

# RACCOLTA ARTICOLI

# DI PLINIO ROVESTI

IL VOLO A VELA - ANNI DAL 1941 AL 1949

VOLUME 4



A cura del Centro Studi Volo a Vela Alpino - Varese

## PREFAZIONE AL DOCUMENTO

La raccolta di articoli relativi al volo a vela, collezionata da Plinio Rovesti, ha inizio nel 1931 e si compone di diverse cartelle in diversi formati che abbiamo deciso di suddividere e portare in formato elettronico .pdf, mantenendo la sequenza ma suddividendo i file per annate, realizzando documenti facilmente gestibili e consultabili. I volumi realizzati sono 6 dove questo è il 4° della serie.



*Anno 1941 – Il Ca. 100 “Caproncino” utilizzato per il traino di alianti*

Per conoscere Plinio Rovesti e le sue avventure e realizzazioni nel mondo del volo a vela, fare riferimento alla biografia inserita alla seguente pagina del sito del Centro Studi di Volo a Vela Alpino:

<http://www.voloavela.it/biografie/106-plinio-rovesti-1911-2006.html>

Edizione: dicembre 2021

# Anno 1941

---

LE VIE DELL'ARIA - 18 Maggio 1941-XIX

# Aviatori decorati al valore

5 OTTOBRE 1941 A. XIX

Bene state concesso le seguenti ricompense al Valore Militare:

## Medaglie d'argento

(a vivanti)

**NANNINI UMBERTO**, da Travor, pilota (Parma) - Colonnello Pilota.

«Comandante di stormo da bombardamento valoroso e capace, con intelligenza e gran cuore di soldato portava la preparazione degli uomini e dei reparti ad elevatissimo grado, così da forgiarne magnifico strumento di guerra. Pilota abile ed ardito, in testa alle proprie formazioni, sfidava il nemico su lontani e importanti obiettivi, incurante della violenta reazione contraria, e di numero, si attaccò della caccia avversaria».

Cisto di Grecia, 28 ottobre 1941. XIX.

L'AQUILONE

# VITA a PAVULLO

Aeroporto di Pavullo. Nido di alti silenzi in mezzo ad una conca ondulata cui fanno sfondo le non lontane vette del Frignano. Non gravano più saliti quassù, da quando vi venimmo per assistere al collaudo di un grande veleggiatore dal corpo e dalle ali candidi: lo «Sparviero» di papa Thautuss lo stesso che ritrovammo poi nella primavera del 1938 al raduno dell'Istus all'aeroporto di Berna affidato alla perizia di un nostro giovane grande pilota. E ci siamo ritrovati qui oggi, come è ormai regola che ci si ritrovi ogni anno a Ferragosto, fra un gruppo di appassionati del volo a vela, su qualche campo dove quest'attività si svolge. Anche, oggi dovevamo assistere al battesimo dell'aria di un nuovissimo biposto a posti affiancati, un veleggiatore di grande allungamento e dalle linee purissime di cui parleremo fra breve in un altro articolo. Poi «il numero» è mancato perché la macchina non era completamente pronta; ma non ci siamo dati per vinti. Decisi comunque a vedere un po' di volo veleggiato, abbiamo pregato Maffei che era con noi di fare qualche volo col «Turbinio». Ma era detto che non dovevamo essere accontentati: la necessità di dover adoperare per il lancio il verricello, anziché il solito Caproncino per il rimorchio, non ha permesso al veleggiatore di prendere la quota necessaria, e nonostante la consumata pezziatura del pilota non c'è stato nulla di fare. Invano egli ha saggiato in lungo ed in largo i punti in cui pareva formarsi qualche ascendenza, dopo un po' ritorno alla calma piatta e conseguente ritorno a terra. Ma in compenso abbiamo avuto stavolta la gradita occasione di trovarci con le giovanissime reclute, gli avanguardisti pre-avieri che venuti da diverse parti della Penisola sono qui ad apprendere l'abbiccì del volo presso la scuola di volo librato della Rina. Questa bella gioventù cui l'esempio grande dei fratelli maggiori, che in questo momento cruciale su tutti i cieli d'Europa (e non soltanto d'Europa) stanno scrivendo pagine di sublime valore, che alimenta la fiamma della loro grande passione per il volo, vive qui la bella vita all'aria libera che ritempra spirito e muscoli. Sono circa 40 giovani dal viso e dal corpo resi bronzei dal sole, inquadri militarmente e militarmente disciplinati, che giornalmente dal primo mattino al tardo tramonto svolgono intensa attività di volo sotto la sagace guida di una vecchia conoscenza del volo a vela italiano: Plinio Rovesti. Assistiamo a strisciate e volatelli con una certa nostalgia che ci riporta indietro di un decennio nel tempo, quando anche noi allora con assai più modesti mezzi sul vecchio «Zoegling» rabberciato per qualche inevitabile «scassata», facevamo i primi salticelli in un angolo dell'Aeroporto della nostra città, un angolo remoto di fianco ad una mastodontica avioscuola dove gli avvoani confinati per non antiparlare i voli dei velivoli militari. E le partecchie allegre del nostro turco, le copiose sabbie del mare, il cavo di lancio, il cor-

nano alla mente. Ed ancora ci par di riprovare la sensazione della pedata violenta che ci dava la spinta poderosa che «esso», sotto la massima tensione, trasmetteva al libratore ancorato e sercchiolante, quasi impaziente di liberarsi da quello sforzo. Ora il vecchio cavo è sparito da tempo e certo nessuno lo rimpiangerà. Ora anche le primissime «strisciate» si fanno col verricello, e tutto l'insieme del funzionamento della Scuola è più razionale e bene organizzato. Qui ogni inutile perdita di tempo per i recuperi è stata eliminata: due verricelli piazzati ai limiti opposti del campo permettono ad uno stesso libratore di effettuare un volo di andata e di ritorno senza spostare nulla. Solo un camioncino appositamente attrezzato fa la spola da un punto all'altro trascinando il cavo per il rimorchio successivo. Curioso questo automezzo, che visto dal collimino sembra un giocattolo meccanico di quelli che fanno sempre lo stesso percorso; lo stesso conduttore, un giovanotto biondo dal sorriso fisso, sembra un ometto di latra stampata di quelli appunto immobili al volante di un'automobilina da ragazzi. Con tale disposizione dei verricelli il numero di lanci giornalieri è veramente cospicuo e raggiunge una media di circa 160, e cioè quattro per ogni allievo. Anche dal lato apparecchi, l'istruzione è più graduale: dopo le prime strisciate sul vecchio «Zoegling» l'allievo passa sul «Pavullo», libratore allo stato di metamorfosi fra lo «Zoegling» ed il tipo a fusoliera, sul quale compie le prime vette ed i primi volatelli, poi sino alle prove di brevetto e quindi al termine del corso, sul «Cantù», libratore dalla sagoma caratteristica che visto in volo assomiglia un po' all'idrovolante. Con questo sistema l'allievo che abbia la cosiddetta «stoffa» ha mezzo di farsi e soprattutto di volare ragionando, e non istintivamente come avveniva col vecchio sistema. Non ci sfugge difatti qualche bella manovra contro vento o con vento in coda, correzioni di rotta fatte felpidamente ed in modo misurato dipendenti il «manico», sia pure allo stato embrionale, di qualcuno.

Peccato però che il corso si fermi al brevetto B, cioè proprio quando l'allievo impara le manovre essenziali per volare ed atterrare, potrebbe perfezionarsi e soprattutto perdere qualche difetto inevitabile acquisito nel volo da solista, volando a doppio comando sul veleggiatore biposto per poi continuare da solo il volo veleggiato vero e proprio sino al brevetto C. La sua permanenza in questo caso, come è ormai stato largamente dimostrato, presso la scuola di pilotaggio a motore per il brevetto di primo grado sarebbe molto minore con economia di tempo e di denaro.

E noi ci auguriamo di vedere appunto presto completata l'istruzione volovolistica dei giovanissimi in questo senso.

GIOVANNI CABBÌ

# UTILITA' DELL'INSEGNAMENTO a DOPPIO COMANDO nel VOLO a VELA

Publichiamo, ben volentieri questo articolo che ci invia Plinio Rovesti, giovane ufficiale pilota e vecchio appassionato e competente velovoleista. Questo articolo è stato suggerito al Rovesti da un pezzo di Guido Gallone comparso nel numero 43 del 26 ottobre del nostro giornale. In questa specie di replica il Rovesti affronta con molta franchezza i problemi del volo a vela nazionale in relazione, sopra tutto, alla presente contingenza di guerra. Ci sembra dunque che la trattazione interessi un po' tutti coloro che, in qualità di organizzatori o di partecipanti o di semplici aspiranti, si occupano di volo a vela.

Ci auguriamo che, sull'esempio del Gallone e dei Rovesti, altri vogliano contribuire con discussioni e proposte allo sviluppo del volo a vela in Italia, sviluppo di cui — in verità — molto si favoleggia e non molto si realizza. Purtroppo non tutti sono convinti, da noi, che i migliori veicoli per giungere al pilotaggio di apparecchi a motore sono l'aeromodellismo e il volo a vela. Ma questo è uno scottante argomento che meriterà, un giorno, d'essere ampiamente trattato.

Nel N. 43 de *L'Aquilone*, Guido Gallone richiama l'attenzione dei volovoleisti sulla utilità dell'insegnamento a doppio comando nel volo a vela. Mentre sottoscriviamo, in via di massima, a quanto il Gallone ha affermato circa l'uso del «doppio comando» per il passaggio dal volo con lancio di verricello al volo aereo-reatore per gli allievi aspiranti al conseguimento del brevetto «C», riteniamo opportuno, non per vano amore di polemica, ma per la convinzione di servire così la buona causa del volo a vela italiano, di fare alcune utili precisazioni per quanto riguarda l'adozione del bipostrato nella scuola di volo libratore.

Cominciando, occorre rilevare subito una errata affermazione, in cui cade il Gallone al principio del suo articolo, là dove dice che il problema dell'insegnamento a doppio comando sarebbe bene fosse decisamente affrontato, poiché dell'utilità di questo metodo d'insegnamento si è ripetutamente parlato senza arrivare alla sua applicazione pratica. Ci voleva, nello scorso anno — continua testualmente il Gallone — il primo Campeggio Velovoleistico «Italo Balbo» per sperimentare felicemente la sua applicazione.

Orbene, il camerata Gallone è stato, questa volta, servito male dalla sua memoria, poiché il problema dell'insegnamento a doppio comando è stato, non solo molto seriamente considerato dai competenti Or-

gani Centrali preposti all'attività velovoleistica italiana, ma anche fatto praticamente applicare, a scopo sperimentale, fin dal 1937, e cioè tre anni prima che venisse organizzato il Campeggio «Italo Balbo». In diverse scuole italiane di volo libratore, benché non si ignorassero, fin da allora, i risultati nettamente negativi raggiunti all'estero in questo campo.

Ora, le esperienze italiane, volute dal Colonnello Nannini, vennero a confermare pienamente le constatazioni dei più noti istruttori tedeschi, i quali, fondandosi, appunto sui risultati di una lunga esperienza, sconsigliavano già da molti anni, e senza riserve, l'impiego del doppio comando nel campo didattico del volo libratore (Attestati «A» e «B»), anche a solo scopo complementare. E per quanto noi non siamo, né in questa né in altra materia, facili ad accettare senza controllo quello che altri affermano, siano pure essi i camerati tedeschi, tuttavia non si può trascurare una concorde testimonianza che ci viene da uomini e da organizzazioni, che sia in materia di tecnica, sia in materia di didattica del volo a vela, hanno molto da insegnare agli altri e poco da apprendere.

Orbene, quali sono i vantaggi che la massima parte degli istruttori — cioè di quella gente che vola e fa volare, e che per conseguenza è in grado di valutare, nel problema che ci interessa, il pro e il contro — riconosce all'uso del bipostrato nella fase iniziale del volo senza motore? Lasciando da parte la ridotta, ma non del tutto eliminata possibilità di incidenti, con la conseguenza di danni al materiale ed alle persone, l'unico vantaggio su cui tutti convengono, è quello della maggiore sicurezza del volo: vantaggio senza dubbio pregevolissimo, ma che non può essere considerato indipendentemente da altri fattori negativi, che ne vengono praticamente ad annullare il valore.

Esaminiamo quindi con obiettività gli svantaggi che, alla luce delle esperienze fatte all'estero — e particolarmente in Germania — e, nel 1937, in Italia, derivano dall'adozione del doppio comando nella didattica del volo libratore.

Prima inconfutabile constatazione:

L'integrale adozione del metodo a doppio comando fa raddoppiare il tempo di istruzione. Questa non è una novità scoperta dai velovoleisti, ci sussurra all'orecchio un istruttore dai capelli grigi, vecchio conoscitore del soppresso, ma non per questo disprezzabile, sistema Gabardini. E' arcinoto infatti che, anche nel volo a motore, l'allievo costretto a volare sempre da solo, apprende a pilotare molto tempo prima che col metodo a doppio comando.

E per quale ragione? E' semplicissimo: sul monoposto l'allievo è obbligato ad una maggiore concentrazione poiché, dopo aver ascoltato a terra gli insegnamenti dell'istruttore, non ha in volo l'ausilio di nessuno ed è costretto a mettere in azione ogni sua risorsa, rivelando, fin dalle prime strisciare, il suo temperamento e le sue possibilità. Sul monoposto l'allievo è, per forza, costretto a prendere a cuore più di quanto non farebbe, se l'istruttore, dopo un doppio comando, gli illustrasse gli errori di manovra compiuti durante il volo. In una parola, sul monoposto l'allievo è impegnato seriamente a dare tutto ciò che può dare ed a rivelare all'istruttore la sua maggiore, o minore, o anche nulla, attitudine al volo. Né bisogna perdere di vista il fatto che, l'allievo solista, posto di fronte fin dai primi momenti al rischio che il volo rappresenta, non subisce quel «trauma psichico», talora insuperabile, che è il «decollo». Quell'allenamento graduale alle difficoltà del volo, quale viene attuato coi metodi didattici oggi in uso nelle scuole, risolve egregiamente — e la pratica quotidiana lo dimostra — il problema del primo distacco dal suolo compiuto da solo, che costituisce pur sempre un'incognita non trascurabile.

