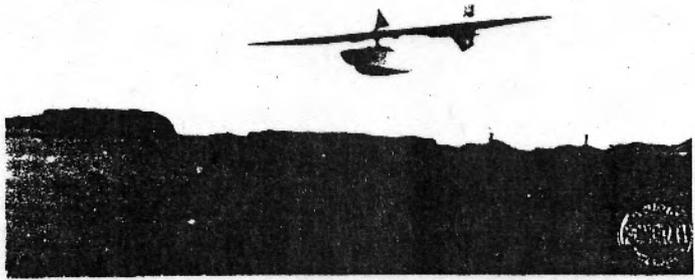
Nel mentre che molti allievi eseguono ancora le loro prove di lancio, al fine di perfezionarsi nello stile nella sicurezza di volo, una Domenica del mese scorso vennero effettuate le prime prove di brevetto tra 4 dei migliori allievi: il Dott. Sestini, l'Ing. Gavazzi, Sangalli Pietro e Bolla E.

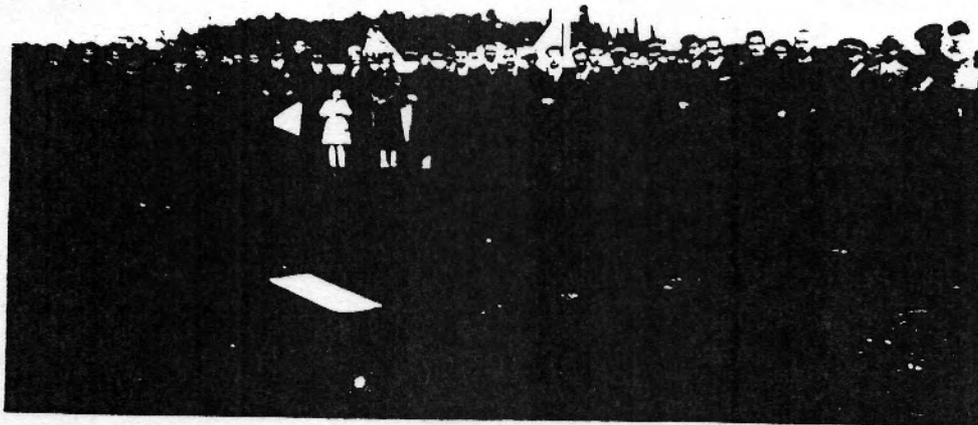
Presente a Commissione esaminatrice, il Colonn. Ranza, noto asso di guerra del Com. Z.A.T. di Milano ed un folto numero di appassionati, i quattro

56



Aero Club "Guido Caramegli" Bergamo





R E L A Z I O N E

SU L'ATTIVITA SVOLTA DAL GRUPPO GIOVANILE FASCISTA DI VOLO A VELA

" TOMASO DAL MOLIN "

"Aderente al Reale Aero Club d' Italia "

V A R E S E

Ho accettato con vero piacere l'invito rivoltomi dall'Illustre Cav. Uff. Vittorio Bonomi a tracciare una breve relazione su l'origine e lo sviluppo del Gruppo Varesino di Volo a Vela, sia perchè spero che la nostra opera, anche se modesta, possa servire di incitamento e di esempio ad altri, sia perchè ciò mi dà modo di ricordare con rinnovato senso di riconoscenza quei molti che, a Varese e fuori, hanno apprezzato i nostri propositi e ne hanno resa possibile la realizzazione.

La storia del nostro Gruppo è abbastanza recente, poichè non va più in là del Febbraio 1931. Pure, se l'orgoglio non ci fa velo alla mente, crediamo che questo periodo sia abbastanza ricco di attività veloveliera, come mostreranno i fatti che verrò di mano in mano esponendo, e come si potrà dedurre dai dati statistici che a questa relazione si accompagnano.