Un tale allenamento di spirito e di nervi, che nel volo a doppio comando viene quasi del tutto a mancare, riesce ad ispirare all'allievo serenità, sicurezza e fiducia nei propri mezzi, anticipandone per ciò stesso la preparazione al pilotaggio e consentendo un'economia di tempo e di carburante che, per ovvie ragioni, non si possono trascurare.

Ma non è tutto qui: c'è dell'altro.

Ci si consenta una domanda: in Italia, l'addestramento dei giovani al volo libratore deve considerarsi come attività a sé stante, cioè come attività che si esaurisce in sé stessa, o si deve considerare come attività subordinata ad altre che la devono integrare? Se si risponde affermativamente al primo corno del dilemma, vuol dire che le scuole di volo libratore si riducono in sostanza a fare dell'attività sportiva pura e semplice, aperta, come ogni altra attività del genere, a tutte le speculazioni: attività, nella quale ciò che naturalmente più conta è il numero, anche se qualitativamente quel numero non significa nulla. Ma se, al contrario, si pensa che in Italia il volo libratore è considerato e

voluto come vero e proprio tirocinio per la preparazione dei piloti di domani, e cioè come attività essenzialmente subordinata ad altra interessante dovunque la preparazione militare della Nazione, allora il numero passa evidentemente in seconda linea, in quanto quello che sopra tutto importa è la selezione accurata di quegli elementi, che diano affidamento — per la loro attitudine al volo — di poter riuscire domani buoni piloti militari di volo a motore.

Ora, se così stanno le cose, perché proprio oggi dobbiamo preoccuparci di portare al conseguimento dell'attestato «B» anche quegli elementi che sin dalle prime lezioni dimostrano di non possedere ancora, quella che, nel citato articolo, è stata eufemisticamente chiamata «maturità di percezione e valutazione», e che noi invece definiamo senz'altro «scarsa attitudine al pilotaggio»? Come si può conciliare la necessaria selezione degli elementi capaci e la conseguente eliminazione degli incapaci quando si pensa ad impiegare il «doppio comando» per riuscire a tutti i costi a portare all'attestato «B» anche le schiappe, unicamente preoccupati di brevettare il 96 per cento — e perché non il cento, per cento? Basterebbe un po' di pazienza di più... — degli allievi? I nemici del volo senza motore, che nonostante tutto non hanno mai potuto negargli il merito di essere una scuola d'ardimento di prim'ordine ed un ottimo metodo di selezione, in quale considerazione terranno domani a nostra attività didattica, se pensiamo di togliere ad essa quella particolarità che le conferisce dei meriti da nessuno discussi?

Se nonostante il razionalissimo metodo adottato dalle scuole di volo libratore della R. U. N. A. e la molta prudenza che gli istruttori usano, specialmente nelle tre fasi critiche del tirocinio (prime rete, primi lanci in quota e prime virate), un allievo non riesce a pilotare da solo un libratore con dieci chili di carico per metro quadrato, significa che quell'allievo non ha troppa attitudine per il pilotaggio. E quell'allievo allora, dev'essere senz'altro esonerato. Questo è il metodo che «a vent'anni» usano i camerati tedeschi, questo è il metodo che anche il nostro buon senso e la nostra esperienza ci devono far costantemente seguire. Quando — cessato il duro tempo di guerra — potremo permetterci il lusso di brevettare, a spese dello Stato e a scopi puramente propagandistici e sportivi, anche i mediocri, cioè quelli che, come aspiranti piloti militari, non interessano mai alla R. Aeronautica, allora tireremo fuori anche i nostri vecchi «pappagalà» a doppio comando, e lasceremo che quegli istruttori di volo libratore, i quali hanno tanta fede nelle loro miracolistiche virtù, scarrozzino liberamente per i nostri campi, paghi di portar per aria il maggior numero possibile di allievi, anche se molti di quelli, anzi che penna d'acqua, porteranno meglio quelle di gallina. Ma fin che il Regime penserà alle scuole di volo libratore come a semenzai di piloti militari per i ranghi della R. Aeronautica, fin che le esigenze della preparazione militare — sia in pace che in guerra — imporranno la necessità di una scelta accurata degli elementi veramente idonei al volo, fin che un attestato o un brevetto dovranno significare riconoscimento di una capacità specifica reale e non ridursi al valore di un modesto ed insignificante attestato di frequenza di una qualunque scuola di volo libratore, una selezione — anzi, una severa selezione — deve pur farsi, senza darvi pensiero di quella che potrà essere la perpensione dei brevetati al termine dei corsi d'istruzione, memori anzi che nel nostro, che in altri campi, il numero difficilmente può conciliarsi con la qualità.

Per quanto riguarda i segnalati «difetti», che molti istruttori di volo a motore riscontrano negli allievi in possesso del solo attestato «B», «difetti» che nel solo articolo il Gallone attribuisce all'attuale metodo di istruzione, e che egli ritiene di poter eliminare con l'introduzione del doppio comando, — crediamo che anche in Italia la strada da seguire sia invece quella tracciata dai camerati tedeschi, i cui istruttori militari di volo a motore pretendono molto dai loro velovoleisti, soltanto quando questi hanno conseguito almeno il brevetto «C».

E per questa volta crediamo di non dover aggiungere altro.

PLINIO ROVESTI

# Anno 1942

## L'AQUILONE

17 MAGGIO 1942-XX - SPEDIZIONE IN

20

### VOLO A VELA *Come si impara a volare senza motore*

#### LA "STRISCIATA"

Invitiamo i giovani lettori de L'Aquilone a fare con noi... nel corso di vari articoli, un immaginario soggiorno di un mese presso una qualsiasi delle scuole Italia, per seguirvi da vicino lo svolgimento di un corso d'istruzione, ne per il conseguimento dell'attestato «B», avremo così modo di apprendere tante cose utili all'arte e alla scienza del volo.

Reverci dunque, sullo sfondo di un paesaggio immaginario, un ampio campo di volo, sul quale s'è da poco affacciato il sole d'un luminoso mattino estivo. Lì, accanto ad un vecchio rattoppato «Zeogling» che sonnecchia tra l'erba, un vecchio istruttore (intendiamo, di vecchio d'esperienza, non già d'anni né, tanto meno, di spirito) circondato da una quarantina di allievi in maglietta e calzoncini, sta facendo una chiacchieratina preliminare sui comandi di cui il pilota dispone per la guida del velivolo e sugli effetti prodotti dalla loro manovra.

Tutti sanno che su qualsiasi tipo di aeroplano tali comandi si riducono fondamentalmente a due soli: 1) la leva di comando propriamente detta, che agisce tanto sul timone di quota quanto su gli alettone; 2) la pedaliere, che agisce sul timone di direzione. Come tali comandi si manovrano e quali effetti producano sull'allante in volo, vedremo nel corso delle esercitazioni pratiche. Passiamo quindi senz'altro ad osservare lo svolgimento di quella prima fase del tirocinio che suole essere indicata col nome di «strisciata», e durante la quale l'allievo compie una serie di rette a bassa velocità senza staccarsi dal suolo, imparan-

do a manovrare il timone di direzione e gli alettone ed a prendere dimestichezza con l'uso del timone di quota.

Gli allievi, uno dopo l'altro, vengono fatti salire al posto di pilotaggio del vecchio Zeogling, che, con la sua aria sorniona, sembra dire: «Ora ne vedremo di belle!» e vengono invitati a ripetere la sostanza delle istruzioni ricevute e ad eseguire nello stesso tempo le manovre corrispondenti. Non di rado i novellini rivelano un grandissimo impaccio: non sanno assumere una posizione comoda sul seggiolino; non sanno bilanciare coi piedi la pedaliere, non sanno tenere con dolcezza la leva di comando con la mano destra, e la mano sinistra poi, non sanno mai dove metterla. Ma, un poco per volta, la parola pacata dell'istruttore riesce a calmare l'agitazione iniziale dell'allievo, che impara finalmente a star seduto, e non rannicchiato, sul sediolino, a tenere saldamente la leva di comando, senza afferrarsi ad essa, a posare i piedi sulla pedaliere, senza imprimere movimenti improvvisi e disordinati, che la fanno parere in preda... al ballo di San Vito. Di solito, l'allievo novello tempesta l'istruttore di domande su quella manovra, preso sempre dall'ansia di non sapersela cavare bene all'atto pratico; ma l'istruttore il quale, oltre a saper bene il proprio mestiere, non ignora come a rendere alcuno capace di volare giovino assai più la sensibilità e l'allenamento che non i precetti teorici, non si dà pensiero delle molte domande degli allievi novelli e attende che nell'esercizio quotidiano trovino da sé la risposta che vorrebbero da lui. In sostanza, a volare s'impara volando, non diversamente da mille altre cose della vita quotidiana, che s'imparano meglio con l'esercizio pra-

tico che non con i precetti teorici. Con ciò non si vuol negare che anche questi abbiano il loro valore e la loro ragion d'essere: si vuol dire solo che non devono essere scompagnati dalla pratica, che ne è l'attuazione e che in sostanza è quella che conta. Arriviamo inoltre che l'allievo non deve affaticarsi a pensare troppo, giacché le semplici reazioni istintive, che ciascuno avverte, sogliono bastare nella prima fase del tirocinio; il cervello, col sussidio dei suoi precetti razionali, può entrare in azione più tardi. In principio, la calma, la fiducia in se stessi, l'acquiescenza serena agli insegnamenti dell'istruttore, sono fattori più che sufficienti di buona riuscita negli esercizi preliminari. Poi, l'allievo novello pensi che quella leva di comando, che impugna salendo a bordo e che si lascia manovrare con tanta facilità, renderà l'allante tanto docile al di lui volere, da sembrare che la macchina e l'uomo siano connotati in una cosa sola. Fin che non si è totalmente padroni della tecnica del volo, l'allievo non si guardi mai attorno né s'indugi a fissare lo sguardo sul compagno, ma tenga l'occhio costantemente rivolto all'orizzonte e, particolarmente, a quel punto di riferimento, posto in fondo al campo nella direzione del verricello, che egli avrà avuto cura di scegliere prima della partenza. Una norma è da tenere sempre presente in questa prima fase del tirocinio, che più sopra è stata indicata col nome di «strisciata», e cioè partire, mantenendo il timone di quota in modo che l'allante conservi una leggera tendenza a «picchiare». Può accadere che, durante la strisciata, l'ala del velivolo s'inclinii da una parte: l'allievo allo-

ra, senza perdere la calma, spinga dolcemente la leva di comando dalla parte opposta all'inclinazione e la riporti poi al centro, non appena l'apparecchio si sarà raddrizzato. Può accadere anche che, per qualche causa accidentale, questo, durante la strisciata, cambi la propria direzione: l'allievo, che avvertirà tale mutamento dallo spostarsi da una parte o dall'altra del verricello — punto di riferimento prescelto — interverrà sulla pedaliere, spingendo avanti il piede destro, se si trova spostato a sinistra, e viceversa. Tutte queste manovre dovranno venire effettuate con molta dolcezza e senza precipitazione: l'esercizio insegnerà poi il «quanto» e il «quando» del comando, e cioè la misura e il momento più opportuno del suo impiego, e mostrerà come l'istinto abbia anche nel volo assai più efficacia di quanto comunemente si suole pensare.

Tutte queste belle cose le ha dette il nostro immaginario istruttore ai suoi quaranta immaginari allievi, mentre questi, uno dopo l'altro, salivano a bordo dell'aereo, per imparare a manovrare i comandi. Ora si tratta di mettere in pratica le norme apprese sul pilotaggio del velivolo ed è giunto il momento per iniziare la serie delle «strisciate». Non è ancora un volare, d'accordo, è soltanto un provare a mantenere la direzione e l'equilibrio con l'apparecchio in movimento a velocità ridotta, ma è insomma un avvicinarsi al volo, un temprare per esso le ancora inesperte penne, ed è naturale che tra i nostri quaranta immaginari allievi regni un entusiasmo incontenibile. Saremmo quasi disposti a scommettere che anche i nostri giovani lettori, giunti a questo punto, sognino, di essere fra quei quaranta fortunati, che stanno per realizzare nei giorni splendidi della loro giovinezza il millenario sogno di Icaro.

Intanto, un allievo prende posto a bordo del vecchio Zeogling il quale, accortosi che stavolta si fa sul serio, si sveglia, starnazza le ali come per sentirsele bene attaccate, e si dispone a partire, non prima però che l'istruttore abbia fatto legare sul seggiolino il futuro pilota e gli abbia posto tra le mani la leva di comando, spinto un po' in avanti, con la raccomandazione di non tirarla a sé per nessuna ragione. Così il traino ha inizio. Un allievo regge l'allante che parte, per l'estremità di un'ala, lo accompagna nella corsa fin che quello, per l'accresciuta velocità, gli sfugge di mano, filando via rapido e lieve sul terreno erboso, portando con sé, sotto le sue ali rozze e bonaccione, un giovane dal cuore ardito e ardente, che questo atteso momento saluta come l'alba del gran giorno in cui solcherà, aquila audace, le immense azzurrità del cielo.

Il vecchio Zeogling giunge così starnazzando all'opposta estremità del campo. L'allievo ne scende e si presenta all'istruttore per ricevere le osservazioni che quello crederà di fare sul suo comportamento durante la strisciata. Le raccomandazioni che più frequentemente si sentono rivolgere agli



allievi sono quelle di intervenire con migliore tempestività, quando l'apparecchio accenna ad inclinarsi, senza tuttavia manovrare la leva a scatti e senza trascurare l'ripportarla al centro, non appena il velivolo abbia preso il suo assetto orizzontale, se non si vuole inclinarsi dalla parte opposta.

Le strisciate ora si susseguono regolarmente, dall'uno all'altro campo del campo di volo, e gli allievi le compiono salendo l'uno dopo l'altro sul vecchio Zoegling, secondo l'ordine segnato sulla tabella dei voli.