Prima della fondazione del nostro Gruppo Aviatorio tra Giovani Fascisti, aveva destato molto interesse e molte discussioni, tra noi, il volo di Cattaneo che, nel 1929, s'era lanciato dal vicino Campo dei Fiori, dando anche ai più scettici l'impressione che la navigazione aerea senza motore potesse attingere dei fini pratici non trascurabili. Ma poi la eco di quel volo si era spenta e, si erano spenti anche i buoni propositi di chi aveva compresa l'utilità di caldeggiare l'istituzione di una Scuola di Volo a Vela per destare e conservare nei giovani quella " coscienza aviatoria " che il Regime vorrebbe viva nell'animo d'ogni Italiano.

Tra l'indifferenza generale, pochi uomini avevano conservata accesa nel cuore la fede e la passione del Volo a Vela. Tra questi pochi, uno vogliamo qui ricordare: uno tanto ardito quanto generoso, tanto intelligente quanto attivo, verso il quale la nostra più viva riconoscenza,

poichè tanto gli deve il nostro Gruppo Aviatorio: vogliamo accennare al Pilota Cav. Uff. Vittorio Bonomi che, animato di sincera ed ardente passione per le nostre ali silenziose, già nei primi mesi del 1931 aveva portato sul Campo di Erba un apparecchio da scuola e cominciato con successo felice i primi voli.

Nel frattempo, il sottoscritto aveva lanciato, a Varese, tra i Camerati, dei Fasci Giovanili di Combattimento, l'idea di costituire un Gruppo Aviatorio di Volo a Vela. L'idea era piaciuta: molti giovani avevano aderito con fervore d'entusiasmo alla nuova iniziativa e non attendevano altro che il momento di cominciare a lavorare ed a volare.

Non mancarono - ed era ovvio prevederlo -, né gli ostacoli né le incomprendimenti, che non valsero però a stancarci né a diminuire la nostra fede e la nostra passione.

Avevmo la gioia di vedere comprese le nostre idee ed apprezzati i nostri propositi dalle Gerarchie Fasciste: ciò, per noi, era più che sufficiente per puntare coraggiosamente verso le mete che ci eravamo prefisse.

Il Segretario Federale Angelo Tuttoilmondo - ci è caro qui l'arne pubblica testimonianza - fu sempre largo verso di noi di incoraggiamenti e di aiuti di ogni specie e, per il nostro Gruppo Aviatorio, serbò una costante benevolenza, che costituì in ogni tempo il premio migliore ed il più forte incitamento al nostro lavoro.

Ed, accanto a Lui, amiamo ricordare il Vice Segretario Federale, C.M. Geom. Arturo Mascetti ed il Comandante in Seconda dei Fasci Giovanili di Combattimento, C.M. Rag. Marcello Padovani: dalla Loro esperienza traemmo sagge norme per la nostra attività; dalla Loro sicura fede traemmo la forza per superare le non lievi difficoltà, che spesso ci si pararono innanzi; su di Loro sappiamo di poter contare oggi, domani, sempre.

Intanto, come ho già ricordato, sul Campo di Erba il Cav. Vittorio Bonomi aveva già cominciato un proficuo lavoro. Orbene, quando il R. Aero Club di Como indisse, per il 19 Marzo 1931, una solenne manifestazione voloverliera su quel Campo e ad essa invitò il nostro Gruppo - che contava già una trentina di iscritti - il sottoscritto poté constatare con gioia che

allievi suddetti brillantemente superarono le prove prescritte, conseguendo onorevolmente il loro brevetto A.

In sua ultima seduta l'Aero Club decise che le lezioni non avessero termine; che cioè senza interruzioni i nuovi iscritti a questo magnifico e sano sport avessero ad apprendere quelle cognizioni necessarie per raggiungere rapidamente il brevetto agognato.

Non solo, ma l'entusiasmo di alcuni gogliardi: Faccioli, Albini, Moltrasio e Cella, tutti Soci dell'Aero Club, ha compiuto un vero miracolo: con mezzi propri hanno cioè costruito un apparecchio completo di volo a vela regolarmente munito di certificato di navigabilità.

La serena buona gettata sapientemente su un terreno ottimamente preparato ha dato insperati frutti e migliori li darà in un prossimo futuro, a meglio creare quella cosciente coscienza aeronautica tanto utile per i futuri sviluppi della nostra aviazione.

F.to Il Presidente
Dott. Dino Sestini.

AERO CLUB " GIACOMO BARUCCHI "

MANTOVA, Corso Umberto 1° N° 28

Da poco ricostituito, non ha potuto svolgere nessuna attività durante il 1932 per il volo a vela, e solo ora ha dato corso alla istituzione della Scuola Provinciale che comincerà la sua attività pratica col Gennaio 1933.

AERO CLUB LODOVICO ZANIBELLI

CREMONA, Via F. Cavallotti N° 7

Non hanno risposto.

AERO CLUB EZIO VERCESI

PAVIA, Via Palazzo Broletto

Non hanno risposto.

Le scuole di "Volo a Vela" sono emanazione del Comando dei Fasci Giovanili di Combattimento e del R.Ae.C.I.

Le rappresentanze Provinciali del R.Ae.C.I. sono tenute a dare il massimo appoggio al locale Comando Federale dei Fasci Giovanili di Combattimento, per quanto si riferisce alla propaganda e dovranno fornire il personale tecnico necessario per la scuola e cooperare alla provvista del materiale didattico e di attrezzamento occorrente.

2°) All'uopo sarà costituita una Commissione Provinciale per il "Volo a Vela", presieduta dal Comandante dei Fasci Giovanili di Combattimento e così composta:

Il Presidente dell'Aero Club Provinciale, o un Ufficiale della Riserva Aeronautica prescelto dalla Presidenza dell'Aero Club Provinciale, con funzioni di Vice Presidente;

L'Addetto allo sport dei Fasci Giovanili di Combattimento;

L'Addetto allo sport del Gruppo Universitario Fascista;

il Delegato dell'Aero Club Provinciale per il "Volo a Vela";

il Delegato del Comando Federale dei Fasci Giovanili di Combattimento per il "Volo a Vela";

il Delegato dell'O.N.B. per il "Volo a Vela";

L'Addetto del G.U.F. fungerà da Segretario della Commissione.

Detta Commissione dovrà deliberare sulle necessità relative alla propaganda per il volo a vela ed il funzionamento dei corsi che saranno indetti e dovrà interessarsi del loro regolare andamento.

S.E. Stacare si riserva intento di accogliere quelle richieste di premi e di medaglie per manifestazioni locali che gli verranno trasmesse dai Comandi Federali che saranno dimostrati meritevoli di questa forma di aiuto, e allo scopo di dare il maggiore impulso allo sport del Volo a Vela.

AERO CLUB DI SALERNO
Non hanno risposto.

SALERNO, Pr. T. Rinaldi O.N.D.

AERO CLUB DI BENEVENTO
Non hanno risposto.