Durante queste prime giornate di scuola, si suole approfittare di qualche leggera brezza che soffi lateralmente sul campo per insegnare agli allievi l'uso del timone di direzione, onde metterli in grado di conservare la rotta rettilinea nelle strisciate, non ostante i capricci del vento che tenta di farli deviare. Anche in questa fase di istruzione capita di rilevare negli allievi intemperanze ed errori, che vanno ripresi e corretti. Gli sbagli che i principianti commettono nella manovra del timone di rotta, vanno spesso attribuiti al fatto che, sul velivolo, il cambiamento di direzione si ottiene proprio in modo opposto a quello usato su qualsiasi altro mezzo di locomozione terrestre. Infatti, se vogliamo, ad esempio, girare a sinistra col nostro aliante, come con qualunque altro tipo di velivolo, dobbiamo mandare avanti, spingendolo, il pedale di sinistra, mentre la manovra che saremmo tentati di compiere, perché divenuta ormai quasi istintiva per l'esercizio della guida di biciclette, di motociclette, di automobili e perfino di vetture a cavalli, è precisamente quella opposta, cioè quella di trarre verso di sé lo sterzo dalla parte verso cui si desidera voltare. Si tratta, ad ogni modo, di ben piccole difficoltà, che anche gli allievi mediocri riescono ben presto a superare. Qui, a conclusione di quanto s'è accennato circa la manovra del timone di rotta, che suole dare tanto pensiero ai principianti, basterà dire che, per non deviare sotto l'azione della brezza o del debole vento, che abbiamo supposto allitare sul campo di volo, basterà mantenere, durante tutta la strisciata, un po' di piede dalla parte opposta alla provenienza del vento.

(Continua)

PLINIO ROVESTI

II.  
"LA RETTA"

«Decollo!». E' certo che questa faticosa parola ha la virtù di popolare di sogni meravigliosi il sogno di almeno trentanove dei nostri quaranta immaginari allievi, e gli stessi nostri giovani lettori, che noi pensiamo tratti alla lettura di questo bel settimanale da una fervida passione per il volo, arrivati a questo punto, sono senza dubbio più che vogliosi di sapere come ci si possa davvero staccare dal suolo e reggere nell'aria, realizzando finalmente un'aspirazione, che ha tormentato l'anima di parecchie generazioni umane. Non vogliamo quindi farci pregare per venire senz'altro all'argomento.

Prima di lanciarsi in volo i suoi allievi, l'istruttore vuole lui stesso volare: e questo fa, non solo per assicurarsi - come è suo dovere - della perfetta efficienza dell'apparecchio, ma anche per mostrare come si pongano in atto le norme pratiche, che viene di mano in mano impartendo ai suoi allievi. E' suo proposito eseguire ora una «retta» a mezzo metro d'altezza dal suolo e di farla poi ripetere a ciascuno di essi; è indispensabile quindi che ogni sua manovra venga attentamente osservata, per poter essere poi con esattezza ripetuta. Noi che, come quei quaranta allievi ormai di nostra conoscenza, siamo stati intensamente attenti alle istruzioni di quel valente maestro di volo, siamo in grado ora di riassumerle schematicamente, perché i nostri giovani lettori possano conoscerle e fissarle. E bene in testa, se sorride loro nel cuore la speranza di potere os, si pure, in un domani non lontano, staccarsi da terra per compiere il primo volo. Convenga dunque, prima di partire, scegliersi un orizzonte il consueto punto di riferimento e cercare di accerselo bene in mente, per poterlo più facilmente riconoscere, quando si sarà per aria; però, esso non dovrà più trovarsi esattamente nella direzione del verricello trainatore, ma spostato alquanto alla sua destra, onde non investire nell'atterraggio il verricello stesso. In secondo luogo, conviene partire mantenendo il timone di profondità leggermente «picchiato», perché in tale assetto di volo, l'aliante, anche nella deprecata ipotesi che la trazione del verricello venga per qualsiasi causa improvvisamente a manca,

re, ha tra l'altro la possibilità di planare e di toccare terra senza pericolo. Se poi, durante il volo, l'apparecchio dovesse assumere un assetto troppo «cabrato», si porterà la leva di comando un pochi, non in avanti, non già per farlo scendere, ma solo per arrestarne la salita, dato che quello che ci si propone in questa fase dell'insegnamento si è di seguire un volo in linea retta, alla quota costante di circa mezzo metro dal suolo. Naturalmente, durante il volo dovranno essere tenute ben presenti e messe in pratica tutte le norme di pilotaggio apprese nell'esecuzione delle strisciate, così che bisognerà intervenire con la manovra degli alettoni, quando l'aliante si abbassi d'ala, e con la manovra del timone di direzione, quando devii dalla sua rotta; tutto ciò con la massima dolcezza e senza alcuna fretta: quando poi l'aliante sarà per giungere all'estremità del campo ed il verricellista avrà cessato il traino, bisognerà portare la leva di comando leggermente in avanti, per mettere l'apparecchio in assetto di volo librato e non fargli perdere quella velocità di cui ha assolutamente bisogno per sostenersi nell'aria. Prima poi di toccare terra, occorre tirare un poco a sé la leva di comando, allo scopo di far «sedere» dolcemente l'aliante sul terreno ed evitare così che vada ad urtarlo bruscamente con la prua.

Intanto che noi abbiamo riferito questi precetti pratici, il nostro istruttore è salito a bordo dell'aliante e si dispone a partire per il suo volo dimostrativo. Il verricello suo volo dimostrativo, e subito dopo, l'aliante si mette in moto, compie una breve strisciata, poi si stacca dolcemente da terra e si libra leggero nell'aria. Ora, se i nostri giovani lettori potessero seguirlo, il volo del nostro amico istruttore, vedrebbero che esso si svolge

mirabilmente rettilineo, senza sbalzi né scosse e senza che il pilota avverta il bisogno di intervenire parecchio. Ad un certo punto, previsto dall'istruttore, l'aliante viene sganciato ed in questo preciso istante il pilota «picchia» leggermente, per metterlo appunto in assetto di volo librato. La manovra è stata appena visibile, mentre quella di richiamo per l'atterraggio, pur essendo assai lenta, è eseguita con ampiezza notevolmente maggiore.

Il volo dimostrativo dell'istruttore è terminato. E' ora la volta degli allievi, e qui... comincian le dolenti note. Ne registriamo qualcuna, tra le più consuete e caratteristiche.

C'è l'allievo che parte regolarmente, ma subito dopo lo si vede voltare un po' a onda di mare, mostrando di durare molta fatica a mantenere l'aliante alla quota voluta, finché tocca il suolo con un atterraggio piuttosto brusco. Non c'è da meravigliarsi di tale difettoso comportamento in questi primi voli, in quanto l'allievo non ha ancora quella sviluppata sensibilità che insegna a dosare giustamente l'impulso da darsi ai comandi del velivolo per governarlo bene, né ha ancora imparato quale sia il momento giusto, in cui deve effettuarsi la manovra di richiamo per ottenere che l'apparecchio venga «seduto» sul terreno, anzi che ab-



Sguardo costantemente rivolto al punto di riferimento all'orizzonte: Tutto bene a bordo!



Un atterraggio regolare...



... ed uno piuttosto laborioso...

bia a toccare terra di punta, con effetti non sempre piacevoli.

C'è poi l'allievo che, fatto partire, non effettua in volo nessuna manovra: non «cabra», non «picchia», eppure l'apparecchio vola perfettamente. Ciò avviene per il semplice fatto che l'istruttore, regolando la leva di comando prima della partenza, ne ha per un caso indovinato la posizione giusta. Molte volte però non solo il pilota novellino non riesce a rendersi conto di questa elementare ragione, ma è anche facile sentirlo parlare di una traditora raffica di vento che, dopo una felice partenza, lo ha inclinato a destra o a sinistra, a piacer suo, e di un pronto intervento di lui con alettoni e timone direzionale e magari di parecchie altre manovre e contromanoovre da consumato aviatore, che egli avrebbe saputo compiere a tempo e a luogo, fino al momento in cui ha effettuato il suo impeccabile atterraggio. L'istruttore, in un bel tentare di convincerlo che egli non ha fatto proprio nulla di tutto questo e che le vantate sapientissime manovre non esistono che nella sua fantasia: non si riesce a nulla. Per cui, lasciamo quel bravo figliolo cuocere nel brodo della sua innocente vanità e passiamo ad esaminare qualche altro «caso» interessante.

Ecco un volo «giallo», come gli istruttori sogliono scherzosamente indicare ogni volo condotto, avvenendo in gran dispetto come direbbe Dante. Sono i voli che danno un brivido, sia al fantasioso pilota che agli spettatori stupefatti. Volete vederne uno? Ebbene, eccovi un allievo che parte con la migliore intenzione di mettere in pratica tutte le norme impartitegli dall'istruttore, ma, appena l'apparecchio s'è messo in moto, che è? che non è? non ricorda più nulla di quello che gli ha raccomandato l'istruttore.

Se ne ricorda solo per applicarlo esattamente a rovescio. L'oroscopo suole giocare di questi brutti scherzi. Sta il fatto che il povero allievo, prima «picchia» esageratamente, impedendo all'aliante di decollare, non ostante la notevole velocità assunta, poi, accortosi dell'errore, «cabra» d'improvviso, riuscendo ad impennare l'apparecchio. «Picchia!», gli urla l'istruttore, mentre il verricellista comincia a rallentare il traino, ma l'allievo, che evidentemente è un uomo di carattere, non disposto a rinunciare facilmente alle proprie opinioni, anzi che sembra a quella ingenuità, che dove, continua a tirare a sé la leva di comando con ammirabile costanza, raggiungendo il risultato di impennare sempre più l'aliante, come se dovesse con questo dare la scalata ad un'altra torre d'un immaginario castello incantato. Ora l'aliante è quasi in piedi, stranamente eretto sulla coda a qualche metro dal suolo, resta un istante in quella posizione, come attento di salire ancora o di cedere, poi si decide per questo secondo corso dell'amiche dilemma e cede a terra come una pera matura. Cosa, streto? No. Niente di grave, poiché la quota era minima e l'aliante leggero tutto si riduce a qualche tirante da sostituire sul velivolo e ad un po' di fida da smaltirsi da parte dell'allievo. Il quale, riavutosi dal momentaneo sordimento conseguente alla caduta, si presenta all'istruttore e lo assicura in parola d'onore, che egli proprio intendeva «picchiare», e si meraviglia altamente che l'aliante abbia avuto tanto cattivo gusto da fargli fare una così brutta figura.

Anzitutto - gli dice l'istruttore - in partenza hai tenuto troppo «picchiato» il velivolo, tanto da trarre in inganno il verricellista, il quale, non vedendoti decollare, ha aumentato, senza che ce ne fosse bisogno, la velocità di trazione. Per rimediare a questo tuo primo errore, avresti dovuto tirare a te con molta dolcezza la leva di comando, mentre tu invece hai «cabrato» violentemente e fatto così assumere al velivolo un fortissimo angolo di salita. Con ciò hai smaltito ben presto la velocità iniziale e ridotto l'apparecchio presso che all'immobilità, rendendoti in tal modo impossibile qualsiasi manovra.

E se - obietta l'allievo - nel momento critico dell'arresto, in aria avessi cercato di riguadagnare velocità, spingendo tormente la leva in avanti, avrei evitato la caduta?

Niente allatto! - conclude l'istruttore - l'altezza, a cui ti trovavi, era troppo poca per consentirti di riprendere velocità e «picchiando», e tu avresti «scassato» il tuo aliante al suolo, prima di averlo potuto rimettere in linea di volo. Quando si è a pochi metri da terra, ricordatene!, si deve assolutamente evitare di far assumere all'apparecchio assetti anomali, che sogliono riuscire sempre pericolosi.

A questo punto, a giudicare dall'espressione del viso, pare che quel maldestro allievo sia soddisfatto delle spiegazioni avute, e noi, non volendo mostrarci più esigenti di lui, ci contenteremo di quello che abbiamo appreso.

(Continua) PLINIO ROVESTI

L'AQUILONE

Come si impara a volare

SENZA MOTORE

IN VOLO LIBRATO

(Continuazione dai numeri precedenti)

In questo immaginario corso, al quale facciamo assistere i nostri giovani lettori, come in qualunque corso che si tenga presso una scuola seria, non mancano i soggetti che, o prima o poi, bisogna eliminare per troppo scarsa (quando non è totale) inattitudine al volo. Portato al brevetto il cento per cento degli allievi potrebbe essere cosa desiderabile, ma non è possibile, se non a condizione, o di ridurre talmente il minimo di abilità richiesto da renderlo raggiungibile anche alle talpe, o di avere un gruppo di allievi tutti così bravi, da riuscire a superare agevolmente le prove richieste. Anche, del resto, in altri ordini di insegnamento, ben raramente si verifica il caso che, con prove regolari e in circostanze normali, il cento per cento degli alunni meriti la promozione. Nel nostro corso, dunque, parecchi allievi si sono dovuti eliminare perché inetti al pilotaggio; parecchi altri, pur progredendo a fatica, si prevede che possano riuscire a raggiungere una preparazione sufficiente alle prove di brevetto, e perciò il comandante della scuola, non solo non li ha allontanati dal corso, ma li fa coltivare con assidua cura, persuaso che alla fine se ne possa cavare qualcosa di buono. Ad essi gli istruttori sogliono ripetere spesso una serie di suggerimenti pratici, che noi ci sforzeremo qui di compendiare, benché — lo confessiamo — ci sorrida la speranza che i nostri giovani lettori, dotati di un senso del volo da far arrossire un falco, non ne abbiano alcun bisogno. Secondo, dunque, tali suggerimenti, l'allievo deve sforzarsi di dipingere nella propria mente come in un quadro, tutte le manovre occorrenti per il buon governo dell'apparecchio e i vari assetti che esso può assumere in volo e la posizione che, in corrispondenza di ciascuno di essi, deve assumere la leva di comando e la pedallera. Immaginando, per esempio, che l'allante per una manovra errata si impenni, l'allievo si sforzi di dipingere a se stesso quali potrebbero essere le sue impressioni e qua-

le le manovre che effettuerebbe per rimettersi in linea di volo. E' bene, anzi, che l'allievo se le dica e se le ripeta ad alta voce, queste cose, perché — per quanto il suggerimento possa sembrare banale — è certo che, applicato con assiduità, riesce ad imprimere nella memoria dell'allievo l'ordine delle manovre da compiersi nei più svariati casi che si sogliono presentare, così che la loro esecuzione pratica diviene poi come il frutto dell'istinto; anzi che del meditato ragionamento di principi teorici.

A queste recise conclusioni del nostro amico, noi modesti cronisti di un immaginario corso, confessiamo di non avere nulla da obiettare, e ritenendo che neppure i nostri giovani lettori abbiano idee in contrario, pensiamo di tirare innanzi nel riferire le cose di maggior rilievo, che ci vengono sotto gli occhi.