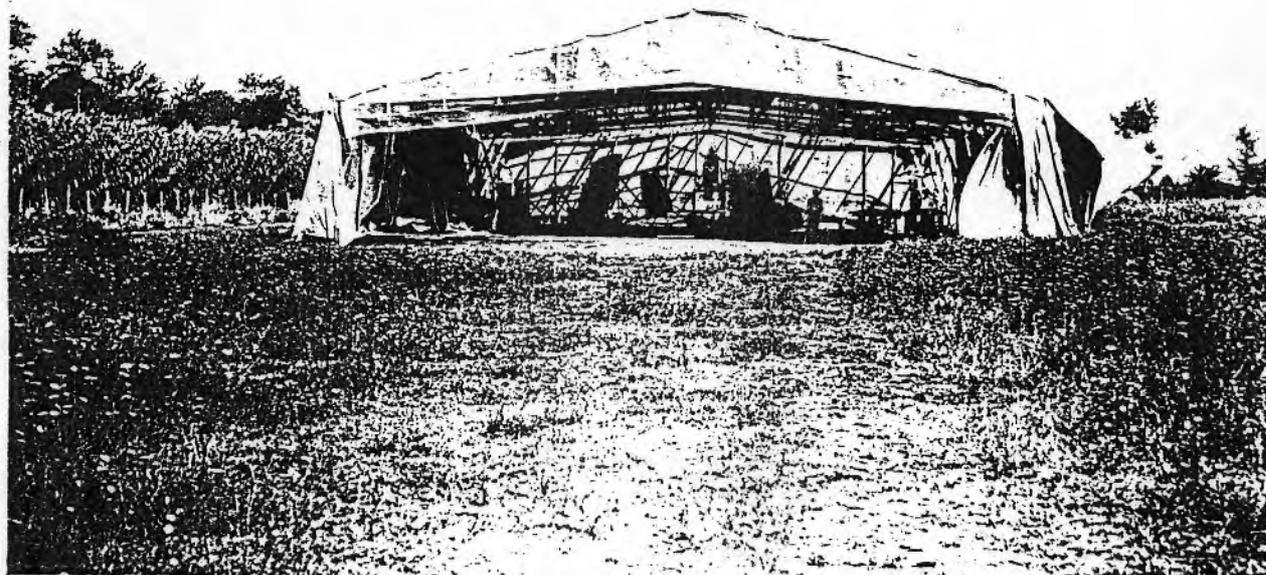
BENEVENTO, Pr. Comm. Parisio On. Marc.

Il gruppo degli allievi insieme all'insegnante

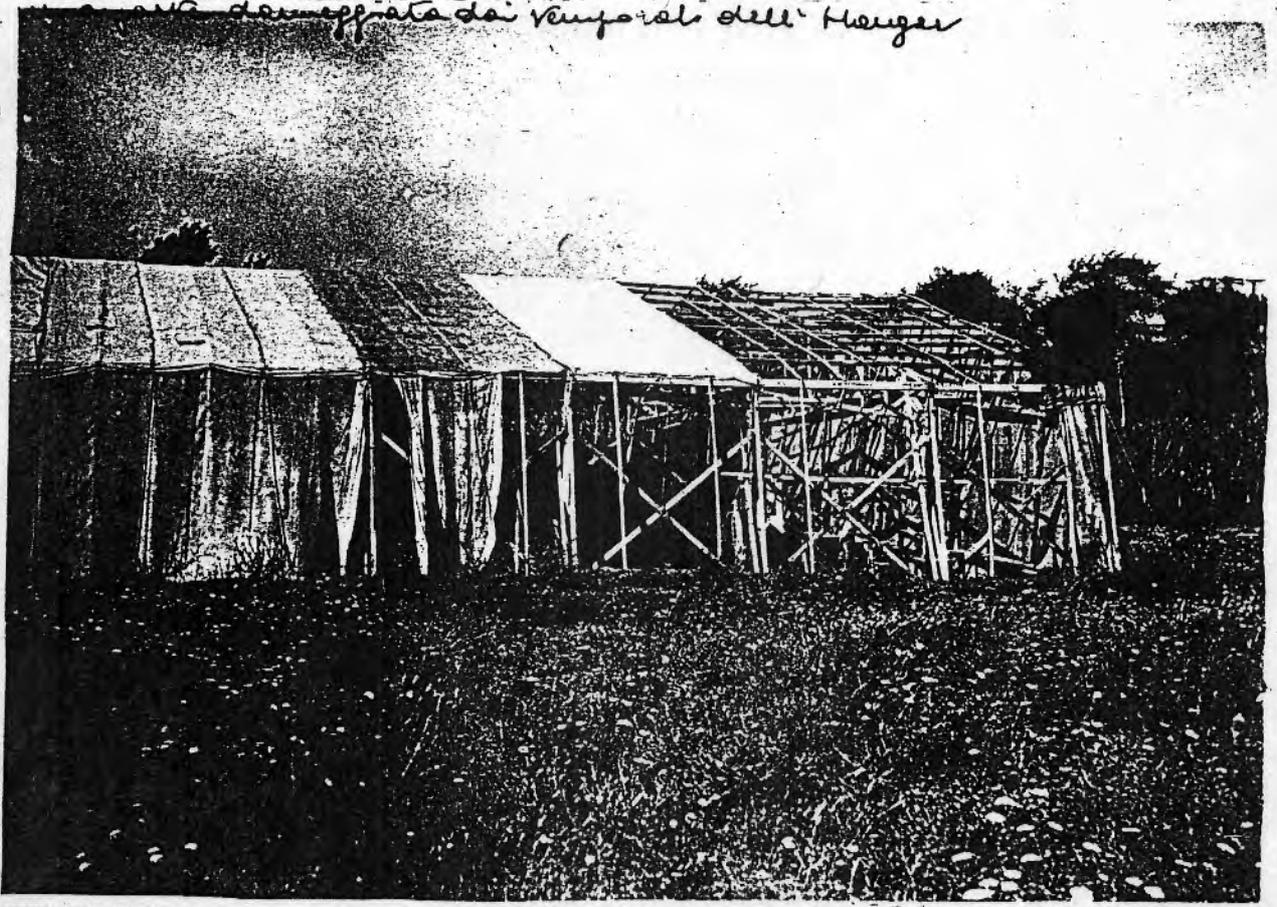
159



Dojo i Temporalis dell'estate 1930



capanna danneggiata dai vapori dell'Heuger



L A Z I O

AERO CLUB ALESSANDRO GUIDONI

ROMA, Viale dell'Università

Hanno risposto, ma non hanno svolto nessuna attività.

Due anni or sono il G.U.F. di Roma aveva iniziato un corso di volo a vela che per varie ragioni non ebbe esito felice.

AERO CLUB UGO NIUTTA

VITERBO, Piazza Verdi, presso Auto CI

Non hanno risposto.

AERO CLUB MARIO DURSO

FROSINONE, presso Ten. Carlo Magni

Non hanno risposto.

U M B R I A

AERO CLUB LEOPOLDO ELEUTERI

PERUGIA, Piazza V. Emanuele I

Non hanno risposto.

AERO CLUB UMBERTO MOMICHIOLI

TERNI, Casa del Fascio

Non hanno risposto.

A B R U Z Z O

E

M O L I S E

AERO CLUB PASQUALE LIBERI

PESCARA, Piazza Garibaldi 22

Non si sono stabiliti in questo Aero Club dei cosri veri e propri di volo a vela, ma si è effettuata della propaganda intensa il più possibile, facendo volare un poco tutti, alla buona, suscitando così grande entusiasmo fra i Soci, fra i Giovani Fascisti, gli appassionati ecc.

Vi sono già apparecchi in grado di ottenere il brevetto " A "

162

Si è constatato che un apparecchio è poco, ce ne vorrebbero almeno 2 - ma per il solito ostacolo (i mezzi finanziari) non si può colmare la deficienza.

Ora si spera molto con la creazione della scuola, come d'accordo fra i Fasci Giovanili di Combattimento e il R.Ae.C.I.

Sopra tutto si spera di risolvere con le opportunissime disposizioni in corso, il problema finanziario, poichè l'entusiasmo, la buona volontà, fede e iniziativa, ce ne sono in abbondanza!!!

A Pescare il volo a vela potrebbe avere un importantissimo sviluppo e diventare una scuola di grande considerazione, per l'Italia centrale, particolarmente per la natura del terreno (come infatti ebbe a constatare giorni fa il Sig. Colonn. Barba, qui di passaggio).