Diremo dunque che, durante i primi quindici giorni di scuola, tutti gli allievi hanno imparato a volare perfettamente in linea retta, 6-7 metri d'altezza, e a conoscere e a saper tenere la corretta posizione di volo: sarebbero insomma tutti in grado di superare le prove prescritte per il conseguimento dell'attestato «A» di volo librato, se questo non avesse oggi così scarso valore in ordine alla preparazione preaeronautica dei giovani, da essere considerato non più che un brevetto sportivo. I nostri quaranta immaginari allievi aspirano tutti all'attestato «B», ed è per questo che il Comandante della scuola ordina che si passi senz'altro alla terza fase del ti-

rocinio, la quale consiste nel portare gli allievi gradatamente a quota sempre più alta, insegnando loro a discernere il giusto angolo di discesa dell'allante rispetto all'orizzonte durante il volo librato. A tale proposito, veniamo ad alcune considerazioni d'ordine pratico.

Anzitutto, bisogna tener presente che l'allante non va messo in assetto di volo librato all'ultimo istante, cioè dopo che sia avvenuto lo sganciamento del cavo trainante: un pilota prudente deve diminuire l'angolo di salita nell'ultima fase del traino, onde trovarsi, al momento in cui la trazione del verricello cessa, con l'allante in posizione presso che orizzontale. In questo modo l'impostazione del volo librato sarà più dolce, ed il pilota potrà discernere con maggiore facilità il giusto angolo di discesa.

Qui, però, si presenta un problema di grande importanza pratica, che si può formulare così: come può il pilota riconoscere tale giusto assetto di volo ed avere la certezza che l'allante proceda alla debita velocità? A risolvere tale problema concorrono mezzi diversi: alcuni forniti dalla natura, e sono i nostri sensi; altri forniti dalla scienza, e sono gli strumenti di navigazione. Noi scartiamo totalmente l'uso di questi ultimi, non già perché il reputiamo inutili, ma solo perché li riteniamo inopportuni in questa fase dell'insegnamento, durante la quale importa sopra tutto creare nell'allievo il senso del volo e insegnargli a reggersi nell'aria con l'unico sussidio dei mezzi fornitigli da madre natura. Vediamo quindi come col solo uso dei nostri sensi, integrato, ben s'intende, dall'istinto e dall'intelletto, si possa giudicare se l'allante vola in giusto assetto e a giusta velocità.

Il migliore misuratore dell'angolo

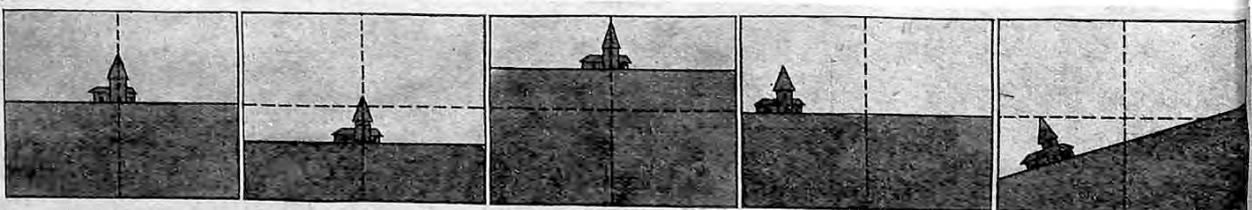
di discesa è certamente l'occhio, che è anche il più semplice e più comodo mezzo di osservazione: esso, infatti ci rivela subito se la linea del-

l'orizzonte divide in due parti uguali il campo visivo, ciò che significa che l'allante plana normalmente; come ci rivela anche che tale linea si sposta all'insù, quando il pilota spinge troppo in avanti la leva di comando (picchiata) mentre si sposta all'ingù, con la manovra contraria (cabrata). Né a tale osservazione dell'occhio reca ostacolo alcuno la maggiore o minore altezza dell'allante dal suolo, giacché l'orizzonte lo si vede bene davanti a sé tanto a due metri quanto a mille metri di quota, quando l'assetto del velivolo sia normale.

Spesso però non si può fare affidamento sul solo occhio. In questo caso — e non in questo solo — ci si può servire egregiamente dell'udito. Il volo di ogni apparecchio è infatti caratterizzato dal melodico fruscio prodotto dall'incontro dell'aria con le sue strutture in movimento: ogni velivolo ha quindi una musica sua, che sale o scende di tono a secondo del decrescere o del diminuire della velocità. Quando pertanto il pilota ha imparato a conoscere la «voce» che il suo apparecchio suole far sentire nel volo normale, ha a sua disposizione un criterio utilissimo per giudicare dell'andamento del suo volo, perché ogni alterazione che quella nota voce subisce gli dirà se la velocità del velivolo è troppa o troppo poca, e quindi se l'angolo di discesa è eccedente o insufficiente rispetto alla misura giusta, e per conseguenza se deve «cabrare» l'apparecchio per smaltire la velocità eccedente, ovvero «picchiarlo» per guadagnarne. Ognuno di noi, inoltre, ha avuto infinite occasioni di notare come la pressione esercitata dall'aria sul nostro volto, quando siamo in moto, aumenti o diminuisca a seconda che cresce o diminuisce la velocità con cui ci muoviamo. Ebbene, il fenomeno che avvertiamo correndo in bicicletta, in automobile, in treno, si verifica tale e quale volando su un allante. Ciò significa che dall'aumentare o dal diminuire della pressione dell'aria sul proprio volto, il pilota in volo può arguire se il velivolo guadagna o perde di velocità e manovrare in conseguenza.

Altro sussidio, infine, il pilota può avere in quel senso dell'equilibrio, che così grandemente e continuamente ci serve a terra. Per quanto in volo tale senso possa venir trattato con frequenza in inganno per essere l'allante soggetto a continue variazioni di velocità e di direzione, tuttavia esso non cessa di essere di aiuto al pilota, al quale rivela l'assetto del velivolo dalla posizione assunta dal di lui corpo. A conclusione dell'argomento diremo che, se preso individualmente, ognuno dei nostri sensi surricordati può costituire un mezzo scarsamente sufficiente allo scopo inteso, presi invece tutti insieme, come effettivamente tutti insieme sogliono portare il loro contributo di sensazione, costituiscono un sussidio largamente sufficiente al pilota di allante librato, che vola nelle ore diurne e in condizioni atmosferiche normali, vale a dire in circostanze tali da permettere dei propri sensi l'uso integrale.

(Continua) PLINIO ROVESTI



La linea dell'orizzonte divide in due parti uguali il campo visivo: planata normale

la linea dell'orizzonte si sposta col punto di riferimento il basso del campo visivo: troppo cabrato

la linea dell'orizzonte si sposta col punto di riferimento verso l'alto del campo visivo: troppo picchiato

il punto di riferimento sulla linea dell'orizzonte si sposta a sinistra: l'allante gira a destra

la linea dell'orizzonte si inclina a sinistra: l'allante è inclinato a destra.

“LA VIRATA”

(Continuazione dai numeri precedenti)

Con la terza settimana del corso, al quale abbiamo fatto assistere i nostri lettori, si passa alla terza fase delle esercitazioni di volo durante la quale gli allievi imparano a volare su velivoli con fusoliera carenata, che sono più sensibili alle manovre e più veloci del bonario «Zoegling». Naturalmente le norme di pilotaggio non variano, anche se in questi allianti si riscontra un notevole miglioramento del «rapporto di planata». Va inoltre ricordato che la minore resistenza all'avanzamento nell'aria e la quasi completa mancanza di fili attenuano notevolmente il sibilo caratteristico degli apparecchi carenati in confronto di quello proprio degli Zoegling, tanto che gli allievi, per timore di non avere la velocità sufficiente, tendono nei primi voli a tenere un assetto eccessivamente «picchiato»: difetto, del resto, di cui riescono a correggersi abbastanza presto.

E qui all'insegnamento teorico tien dietro tosto l'esempio pratico: l'istruttore sale sull'apparecchio e ordina che si dia il segnale di partenza. Uno scatto e il velivolo è in movimento. Una breve strisciata, poi l'alliante si stacca dal suolo e, lieve e dolce, inizia il suo volo in salita. Tale lievità e dolcezza non sono fortuite, ma dovute alla sapiente manovra del pilota, che ha tenuto, in partenza, il timone di profondità leggermente «picchiato» e qualche istante dopo lo ha riportato a zero, per ottenere un leggero aumento dell'angolo di salita. Pertanto l'assetto di incidenza assunto dall'alliante risulta ora leggermente «cabrato». Il pilota manovra di piede e d'alettoni per mantenersi esattamente nella direzione del verricello trainante, poi, giunto quasi al culmine della parabola, rimette dolcemente l'apparecchio in linea di volo ed attende che il verricellista cessi il traino. Ecco infatti che, qualche istante dopo, l'anello si sgancia: il pilota porta ancora un poco in avanti la leva di comando, per mettere l'alliante in perfetto assetto di volo librato, ed inizia quindi la discesa verso l'opposta estremità del campo. Qualche momento dopo l'alliante tocca terra con una dolcezza e lievità pari a quelle con cui se ne era distaccato qualche momento prima.

Dopo il volo dimostrativo dell'istruttore, sono gli allievi che, l'uno dopo l'altro, salgono a bordo dell'alliante per tentare di fare alla loro volta ciò che han visto fare dal loro maestro: naturalmente, alla prima nessuno ci riesce, almeno con tanta perfezione, ma si vede subito che riescono abbastanza presto a familiarizzarsi col nuovo apparecchio ed a volare con esso correttamente in linea retta.

E' giunto ora il momento di apprendere il volo in linea curva, che deve gradualmente portare all'esecuzione di una corretta «virata», manovra questa che può essere considerata come una delle più importanti nell'esercizio del volo.

Generalmente, gli allievi, quando eseguono le prime virate, provano un senso sgradevole, nascente dal fatto che il novello pilota non ha ancora appreso a secondare con un corrispondente atteggiamento del proprio corpo il moto curvilineo dell'apparecchio; ma se invece nelle curve si avrà l'avvertenza di lasciar inclinare il proprio corpo insieme con il velivolo, senza cercare di reagire, spostandosi verso l'esterno della curva, tale spiacevole sensazione si dissiperà ben presto e la virata si compirà senza alcun disagio. Naturalmente è necessario che essa venga praticamente imparata a poco a poco, con l'esecuzione di deviazioni di rotta, che andranno di mano in mano facendosi sempre più sensibili, fino a divenire vere e proprie inversioni. Tali deviazioni devono venir accompagnate da una inclinazione laterale conveniente, commisurata cioè

al raggio della curva che l'alliante descrive. Va tenuto presente inoltre che, nel moto curvilineo, occorre una velocità maggiore che nel moto rettilineo, per cui, in tali casi, non si deve mai tirare troppo la leva a sé; ma va tenuto anche presente che un'eccessiva velocità nuoce ad una corretta esecuzione della curva: in sostanza, dunque, occorre saper trovare qui, come in tante cose umane, limiti ben determinati.

La manovra per l'esecuzione della virata si può dividere in tre tempi: impostazione della virata; virata propriamente detta; rimessa dell'alliante in volo rettilineo.

Per fissare le idee, si supponga di dover effettuare una virata a sinistra.

Prima fase della manovra. — Un istante prima di arrivare sul punto, sul quale vogliamo girare, portiamo dolcemente la leva di comando verso sinistra, dando contemporaneamente piede dalla stessa parte. Raggiunta la giusta inclinazione, non appena l'apparecchio comincia a girare, diminuiamo il comando degli alettoni gradatamente, fino a riportare la leva al centro, mantenendo invece

deviata la pedaliera. A questo punto la virata è impostata ed incomincia la curva.

Seconda fase della manovra. — Per proseguire correttamente la curva iniziata, occorre stare attenti a parecchie cose. 1) Se per caso è stato eccessivamente inclinato l'alliante, la forza centripeta prende il sopravvento e quello scivola allora verso l'interno della curva, cioè dalla parte dell'ala più bassa: per contrastare questa tendenza, basterà spostare un poco la leva di comando dalla parte opposta, cioè leggermente a destra. 2) Potrebbe darsi anche che l'alliante stentasse a girare: ciò significherebbe che la manovra del timone di direzione è insufficiente, e che è necessario quindi aumentare la pressione del piede sinistro sulla pedaliera. 3) Se si avverte vento laterale, che provenga dalla parte dell'ala più alta, vuol dire che l'alliante sbanda verso l'esterno della curva: in questo caso è la forza centrifuga che prevale, perché il velivolo è stato insufficientemente inclinato, mentre la manovra del timone di direzione è esuberante: occorre pertanto diminuire l'azione del piede sinistro e nello stesso tempo accentuare lo spostamento della leva verso il centro della curva, fino ad ottenere che l'inclinazione del velivolo e il raggio di curvatura siano tra loro perfettamente commisurati. 4.) Occorre tenere sempre l'occhio all'assetto longitudinale del velivolo, il quale, anche durante la virata, deve mantenere il suo giusto angolo di discesa. Ora, poiché le virate normali si effettuano con inclinazioni modeste, che non alterano le funzioni fondamentali del timone di direzione, basterà spostare in avanti la leva di comando, ogni volta che l'alliante accenna ad impennarsi, e tirarla invece verso di sé nel caso che tenda a «picchiare» più del conveniente. Ben diversa, invece, dovrebbe essere la manovra nel caso di virate molto strette, che esigono una forte inclinazione dell'apparecchio, perché, in tale ipotesi, il timone di profondità agisce su un piano che non giace più orizzontalmente, come quando il velivolo vola in assetto normale, e può determinare per conseguenza, contro tutte le intenzioni dell'allievo pilota, una «cabrata» o una «picchiata»: in tale caso infatti, tirando la leva, la virata «si stringe»; spingendola in

avanti, la virata «si allarga». Tuttavia, a quest'ultima particolarità del volo curvilineo si accenna qui più per dovere di completezza che non per il bisogno delle scuole di volo librato, essendo infatti noto che le virate a forte inclinazione, cioè oltre i 45 gradi, entrano già nel novero delle manovre acrobatiche, poiché, oltre quel limite, si entra nel campo in cui le funzioni del timone di direzione e di profondità si alterano profondamente, fin che, con una inclinazione di 90 gradi, esse sono totalmente invertite.