Da qualche tempo i voli si sono dovuti sospendere poichè l'unico elastico esistente è fuori uso ed un'ala dell'apparecchio riparata più volte avrebbe bisogno di essere sostituita con un'altra nuova.

IL PRESIDENTE
F.to Tombari Renato.

AERO CLUB ARTURO BRUNO

AQUILA, presso Cav. Luigi Ognibene

Non hanno risposto.

AERO CLUB ANDREA COSTANTINI

TERAMO, presso Federaz. Prov. Fascista

Non hanno risposto

AERO CLUB

CAMBOBASSO, presso Rag. V. Albino

Non hanno risposto.

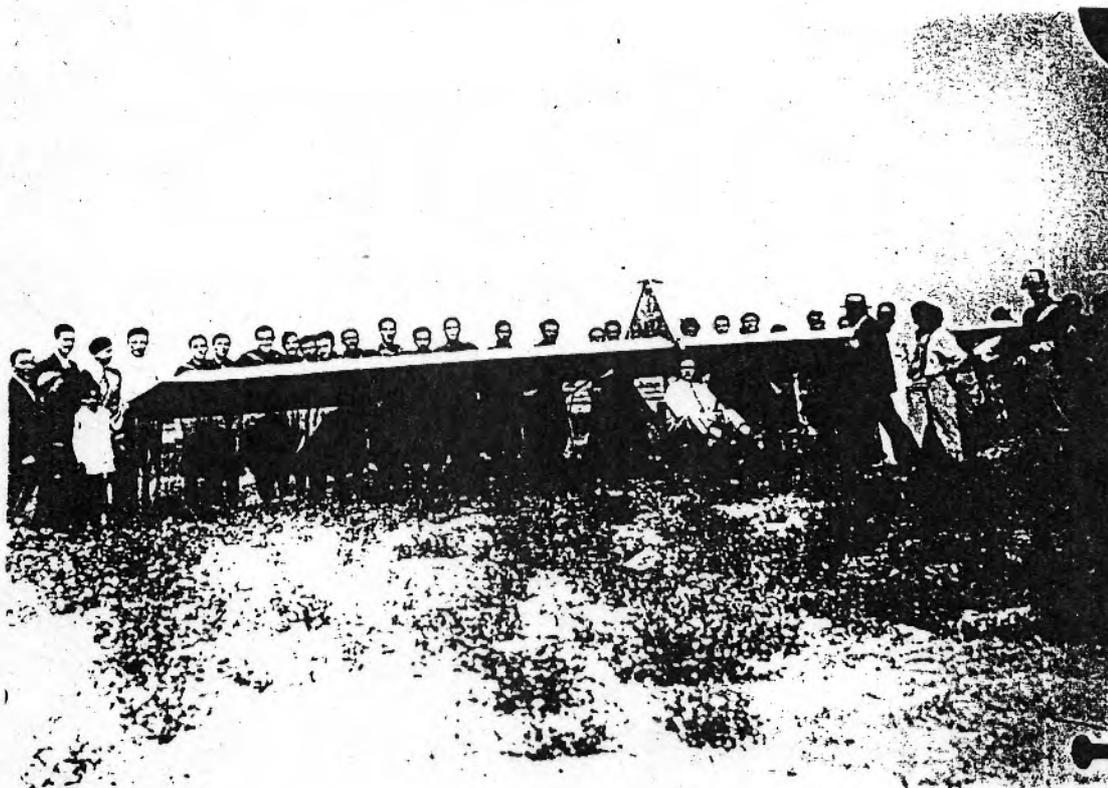
P U G L I E E B A S I L I C A T A

AERO CLUB NICOLA MAIORANA

BARI, Via A. Perotti 33

Non hanno risposto.

AEROPLANO "LA QUARANTA SEI" F. B. S. C. A. R. M.



Allievi e dirigenti della Scuola di Volo a Vela

AERO CLUB FRANCESCO COSTANTINI

1564
LECCE, Via G. Palmieri

In risposta alla nota del 18 Novembre u.s., si comunica che questo Aero Club non ha potuto finora svolgere nessuna attività per il Gruppo del volo a vela.