Terza fase della manovra. — Quando in fine si voglia passare dal volo in curva al volo rettilineo, tenendo presente il fatto che la leva di comando è già stata riportata al centro, bisognerà — sempre riferendosi all'ipotesi di aver voluto effettuare una virata a sinistra — spingere gradatamente la pedaliera dalla parte destra e, nello stesso tempo, spostare dalla stessa parte anche l'asta di comando: il che significa insomma che per far riprendere, all'apparecchio il volo rettilineo, occorre manovrare nello stesso tempo con piede ed alettoni in senso opposto a quello seguito per l'effettuazione della virata: Ancor prima che il velivolo si sia del tutto raddrizzato, si dovrà avere l'avvertenza di riportare i comandi al centro, onde evitare che esso, proseguendo nella sua rotazione, si inclini dall'altra parte. Infine, mentre si manovra lateralmente la leva di comando, l'allievo dovrà badare a non spostarla, per inavvertenza, anche in avanti o indietro, ma, tenendo costantemente d'occhio l'assetto longitudinale del velivolo, interverrà a tempo e luogo col timone di quota onde mantenere sempre la traiettoria di volo nel piano voluto.

C'è da scommettere che i nostri giovani lettori, dopo aver durato la fatica di seguirci fin qui, tra la selva delle osservazioni, dei suggerimenti, delle avvertenze, saranno indotti a pensare che la virata è una manovra tutt'altro che facile. Non è però il caso di darsi pensiero delle difficoltà vere o supposte inerenti a tale manovra, perché questa dovrà venir appresa poco per volta, in ripetute esercitazioni, fino a che ciascuno se ne sia reso compiutamente padrone.

(Continua) PLINIO ROVESTI

9 Agosto 1942

L'AQUILONE

N° 32



(Continuazione dal num. 28)

**LE PROVE DI BREVETTO**

Non faremmo un torto immettendo ai nostri quaranta immaginari allievi, se non dicessimo che, sia per virtù dell'assiduo esercizio, sia per virtù dei saggi consigli del loro maestro, riescono abbastanza presto ad eseguire la virata con una certa spigliatezza, che lascia bene sperare. In fondo, tutta la tecnica elementare del volo si riduce a saper sincronizzare i movimenti — leva a destra e piede destro; leva sinistra e piede sinistro — e dosare l'azione sugli organi di comando, che deve essere commisurata sempre all'assetto dell'allante in volo: ora, il possesso sicuro di questa tecnica non si può conseguire sui giornali — nemmeno su «L'Aquilone», per quanto all'amor proprio dei suoi redattori possa sembrare che sia fatto bene — ma lo si acquista un poco per volta e soltanto con un assiduo allenamento.

Così, progredendo di giorno in giorno, i nostri immaginari allievi sono giunti alla quarta ed ultima fase del loro tirocinio: trainati progressivamente a quote sempre più alte, ormai toccano e superano nel loro volo i 150 metri e, durante la discesa in volo librato, sono stati addestrati prima ad eseguire ampi giri sul campo ed infine a compiere virate in forma di S o in forma di 8.

Un esercizio particolarmente utile, che viene fatto eseguire durante la effettuazione dei voli in quota, intorno al campo, è quello di atterrare nel pressi del punto di partenza: per riuscirci, gli allievi devono imparare a valutare l'altezza a cui si trovano dal suolo e a capire quale sia il momento opportuno per iniziare la così detta «entrata in campo». A tale proposito il nostro amico istruttore ritiene utile impartire ai suoi allievi suggerimenti, che egli ritiene importanti e che noi riportiamo qui per filo e per segno. «Dopo lo sganciamento del cavo trainante, — dice — occorre mettere il velivolo in assetto di volo librato, ma non si deve iniziare il giro fino a quando non si abbia la certezza di planare

col giusto angolo di discesa. A tale scopo giova osservare, come di solito, la posizione dell'allante rispetto all'orizzonte e cercare di valutarne la velocità, ascoltando il sibilo dell'aria contro i montanti e le altre strutture. Quando si sia certi che l'assetto e la velocità dell'apparecchio sono normali, si comincia a costeggiare il campo, tenendolo sempre d'occhio lateralmente, e avvicinandosi ad esso di mano in mano che si smaltisce quota. Questo accorgimento ha molta importanza, perché permetterà di atterrare al punto voluto e non farà correre il rischio di arrivare «corti», come si dice nel linguaggio aeronautico, se non anche di prender terra del tutto «fuori campo». Minor male sarebbe quello di arrivare «lunghi», perché a smaltire la quota esuberante, basterebbe effettuare qualche S a breve raggio e disporci quindi ad atterrare. Nell'ultima fase del volo poi bisogna manovrare in modo da portarsi con un quarto di giro, verso il limite del campo scelto per l'atterraggio, che si dovrà raggiungere all'altezza di alcuni metri, possibilmente col vento di fronte».

Durante i bei voli di quota, che caratterizzano la quarta ed ultima fase del tirocinio, capita spesso ai nostri — possiamo dirlo — ormai bravi allievi di incontrare correnti d'aria ascendenti di origine termica, ed essi, sentendosi così per qualche istante sollevati, credono sovente di aver provocato queste improvvisi ascese con qualche involontaria «cabrata», e allora... «picchiano» per rimediare al loro supposto errore, ottenendo il non desiderabile risultato di far acquistare all'apparecchio una velocità eccessiva. Occorre imparare a distinguere — ammonisce l'istruttore — quando la salita improvvisa dell'allante è dovuta ad una involontaria manovra del pilota, da quando è invece dovuta all'impulso di una corrente ascendente, ed il criterio per tale distinzione è ovvio, poiché nella «cabrata» l'assetto dell'allante rispetto alla linea dell'orizzonte è diverso da quello normale mentre nel secondo caso rimane immutato.

*ma si impara a volare senza motore*

Il corso, a cui abbiamo invitato i nostri giovani lettori, volge ormai al suo termine. Quasi tutti gli allievi riescono ora a mantenersi in aria per più di un minuto e si sentono pronti a sostenere le cinque prove prescritte per il conseguimento del brevetto. Solo quei pochi che, dopo lo sganciamento del cavo, rifanno a calcolare con troppa ansia la loro altezza e si danno gran pensiero di raggiungere il suolo per la via più breve e trascurano di guardare a quell'importantissimo punto di riferimento per regolare il volo, che è l'orizzonte, non riescono ancora a durare in aria il tempo prescritto: di solito, planano nell'aria con un assetto di volo troppo «picchiato» ed arrivano a terra a velocità pazzesche. Evidentemente, in tali ragazzi persiste ancora quell'orgasmo di origine nervosa, contro il quale hanno cercato di reagire durante l'intero corso, senza essere riusciti finora a liberarsene del tutto, ed è questo che vieta loro di abbandonare il cuore e i sensi alla divina poesia del volo. Ma la loro tenace volontà, per un verso, e, per l'altro, l'amorevole pazienza dell'istruttore, ottengono finalmente il desiderato frutto, e viene il giorno in cui anch'essi, liberati da ogni irragionevole ansia, padroni di sé e delle proprie ali, possono scordarsi, per i brevi minuti del loro volo, della terra da cui sono partiti, per ascoltare il canto delle cose sposato al canto della propria anima, nella ineguagliabile libertà del cielo.

E' arrivato così il giorno destinato al conseguimento del brevetto. Le prove sono severe, e il cuore batte nel petto... Ma quale gioia costituisce per il giovane aquilotto il solenne riconoscimento che davvero egli ha imparato a volare! Gli pare di essere un altro uomo ed è tentato seriamente di domandarsi se proprio al mondo ci siano delle cose impossibili. La mente sogna, e il cuore corre dietro a quei sogni: chi può dire dove si fermerà?

Ecco intanto che i nostri quaranta immaginari allievi stanno per lasciare la scuola, che li ha ospitati ed istruiti. Nel dirsi addio, ciascuno sente che si rivedranno ancora. La passione del volo è di quelle che non perdonano. Si vedranno ancora, dunque: forse in una scuola di volo veleggiato, forse in una scuola di volo a motore, in divisa grigio-azzurra. Ma lì dove non conta: quello che conta è volare, poiché il volo è divenuto ormai per tutti loro una ragione suprema di vita.

FINE  
PLINIO ROVESTI

1942 L'AQUILONE 14/10/1942

**LA POSTA DEL VOLOVELISTA**

Giulio Marazzi, Como — Un manuale per il pilotaggio di allanti liberatori che è stato specialmente scritto ad uso dei corsi preaeronautici di volo a vela, è quello di Plinio Rovesti, edito dalla Tipografia Manfredi di Varese. Tieni però presente che tutti i manuali di pilotaggio, compreso quello citato, che è scritto bene ed in forma piana e chiara, sono soprattutto utili quando si stia già seguendo un regolare corso pratico. In altre parole il pilotaggio di allante o di aeroplano deve anzitutto essere appreso seguendo un corso sotto la guida di un esperto istruttore. Un altro libro dello stesso autore, molto interessante e che tratta del volo a vela in modo ampio, è quello intitolato «Il volo veleggiato ed il suo regno» ma l'edizione è esaurita da tempo e quindi attualmente introvabile. Ne venne data una copia in omaggio a tutti coloro che qualche tempo fa conseguirono il brevetto C: potrai forse procurartelo, magari a titolo di prestito, se sei in relazione con qualche possessore di tale brevetto.

# NECESSITA' DEL VOLO A VELA

N. 42  
18 Ottobre 1942



Il nostro valoroso collaboratore Plinio Rovesti, che voi tutti apprezzate e seguite quasi ogni settimana sulle pagine de «L'Aquilone», ha pubblicato in questi giorni un opuscolo ad uso del preaeronautico del volo a vela intitolato «Volo Librato». Si tratta di un manuale che aiuterà il giovane a giungere «presto e bene» al pilotaggio con motore. Il Rovesti, per compilare questo manuale, ha ampliato e sviluppato una serie di articoli comparsi recentemente sul nostro giornale.

Appena giunto il libretto abbiamo subito letto la prefazione di cui qui sotto riproduciamo la parte più importante. La riproduciamo perché da essa molti potranno farsi un'idea chiara della necessità del volo a vela in genere e in particolare del volo librato per avviare i giovanissimi al pilotaggio dei velivoli a motore.

Oggi si guarda al volo senza motore come ad un ineguagliabile strumento per la preparazione tecnica e spirituale dei futuri piloti d'aeroplano, per non dire delle altre sue straordinarie possibilità di uso bellico, già felicemente sperimentate nel corso dell'attuale conflitto e di cui vorremmo poter ampiamente parlare, se ovvie ragioni non ce lo vietassero.

Le recenti innovazioni, portate nell'organizzazione delle scuole militari di pilotaggio, stanno a dimostrare come la formazione del personale navigante in tempo di guerra, per il logorio di uomini e di mezzi proprio di tale periodo eccezionale, rappresenti un problema di capitale importanza. L'organizzazione delle industrie aeronautiche italiane è certamente in grado di far fronte ai bisogni di guerra per ciò che concerne la produzione di velivoli, ma per quanto si riferisce alla preparazione dei piloti, si deve convenire che certi limiti non possono venire superati, senza che ne resti compromessa la qualità del personale navigante. E' quindi necessario non lasciar tentata alcuna via, che porti al conseguimento di risultati migliori nella preparazione di esso. Perciò noi riteniamo che anche questo modesto libretto possa venir salutato con simpatia da quanti considerano il volo senza motore come vero e proprio tirocinio per la preparazione e la selezione di quegli elementi che, per la loro attitudine al volo, diano affidamento di poter riuscire domani, ottimi piloti militari.

Un giovane che si presenti ad una scuola di volo a motore, senza aver prima almeno conseguito l'attestato «B» di volo librato, ci fa pensare ad un analfabeta, che pretenda di essere ammesso ad una scuola di ordine superiore, senza aver prima frequentato le elementari. Salvi i casi eccezionali, che, appunto perché tali, non possono servire di norma, studenti di questo genere, prima di poter conseguire la licenza, si troverebbero nella necessità di vedere di molto prolungato il loro corso di studi, onde supplire alla mancanza di quelle nozioni fondamentali, che si apprendono nella scuola elementare. Del resto, i pionieri del volo come hanno potuto apprendere questa mirabile arte? Essi hanno semplicemente gradato l'ordine delle difficoltà e, procedendo razionalmente, son riusciti ad

imparare i segreti del pilotaggio elementare, escludendo, nei loro primi tentativi, le inevitabili complicazioni derivanti dall'installazione e dall'uso dell'apparato moto-propulsore, che hanno applicato ai loro velivoli soltanto dopo aver appreso l'arte del volo. L'aviazione ha poi compiuto i progressi a tutti ben noti, ed anche la didattica del volo ha dovuto adeguarsi ai nuovi trovati della tecnica, che accelerava i tempi delle sue conquiste. Questo rapido progresso, però, e la conseguente necessità di far presto nel preparare i piloti, hanno portato all'adozione del metodo più costoso e meno razionale: l'insegnamento della tecnica del volo mediante l'uso di apparecchi a doppio comando. Soltanto i volovelisti sono rimasti fedeli al vecchio sistema che impiega per l'insegnamento velivoli monocomandi e si sono preoccupati costantemente di migliorare il loro metodo d'istruzione.

In Italia, fin dal suo primo sorgere, il volo senza motore ha assunto il carattere di «scuola elementare di pilotaggio», e ne è prova il fatto che a quell'epoca il volo veleggiato non era punto contemplato dai programmi ufficiali del Ministero dell'Aeronautica. Con l'organizzazione poi della prima scuola di volo senza motore, sorta a Pavullo nel Frignano nell'agosto del 1927, il volo a vela italiano assunse un'inconfondibile impronta «premierata». Se tale indirizzo non ha accennato da noi il rapido raggiungimento dei risultati tecnico-sportivi ottenuti all'estero, ha portato in compenso al perfezionamento dei vecchi sistemi di lancio e, soprattutto, all'applicazione d'un metodo d'insegnamento, le cui peculiari caratteristiche didattiche si sono dimostrate, alla prova dell'esperienza, perfettamente adeguate ai fini voluti.

Per la storia, diremo che fu il Comandante Umberto Nannini — dopo alcune felici esperienze compiute sull'Aeroporto di Bologna nell'ormai lontano 1925 — a proporre al compianto quadrumviro Italo Balbo la fondazione della vecchia Scuola di Pavullo e ad assumersi in pieno la responsabilità dell'indirizzo assunto dal volo a vela italiano, nella convinzione assoluta che rivolgere ogni sforzo a fare d'ogni giovane un buon pilota, valesse meglio di ogni altra cosa a creare quelle forze, di cui la nostra aviazione aveva bisogno, per affermare nel mondo il diritto e la volontà dell'Italia Fascista. Le migliaia di allievi, che negli ultimi quindici anni sono affluiti alle scuole di volo a motore, dopo essere passati al vaglio delle scuole di volo a vela, costituiscono una prova irrefutabile della saggezza di tale indirizzo didattico, che ha giovato ad una seria selezione dei piloti e li ha messi in grado di dare un migliore rendimento.

Se qualcuno in Italia si ostinasse ancora a non voler apprezzare nella loro giusta entità i vantaggi di ordine tecnico, spirituale ed economico offerti dal volo a vela, e non volesse convincersi della convenienza di far precedere tale attività al volo a motore, noi invitiamo questo qualcuno a voler meditare su una interessante notizia — tolta dal numero 24 della rivista tedesca «Flugsport», uscito il 20 novembre 1940, cioè quando la Germania era in guerra da oltre un anno — della quale riportiamo uno stralcio:

«L'utilità del volo a vela come mezzo di preparazione dei piloti dell'ar-

mata aerea, è stata ufficialmente riconosciuta dal più alto Comando del Terzo Reich. Il Ministro dell'Aviazione ed il Comando Supremo dell'Armata Aerea si sono fatti comunicare dal Comando Superiore delle Scuole di pilotaggio aereo i risultati ottenuti dai piloti di volo a vela «brevetti C». I rapporti e le statistiche presentate hanno dimostrato senza alcun dubbio l'utilità di tale preparazione aeronautica per i futuri piloti dell'arma aerea, dati gli ottimi risultati ottenuti dappertutto. Il Ministro del Reich per l'aviazione e il Comando Supremo dell'Armata Aerea hanno dato ordine che tutti i Comandi vadano incontro al volo a vela con piena comprensione, disposti ad accordargli ogni appoggio».

Questa constatazione, per l'altissima autorità dalla quale proviene, assume valore indiscutibile e, come già ebbe a dire in un suo articolo su «Le Vie dell'Aviazione» il Comandante Umberto Nannini, tranquillizzerà, speriamo, qualche irriducibile ritardatario, che sembra adattarsi a malincuore al sopravvivere, guerra durante, del volo a vela italiano.

Ma a suffragio di quanto già abbiamo detto in merito a quelli che chiameremo «vantaggi preavvitori» del volo senza motore, v'è dell'altro. Recentemente il camerata Enzo Bartocci (vecchio volovelista del G.U.F. dell'Urbe, che non ha bisogno di presentazioni) ha condotto a termine una interessantissima «inchiesta tecnica», sul

risultati della quale richiamiamo l'attenzione di chi legge. Per la verità, gli eloquentissimi dati statistici relativi ai vari corsi di pilotaggio militare presi in attento esame nel corso di questa interessante indagine, meriterebbero di essere qui integralmente trascritti, tanto grande è il loro valore. Ma lo spazio non ci consente che di riassumere, perché più attinenti al nostro scopo, i vantaggi preavvitori del volo a vela, che essa dimostra raggiunti in ordine soprattutto alla preparazione degli allievi al pilotaggio dei velivoli a motore. Ecco i pertinenti in breve sintesi:

1. - L'istruzione premilitare volovelista importa una diminuzione del tempo massimo necessario al doppio comando, con i conseguenti vantaggi di economia e di rapidità nello svolgimento dei corsi militari di pilotaggio aereo; i dati riportati dall'indagine in parola dimostrano tale vantaggio in modo inoppugnabile, poiché il tempo di decollo è stato l'elemento base, che ha informato la valutazione statistica dell'utilità preavvitoria del volo silenzioso.

2. - Il volo a vela serve a selezionare i giovani con scarse attitudini al pilotaggio, evitando così alle scuole di volo a motore numerose ed inutili ore di doppio comando ad allievi che poi dovrebbero venire esonerati per tale deficienza. Ciò rappresenta un vantaggio di effettiva consistenza pratica soprattutto dal lato economico, in quanto permette di ritenere nulla la percentuale di allievi esonerabili per «incapacità professionale», che, per gli elementi non selezionati attraverso il volo a vela, come risulta dalla precitata indagine statistica, raggiunge la considerevole aliquota del 20 per cento.

3. - L'istruzione volovelista eleva il livello tecnico degli aspiranti ai corsi di volo a motore, aumentando notevolmente il rendimento culturale di questi ultimi. In fine, non va trascurato il lato spirituale, poiché non v'è chi non veda quale magnifica scuola di coraggio, di calma e di senso di responsabilità, costituisca per la gioventù la pratica del volo senza motore.

L'esperienza altrui è la nostra, quindi, rendono più salda in noi la convinzione ormai antica del grande valore pratico assunto dalle scuole di volo senza motore e la persuasione, parimenti antica, che ad esse spettano oggi compiti importanti per la preparazione di quegli uomini, che dovranno nel prossimo domani ripetere e superare la gesta dei meravigliosi piloti di oggi. Il grande destiglioso pilota di oggi, il grande destiglioso imperiale, a cui la storia chiama l'Italia e che nel duro tormento della guerra matura i suoi tempi e le sue mete, non può essere raggiunto e mantenuto senza un'aviazione militare che, accanto a macchine numerose e potenti, allinei schiere folte di valdi piloti. Nell'intento di servire a questo altissimo fine, noi, più avvezzi a maneggiare la leva di comando che la penna, ci siamo accinti alla presente fatica, sperando che essa possa tornare di qualche utilità a quei giovani, che, attratti da una passione più forte della morte, affollano le scuole di volo a vela, nell'attesa di quel giorno che li vedrà, nuovi cavalieri dell'aria, pronti a tutte le prove, degni di tutte le vittorie.

PLINIO ROVESTI

# L'AQUILONE

N° 37 e 38

28 SETTEMBRE 1942 - XX



## IL VOLO VELEGGIATO ed il suo regno

### L'ATMOSFERA

Fino dalle età più remote, il cielo affascina l'anima dell'uomo: lo splendore dei suoi giorni, il mistero delle sue notti, le sue calme solenni le sue collere fragorose, erano di volta in volta cagione di gioia, di stupore, di fiducia, di sgomento, per quei lontanissimi avi nostri, che con occhi nuovi contemplavano il mondo. Non tardarono però essi a passare dalla ammirazione alla curiosità e si chiesero quale potere sovrano avesse acceso il sole e le stelle e suscitasse e placasse le bufere che tanto spesso s'agitavano sul loro capo. Pur tra le fatiche, i pericoli, le pene di una vita allora durissima, i loro occhi non cessarono di levarsi verso il cielo: ne popolarono gli spazi di Dei, ora pietosi ed ora terribili; immaginarono regni luminosi di spiriti felici nelle sue altitudini azzurre; diedero nome e vita ai tempi ed alle tempeste; sul loro altari fumanti offesero vittime alle oscure potenze, che si rivelavano tra lo schiattare del fulmini ed il mugugliare dei venti.

Di mano in mano però che l'uomo avanzava lungo il cammino, il mito cedeva il posto suo alla ragione: il cielo rivelato nella sua realtà, pareva farsi più vicino e amico all'uomo, senza perdere tuttavia nulla del suo fascino, poiché lasciava ogni giorno intravedere più vasti confini, più riposte energie, più superbe bellezze. Da quando Galilei osò puntare verso le stelle il suo occhio audace, e qui la scienza aveva centuplicato il potere, quante cose ha narrato il cielo all'uomo che lo interrogava con insaziata curiosità! Né ancora ha detto tutto. Chè mentre l'occhio dell'uomo, armato di potentissimi strumenti, si spinge sempre più lontano per conoscere ogni fenomeno e ogni legge che lo governa, nuovi e più opachi misteri sorgono e pongono più ardue barriere al nostro insaziato bisogno di sapere, si che appare vana la speranza di poter un giorno chiudere nella nostra mente i più lontani confini del mondo.

Tuttavia, la riconosciuta insufficienza nostra alla compiuta conquista del cielo deve consigliare a nessuno

una supina rassegnazione dietro il paravento di uno sconfortato «ignoramus et ignorabimus». Quello che del cielo possiamo conoscere ha già tanto in sé di bellezza e di vantaggio per la vita da meritare la speculazione del filosofo, l'indagine del genio, il canto del poeta.

Ora, se ogni punto dell'universo può essere degno del nostro studio, una parte di esso vi è, la cui conoscenza vi appare di maggiore importanza per noi, perchè è dentro i suoi confini che fiorisce e si feconda la nostra vita, che si celebrano le nostre conquiste, che si esauriscono le nostre virtù e si colorano le nostre speranze: l'atmosfera. Elemento indispensabile alla vita, essa ci allietta col suo sereno, ci carezza con le sue brezze, ci minaccia con le tempeste, porta prosperità e rovina, vita e morte: essa è tutto per noi.

Con questo che ne sappiamo noi? Ben poco.

Potentissime energie operano nel suo seno, grandiosi fenomeni la sconvolgono, leggi misteriose la governano: ebbene, quanto di tutto questo abbiamo potuto chiudere finora nell'ambito angusto delle nostre formule, cioè in rapporti precisi del nostro pensiero?

Ripeto: ben poco.

E quel poco è frutto, nella sua maggior parte, delle indagini degli ultimi cinquant'anni, durante i quali la collaborazione degli scienziati di ogni paese e la sistematica e costante collaborazione delle particolari osservazioni ha permesso di uscire finalmente dall'empirismo di cognizioni sconnesse incapaci di formulare una legge sicura, per gettare le basi di una scienza nuova: la meteorologia.

Ora non vi è certo nessuno che non comprenda che, se la conoscenza dell'atmosfera può essere istruttiva ed allettante per chiunque vi si applichi, essa è indubbiamente necessaria a chi vuole volare. Si può nascere, vivere, trattare i nostri affari, andare all'altro mondo, ignorando come si generano i venti, le nubi, e molti effettivamente ignorano tutto ciò, e non è detto che sempre ne abbiano danno. Ma non si può in-

vece aspirare al dominio di un regno di cui si ignorano i confini e le forze; non si può navigare per il mare di cui siano sconosciute le rive, i porti, le vie; non ci si può abbandonare ad un elemento per sua natura mutevole ed infido — quale appunto è l'atmosfera — senza sapere come se ne possano indovinare e sfuggire le collere e come se ne possano scoprire e sfruttare i favori.

«Conoscere il cielo per viverlo, per possederlo» scriveva già su «L'Ala d'Italia» l'eminentissimo meteorologo Filippo Eredia.

Chi vuole volare — se non è un temerario destinato a fallire alla prima occasione — deve studiare a fondo l'atmosfera col suoi fenomeni e con le sue leggi e persuadersi che tanto più alto e tanto più lontano potrà andare, quanto meglio conoscerà l'instabile elemento, attraverso il quale pretende navigare, vivere, vincere. Sopra tutto poi deve conoscere il cielo il pilota del veleggiatore perchè, più di ogni altro, ha dal cielo tutto da sperare e tutto da temere.

Tutto da sperare: giacchè, privo com'è d'ogni sorgente autonoma di energia per il volo, soltanto nell'atmosfera egli deve cercare e trovare le forze che gli consentano di solcare gli spazi e di spingersi sempre più lontano, solitario cavaliere negli sterminati silenzi dell'aria.

Tutto da temere: giacchè per resistere ai capricci prepotenti e talora mortali dell'atmosfera, egli non ha la forza vittoriosa dei motori che può sottrarre ai tentacoli della procella, ma ha soltanto due ali fragili e lievi e un cuore di carne: troppo poco per vincere il tumulto di forze che sconvolgono il cielo.

Or dunque, se il sogno di poter volare ha preso la nostra anima, allontaniamo da noi l'idea — non rara in spiriti superficiali — che volare si possa non appena si siano messe insieme quattro cognizioni empiriche sul modo di reggere un velivolo, senza una seria conoscenza di fenomeni atmosferici: ci si prepara in tal modo a delusioni gravi, talora anche a catastrofi, le quali non recano soltanto come conseguenza il danno di un fallimento ma anche quello, più grave, di alle-

nare dal volo l'anima di coloro che, in seguito ad incidenti imputabili solo alla impreparazione del pilota, vedono nel volo stesso pericoli maggiori di quelli che ci sono in realtà. A questo proposito ci piace citare il pensiero del prof. Georgii, l'eminentissimo meteorologo tedesco al quale tanto deve l'aerologia: — «Senza una preparazione scientifica — egli afferma — il volo a vela non è che un pesante lavoro manuale: i metodi scientifici aprono ad esso nuovi orizzonti e indicano nuove possibilità».

E Filippo Eredia, in un articolo comparso sull'«Ala d'Italia» nel luglio 1935, conferma che «la nuova tecnica che regola il volo senza motore ab-

bisogna di larga conoscenza dei fenomeni atmosferici e particolarmente delle correnti aeree, che essa utilizza in maniera ben diversa da quando avviene nel campo del volo con motore».

Infine, l'asso nord-americano Martin Schempp, in un chiaro articolo apparso sulla rivista «Western Flying» dell'ottobre 1934, afferma: «in verità lo non concepisco un buon pilota a vela se non permeato delle più esatte conoscenze meteorologiche. Un tale pilota deve avere la massima familiarità con l'influenza dei terreni e delle vegetazioni, dell'acqua, dell'aria, delle temperature e delle pressioni sulle correnti orizzontali e verticali. Egli deve sapere dove e come lo attenderanno aree di turbolenza e cilindri d'aria ascendenti e discendenti intorno e fra le nubi. Un pilota a vela è innanzi tutto un pilota da cattivo tempo, proprio al contrario di molti turisti che conosco io e che sono soltanto piloti del tempo buono, dell'aria limpida, del cielo sereno e del vento morto. Il pilota a vela deve sapere identificare e studiare con un solo sguardo alle carte meteorologiche e barografiche le zone di aria stabile e instabile. Per concludere, il pilota di volo a vela deve saper identificare e studiare in breve tempo l'atmosfera o i suoi fenomeni a sufficienza per insegnarne ai più anziani e provetti piloti a motore».