In seguito alle istruzioni emanate dal R.Ae.C.I., d'accordo col Comando dei Fasci Giovanili di Combattimento, per la istituzione delle Scuole Provinciali di Volo a Vela, questo Aero Club ha preso gli opportuni accordi perchè anche qui tale istituzione abbia piena attuazione.

A tal uopo è stata nominata la Commissione Provinciale per il volo a vela e sono stati già presi gli accordi per un attiva propaganda da svolgere dai rappresentanti delle organizzazioni in seno alle stesse.

E' stata già scelta la località che si ritiene adatta al volo veleggiato: non appena essa avrà avuto l'approvazione da parte del R.Ae.C.I. ogni sforzo sarà fatto perchè la Scuola inizi la sua attività.

Le autorità locali si sono molto interessati per la nuova attività sportiva che sorgerà in questa Provincia, assicurando anche che daranno, nei limiti delle possibilità, ogni appoggio per il potenziamento della Scuola.

Questo Aero Club, perciò, nei riguardi del volo a vela, trovasi allo stato iniziale; è suo intendimento che al più presto possa portarsi al livello di altre Scuole già bene avviate in Italia.

Il Commissario Straordinario

(F.to G. Guidato)

AERO CLUB CARLO CIAMPICCHI

FOGGIA, presso Ing. Scaramella

Non hanno risposto.

AERO CLUB ANGELO BERARDI

TARANTO, Via Cavour N° 23

Non hanno risposto.

165

CAMPANIA

AERO CLUB GIUSEPPE MIRAGLIA

NAPOLI, Via Filangeri 36

In risposta al foglio 14 c.r. (22/12) comunichiamo alla S.V. che nessuna attività di volo a vela è stata svolta fino ad ieri da questo Aero Club.

In seguito a recente accordo intervenuto fra i Fasci Giovani-
li di Combattimento ed il R.Ae.C.I. è stato concretato ieri in Napoli, quan-
to contenuto nell'accluso ritaglio del giornale " Il Mattino " del 21 cor-
rente mese.

Napoli 21 Dicembre 1932

I GIOVANI PARTECIPERANNO AI CORSI DI VOLO A VELA

Una apposita Commissione è stata costituita dal Segretario Federale in una riunione alla Casa del Fascio.

Le norme per la prossima attività:

In seguito agli accordi recentemente intervenuti fra il Comando Ge-
nerale dei Fasci Giovani di Combattimento, S.E. Starace ed il Presidente
del R.Ae.C.I. on.Diaz Della Vittoria, è stato, dalle superiori Gerarchie
Aeronautiche approvato il Regolamento che detta le norme per la costitu-
zione delle Commissioni e delle Scuole Provinciali per il volo a vela.

In seguito a ciò il Segretario Federale e Comandante dei Fasci Gio-
vanili di Combattimento della nostra Provincia, avv. Natale Schiassi, per
dare immediata realizzazione al programma tracciato dalle superiori Gerar-
chie, ha convocato presso la Casa del Fascio il Comandante in 2 dei Fasci
Giovani Seniore Serbàliscia, il Segretario Politico del "G.U.F." Avv.
Picone, il Presidente dell'O.N.B. avv. Salzano, il Commissario Straordinario
dell'Aero Club di Napoli Comandante Mannajuolo, il Comandante la Sezione
Aviatori dell'Aero Club Cap.Pilota De Alteriis, il Comandante la Centuria
preavieri Cap.Pilota Gioseffi, gli addetti allo Sport del G.U.F. e dei
Fasci Giovani di Combattimento Dott. Bruschini, Dott. De Petra e il Camerata
Attanasio.



Foto dell'epoca in Località Pavullo
aliante S. Ambrogio
personaggi da sinistra:
Ing. Della Torre e capitano Nannini