I migliori voli non sono frutto di improvvisazioni né di casi fortuiti, ma



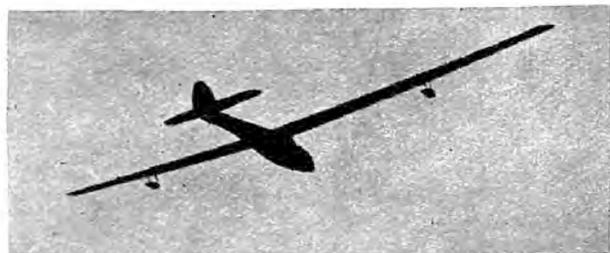


# ALI

periodico degli  
aviatori italiani

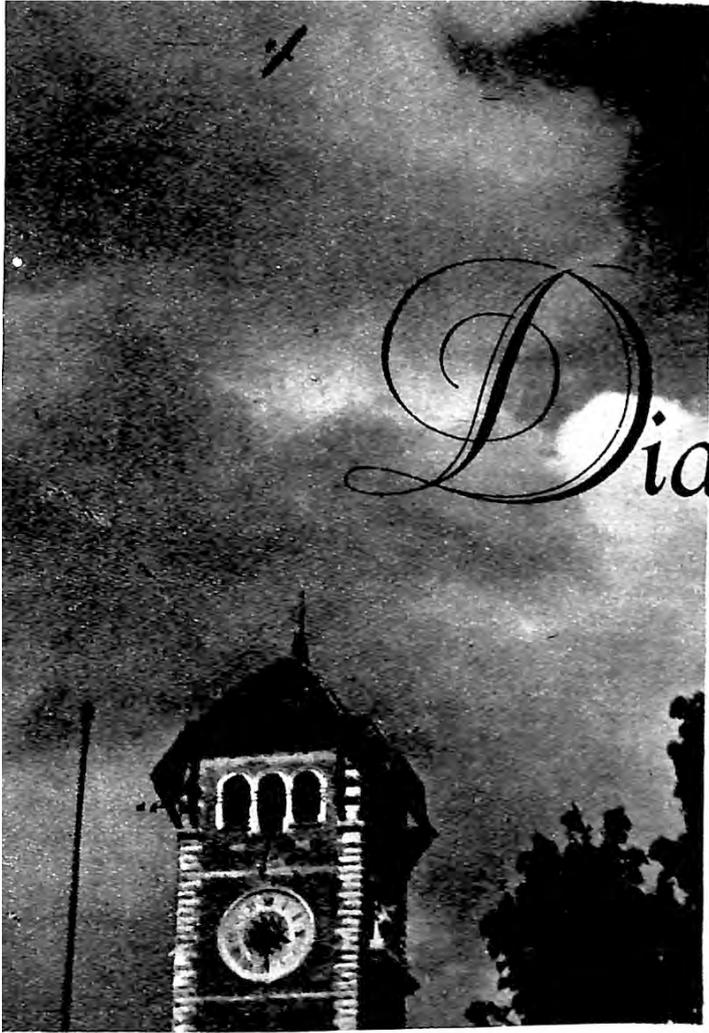
ANNO I - NUMERO 39  
24 DICEMBRE 1944 - XXIII

## I idrovolanti senza motore



Nel campo degli anfibi interessanti esperienze fece nel 1933-34 il gruppo volovelisti T. Dal Molin di Varese (allora uno dei gruppi più « moschettieri » d'Italia) con il « Roma », progettato dall'ing. Mori, apparecchio che accoppiava buone qualità aerodinamiche a quelle nautiche. Era munito di galleggianti laterali ma fu provato con successo anche senza. Ad esso seguì l'anfibio « Varese ». È da ricordare che nove apparecchi di questo tipo effettuarono un lancio collettivo riuscitissimo dal monte Campo dei Fiori, or sono oramai dieci anni, ammarrando regolarmente nelle acque del lago di Varese.

**Giovanni Fabbi**



ANNO I - N. 40 - 31 DICEMBRE 1944 - XXIII

# Dialoghetti dei volovelisti folli

**Edizione fuori-commercio.**

— Lo sai che quel libro di Plinio Rovesti dal titolo « Il volo veleggiato e il suo regno » è un libro magnifico?

Come è stato scritto nella prefazione dettata da un valoroso pilota ed aliantista il volume viene a colmare realmente una lacuna in quanto che « il volo a vela attendeva un'opera italiana, seria ed aggiornata che lo facesse conoscere ai lettori italiani; un'opera tale che, scegliendo tra la grande messe di dati scientifici quelli più accertati e quelli meglio comprensibili al ceto medio dei lettori, riuscisse ad essere un'efficace divulgazione, di verità note finora a troppo pochi; una opera infine che giovasse veramente agli allievi delle scuole di volo a vela e non fosse inutile neppure ai consumati piloti a motore ».

Sai niente se dopo la prima edizione fuori commercio, offerta gratuitamente ai piloti veleggiatori italiani, ne sia uscita una seconda? Che ne diresti se compilassi una cartolina di quelle che si trovano nei libri di Bompiani e suggerissi in tal modo all'editore milanese la ristampa di questo libro?

— Che non saresti il primo a farlo poiché, non faccio per vantarmi, io l'ho già fatto qualche anno fa e conservo ancora la risposta di Bompiani nella quale è detto che il mio suggerimento è stato assai gradito e mi si assicura che, in caso di pubblicazione, me ne sarà inviata una copia gratis. A tutt'oggi non l'ho ancora vista. Per fortuna che io, pur non essendo nel 1939 un pilota veleggiatore, ne ho potuto avere una copia.

**Condor**

# Spolverando una vecchia pagina

Sul « Paris-Soir » del 15 agosto 1937, a pagina 13, appariva un resoconto dell'inviato speciale Jean-Gérard Fleury alla 18ª gara internazionale della Rhoen.

Se oggi, dopo tanti anni, rispolvero questa vecchia pagina ingiallita dal tempo e la traduco aggiornandola e adattandola, è perché essa non ha perso nulla né della sua importanza né del suo colore.

Ma... ecco quanto scriveva il Fleury:

«...Sui prati ondulati della Wasserkuppe, la grande base di volo a vela a nord della Baviera, il comandante Schmidt aveva riunito i suoi migliori equipaggi di volo senza motore. Arginata dal picchetto d'ordinanza delle Camicie Brune una folla curiosa si pigiava: bionde ragazze dalle lunghe trecce, ornate di rustici grembiuli.

« In mezzo ad un boschetto di pini le aviorimesse, i vasti edifici dell'Ursinus Haus e del Groenhoff Haus luccicavano al sole.

« — Noi tenteremo per la prima volta al mondo un esperimento di posta con l'aliante — disse il comandante. — Ecco le lettere timbrate dall'ufficio postale del campo. Il vostro compito è di portarle a Berlino a più di 300 km. di qui; voi avrete la facoltà di atterrare ad Erfurt, Laucha, Halle, Wittemberg. Su questi aeroporti situati in pianura un apparecchio vi farà decollare e vi sgancerà quando avrete raggiunto i 500 metri di quota. Al ritorno voi passerete per Brandeburgo, Magdeburgo, Weingerode, Gottinga e Kassel ed atterrerete qui dopo aver percorso 710 km. senza motore solo con la vostra conoscenza delle correnti aeree.

«...Qualche giorno più tardi Kraft si posava a Berlino e, dopo aver rimesso un messaggio ad Hitler, compiva con successo questo volo in circuito chiuso e ritornava sulla cima della Rhoen...

« Qui, mi si dice, in questa mecca del volo a vela, dove questo magnifico sport è stato incoraggiato come in nessun posto finora, noi non organizziamo quasi più gare senza stabilire lo scopo da raggiungere...

« Durante il concorso che ha chiuso domenica la serie delle competizioni, Dittmar, Hanna Reitsch e Mynarski hanno oltrepassato i 350 km., Zabski si è elevato con barografo a 3295 m. e parecchi altri piloti hanno oltrepassato i 4000 m. senza barografo omologato... La maggior parte delle prove è stata disputata in volo da gruppi di tre, quattro, cinque alianti e sono stati, su percorsi precedentemente stabiliti, superati i 250 km. I voli dai 150 ai 200 km. sono così numerosi che non si contano più ».

\*

(Tra parentesi: Alla 19ª Rhoen furono percorsi 76.000 km., compiute 2750 ore di volo veleggiato ed effettuati 1300 voli, dei quali 161 con meta prefissata, 51 superiori ai 200 km., 24 ai 300 e 5 ai 400. Vanno pure ricordati i voli-primato di quota di G. Lemm con 4980 m. (5930 s. m.), di Fick con 5500 (6450 s. m.), di Bouvet-Schillinger su biposto con 4510 (5460 s. m.) e infine Drechsel con 7070 (8020 s. m.).

Nel 1939, in preparazione alla 20ª Rhoen, si svolsero parecchie gare preliminari alle quali parteciparono quasi 400 piloti con 350 alianti. Fu organizzato un viaggio da Friburgo a Stettino su un percorso di circa 480 km.: vi parteciparono 22 piloti e ben 14 lo portarono a compimento. Schmidt e Brautigam in soli 5 giorni.

Il ventesimo concorso della Wasserkuppe fu avversato dal maltempo ma i 74500 km. e le 2150 ore stanno a dimostrare che la capacità e la volontà dei piloti hanno potuto dare lo stesso ottimi risultati.

Pur trovandosi dal 1º settembre 1939 in stato di

guerra, la Germania non ha sospeso la sua attività volovelistica ed anzi nell'ottobre 1943 per merito di Ernst Jachtmann ha conquistato un nuovo ambizioso primato mondiale: quello di durata per monoposti con 55 ore 52' e 50". Chiusa la parentesi).

\*

Il segreto di questi successi?

È proprio l'inviato speciale del « Paris-Soir » che risponde a tale interrogativo nel testo della corrispondenza.

« Io — continua J. G. Fleury — ho cercato di sapere dal comandante Schmidt, direttore del centro, il segreto di tanto sorprendenti riuscite.

« — È con il metodo — egli mi ha risposto — che noi siamo giunti a tali risultati. Diciassette anni fa Ursinus ha fondato questo centro. Da quell'epoca uno sforzo continuo ci ha permesso di raggiungere tutte le possibilità del volo senza motore. Ormai i nostri piloti hanno acquisito un nuovo istinto. Dalla temperatura ambiente, dal volo degli uccelli o delle farfalle, dal colore delle erbe che cambia all'osservatore ad ogni istante, essi scoprono la potenza invisibile della corrente ascendente che li trasporterà, o quella delle correnti discendenti che essi devono evitare ».

Ma la corrispondenza del « Paris-Soir » meriterebbe senza dubbio di essere integralmente citata se ciò non dovesse richiedere ancora molto spazio. Riassumendo per sommi capi i punti più interessanti, si può leggere che:

1) alla Wasserkuppe venivano istruiti mensilmente 120 giovani;

2) quando le nubi impedivano i voli questi giovani si raggruppavano nelle sale a studiare la meteorologia e l'aerologia o si allenavano alla cultura fisica;

3) i centri nazionali tedeschi erano aperti dal mese di marzo in poi.

E in Italia?

In un precedente articolo, pubblicato nel n. 17 di Ali, ho rilevato come l'attività volovelistica fosse considerata da noi un lusso e non ripeterò le considerazioni fatte allora.

Limitando il mio esame all'attività della Scuola di Volo Veleggiato di Asiago che ho seguito da vicino e con grande passione posso affermare senza tema di smentita che:

il numero degli allievi che vi venivano istruiti ogni mese si aggirava sulla trentina;

i corsi in un anno erano cinque al massimo;

generalmente con tempo proibitivo gli allievi si radunavano nelle aviorimesse per leggervi il « Bertoldo » o il « Marc Aurelio »; a nessuno passava mai per l'anticamera del cervello di studiare meteorologia o di fare della ginnastica che non fosse esibizionistica;

non mancavano mai coloro che trovavano Asiago luogo ottimo per un lungo periodo di villeggiatura estiva e si scordavano del brevetto « C »;

inoltre la Scuola di Asiago apriva tutti gli anni a fine maggio o ai primi di giugno (libri di volo alla mano).

A queste constatazioni se ne potrebbero aggiungere molte altre di ordinaria e straordinaria amministrazione, le une gradite, le altre meno. Anche per queste, tempo verrà.

Oggi, mentre l'attività volovelistica è, per causa di forza maggiore, sospesa, non sarà male ricordare queste cose e pregare tutti coloro che hanno qualcosa da dire di farlo a tempo in modo da consentire, per quando la ripresa verrà, che molte difficoltà, incertezze e lacune siano rapidamente colmate.

A queste condizioni il volo a vela italiano potrà domani tendere a più vasti orizzonti.

(Foto Ugiti)

Condor

## Anno 1945

# ALI

**N**el suo articolo «Spolverando una vecchia pagina», apparso qualche tempo fa su «Ali», Condor rievoca l'attività volovelistica germanica prebellica ed esalta giustamente i brillanti risultati conseguiti da questa Nazione nel campo del volo senza motore.

E fin qui siamo d'accordo con l'ottimo Condor, al quale dobbiamo essere sinceramente grati per la propaganda volovelistica che dopo l'8 settembre ha svolto incessantemente sulle colonne di questo periodico. Ciò che però non è piaciuto al cuore dei vecchi volovelisti italiani, sono le conclusioni con le quali Condor ha chiuso il suo articolo. Ed è per questo che, dopo un lungo silenzio, riprendiamo la penna, non certo per vano amore di polemica, ma per la convinzione di servire così, in primo luogo la verità, ed in secondo luogo la buona causa del Volo a Vela italiano.

Condor, forse servito male dalla sua memoria, ha formulato delle recise affermazioni, sulle quali riteniamo di dover fare alcune necessarie precisazioni. Le quali non sono cosa nuova, perché chi scrive ha già più volte avuto occasione di trattarne, anni addietro, in vari articoli apparsi sulla stampa aeronautica dal 1931 ad oggi; ma, poiché i giovanissimi (e crediamo che il nostro Condor sia tra questi) possono ignorare quel poco o quel tanto che han fatto i vecchi, crediamo non sia fuor di luogo ritornare sull'argomento.

Ci viene innanzi tutto il dubbio che il nostro Condor appartenga a quella categoria di inguaribili lodatori di tutto ciò che si fa oltre confine e negatori di ciò che si fa in casa nostra. Nel citato articolo infatti istituisce un confronto fra l'intensa attività volovelistica della Germania nel periodo prebellico e quella, certamente più modesta, ma non per questo disprezzabile, svoltasi nello stesso tempo in Italia.

Troviamo però arbitrario che Condor, per dimostrare la sua tesi, limiti l'esame dell'attività volovelistica italiana a quello che si è fatto soltanto in una Scuola, che non era neppure la principale, poiché, come tutti sanno, Asiago, negli ultimi anni del periodo prebellico, era stata soppiantata da Sezze Littoria che, per le migliori condizioni meteorologiche della zona, funzionava tutto l'anno. Con tale arbitraria limitazione Condor si preclude quindi la possibilità di un confronto conclusivo.

Che ad Asiago nei primi anni di funzionamento della Scuola, si possano essere verificate delle deficienze didattiche ed organizzative, possiamo anche ammetterlo, ché nessuna istituzione nasce perfetta, ma neghiamo a Condor il diritto di estendere a tutte le scuole d'Italia le sue conclusioni, perché, per la diretta conoscenza che ne abbiamo, siamo in grado di affermare precisamente il contrario.

PERIODICO DEGLI AVIATORI ITALIANI  
ANNO II - NUMERO 15 - 16 APRILE 1945 - XXI

# UNICUIQUE S U U M

...a proposito della spolveratura ad una vecchia pagina di cronaca volovelistica



A nostro modo di vedere, affinché il confronto che Condor ha voluto istituire riesca completo, ai 30 brevetti «C» di Asiago — cui accenna vagamente nel citato articolo — si deve aggiungere la media annuale dei 60 brevetti «C» della Scuola di Sezze, nonché l'intensa attività dei Gruppi di volo veleggiato di Milano, Torino, Parma, Varese, ecc. Inoltre, poiché siamo in tema di volo senza motore, ed alla Wasserkuppe nei 120 allievi che venivano mensilmente addestrati erano pure compresi molti Brevetti «B», è doveroso tener conto anche dell'intensa attività pre-aeronautica svolta in

Italia dalle Scuole regionali di volo librato, che si concretava in una media annuale di ben 800 Brevetti « B », e non vediamo come si possano ignorare questi dati quando si voglia istituire un confronto serio fra l'attività nostra e quella germanica. Al qual proposito torna opportuno il dire che se è doveroso riconoscere alla Germania un'indiscutibile primato in tutti i campi dell'attività volovelistica (primato che fu reso possibile dalle particolari condizioni politiche d'ordine internazionale susseguenti alla guerra 1915-1918) è ugualmente doveroso — e ci spiace che Condor se ne sia dimenticato — riconoscere che in nessuna altra Nazione come in Italia il volo librato, inteso come attività pre-aeronautica, ha avuto ampiezza di sviluppi e fecondità di risultati.

Evidentemente, e qui entriamo in una questione d'ordine più generale, il nostro Condor riguarda il volo senza motore come attività a sé stante, indipendente da altre attività che possano integrarla e da fini superiori che possano esigere la subordinazione a sé: attività sportiva pura e semplice, aperta a tutte le competizioni, esibizioni, speculazioni comuni ad ogni attività sportiva. Egli sembra ignorare che in Italia, fin dal suo sorgere si è considerato il Volo senza motore come un vero ed importantissimo tirocinio per la preparazione dei piloti dell'Arma Aeronautica, attività quindi essenzialmente subordinata a scopi ben più alti e vasti di quelli propri agli sport più comuni. Da noi, quindi, la conquista di primati aveva interesse sol-

tanto quando importava la realizzazione di un progresso suscettibile di applicazioni pratiche e generali, e non poteva logicamente costituire la ragione unica e nemmeno la più importante dell'attività volovelistica. Quello che maggiormente importava non era avere tre, cinque, dieci, virtuosi del volo veleggiato, ma avere folle di giovani capaci di volare; non era l'esperimento individuale che interessava, ma il volo di massa, in quanto rivela una più diffusa coscienza aviatoria, una più generale preparazione tecnica, una sicura certezza di saper attingere mete pratiche di interesse nazionale.

Si potrà giustamente obiettare che tali risultati sarebbero stati maggiormente conseguibili attraverso il volo veleggiato con traino aereo e non impostando l'attività volovelistica quasi totalmente sul volo librato con esclusivo impiego di verricello. D'altra

parte però non si deve dimenticare che i mezzi di cui si disponeva erano assai modesti e che pertanto, per rendere accessibile il volo senza motore a larghe schiere di giovani, non si poteva fare diversamente. Va inoltre rilevato che, grazie ai nostri metodi di insegnamento — per la prima volta applicati in Italia — i brevetti « B » di volo librato erano ottenuti da allievi che superavano largamente le prove prescritte, raggiungendo i 200 m. di quota ed eseguendo perfette e complete evoluzioni. Tali ottimi risultati erano principalmente dovuti all'integrale adozione del verricello, portato dalle nostre scuole ad un notevole grado di perfezionamento ed impiegato dai nostri istruttori con accortezza e perizia ammirevoli.

Tuttavia, se quello che si è fatto in Italia nel campo del volo librato può dare a chi ha faticato una ragione d'orgoglio, nessuno si è mai cullato nell'illusione di aver fatto abbastanza. Sapevamo anche noi (e chiediamo venia a Condor se osiamo metterci tra quei vecchi che hanno aiutato il Volo

a Vela italiano a metter penne) di essere ancora lontani da quegli obiettivi minimi che sicuramente avremmo raggiunto se la guerra con le sue esigenze e vicissitudini non avesse troncato ogni nostra attività. Non è che si intendesse allora abbandonare ogni tentativo di conquista di primati, e che si volesse negare il nostro contributo alle ricerche ed alle esperienze volte a migliorare la tecnica e le possibilità del volo veleggiato « puro ». Ciò non sarebbe stato degno degli aliantisti italiani, ai quali il passato insegna che la nostra gente, quando non giunse prima nelle conquiste civili, fu buona seconda. Quello che si voleva impedire era questo solo, che l'attività sportiva e la caccia ai primati diventasse lo scopo precipuo dell'attività voloveliera, con pregiudizio di interessi più seri e più generali.

Certamente la conoscenza delle direttive dettate nel periodo prebellico alle nostre scuole voloveliere, avrebbe potuto servire a Condor per valutare più esattamente quello che si è fatto a casa nostra in confronto di ciò che è stato fatto nei Paesi stranieri. Noi siamo i primi a riconoscerne con franchezza i meriti altrui e siamo anche capaci di andare a scuola da chi ci può insegnare qualcosa, poco o tanto che sia. Ma questo non ci vieta di affermare con orgoglio che, in alcune branche del volo senza motore, eravamo all'avanguardia tra i paesi civili.

Ci si potrà obiettare che in Italia il volo silenzioso ha assunto in definitiva, fin dal suo primo sorgere, il carattere di scuola di pilotaggio e che tale indirizzo non ha consentito da noi il rapido raggiungimento dei risultati tecnico-sportivi ottenuti all'estero, ma si dovrà pur riconoscere che, in compenso, ha portato non solo al perfezionamento dei vecchi sistemi di lancio, ma, soprattutto, all'applicazione d'un metodo d'insegnamento, le cui peculiari caratteristiche didattiche si sono dimostrate, alla prova dell'esperienza, perfettamente adeguate ai fini voluti e superiori a quelle di qualsiasi altra Nazione.

Chi scrive queste righe è sempre stato uno strenuo sostenitore dell'indirizzo assunto dal volo a vela italiano, nella convinzione assoluta che rivolgere ogni sforzo a fare d'ogni giovane un buon pilota, valesse meglio di ogni altra cosa a creare quelle forze di cui la nostra aviazione aveva bisogno. Le migliaia di allievi che negli ultimi quindici anni sono affluiti alle scuole di volo a motore, dopo essere passati al vaglio delle scuole di volo a vela, costituiscono una prova irrefutabile della saggezza di tale indirizzo didattico, che ha giovato ad una seria selezione dei piloti, e li ha messi in grado di dare un migliore rendimento.

Giunti a questo punto, possiamo pensare che Condor voglia insinuare un malizioso « Cicero pro domo sua »; ma dell'accusa non ci duole, perché la casa o, meglio, la causa per cui abbiamo oggi preso la penna, è, sì, la nostra, ma è anche e soprattutto quella del Volo a Vela italiano.

(Foto C. F. V. - Venturini)

Plinio Roccati

25 Aprile 1949

La ripresa del volo a vela in Italia, oggi, agosto 1945, comporta la soluzione di molti problemi. Sono problemi materiali, e problemi spirituali, ma nè gli uni nè gli altri risolvibili col lirismo facile ed abitudinario dei ricordi di volo o degli «spunti di passione».

I problemi d'ordine materiale sono grandi ed importanti. Pochi e sparsi sono a prima vista gli apparecchi, inesistente tutta la struttura organizzativa, che, se pur non idonea ai nuovi compiti, poteva essere tuttavia transitoriamente utile.

S'è detto: nuovi compiti. Dunque il volo a vela in Italia dovrà avere un nuovo indirizzo? Pare non ci siano dubbi in proposito. Era fondamentalmente errato l'indirizzo degli anni trascorsi, che partiva dal presupposto di allestire economicamente una «leva» di quasi-piloti per i quadri dell'aeronautica militare. Era errato perchè non solo non preparava minimamente gli allievi piloti, ma, con l'ingigantimento sproporzionato dei corsi e delle scuole di primo periodo in confronto a quelle di secondo, creava una massa di brevettati «b» che di pilotaggio sapevano poco o niente, e che conoscevano soltanto uno smisurato desiderio di continuare l'attività di volo. Il desiderio andava quasi regolarmente deluso, e si otteneva per via aritmetica una massa d'incapaci scontenti.

Tuttavia sarebbe anche oggi illusorio pensare ad indirizzo diverso, per un volo a vela organizzato, finanziato, ordinato dallo Stato: e ciò non per cecità od altro di organi responsabili, ma perchè ragionevolmente lo Stato non può avere altro fine che quello di preparare un dato numero di piloti che siano in grado di degnamente servirlo.

L'appoggio dello Stato verrà a mancare quindi, cessando gli scopi del periodo fascista; e tanto più sarà lontano in tempi duri come i presenti, con pressanti necessità di ricostruzione materiale e finanziaria.

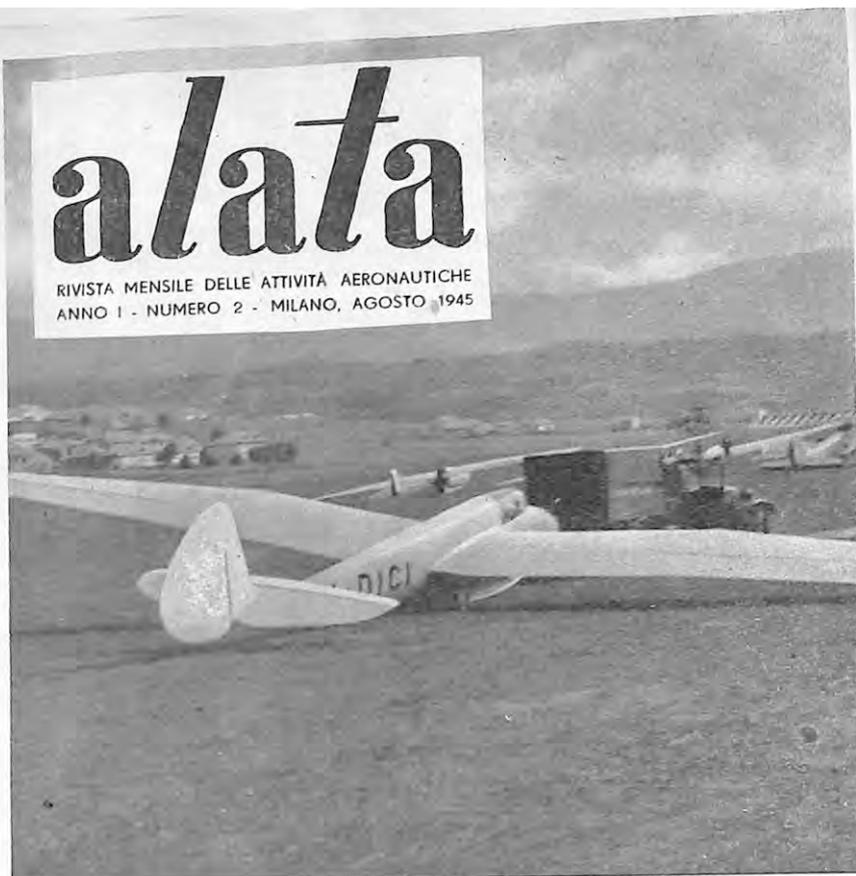
Il nuovo volo a vela italiano potrà liberamente sviluppare i suoi aspetti naturali? Potrà essere attività sportiva, ricerca scientifica, palestra di tecnici e di piloti? Potrà autogenerarsi, potrà produrre da solo e spontaneamente i suoi uomini ed i suoi mezzi?

Sono domande che richiederebbero infinite risposte, legate alle condizioni di ogni luogo e di ogni persona. Le comunicazioni e gli scambi sono scarsi, e non conosciamo ancora tutto di tutti.

A grandi linee, possiamo immaginare che la ripresa dei voli e delle costruzioni avvenga ad iniziativa di privati, riuniti in gruppi ed associazioni. Questo fatto sta già ampiamente verificandosi, ed in esso hanno giocato un ruolo molto importante proprio quelle masse di «scontenti» non più incapaci professionalmente, grazie a preparazione tecnica acquisita in anni di studi, ed ansiosi d'iniziare finalmente l'attività prediletta.

Esiste il problema del materiale di volo; contrastano, infatti, il desiderio di una ripresa immediata, eventualmente con piccoli raduni, ed il rimettersi all'attività dei gruppi di appassionati, che soltanto fra molti mesi potranno ultimare le prime costruzioni. Ma la situazione è in realtà migliore che non si creda: gli apparecchi ci sono, vecchi allianti di scuole ed aeroguf, rimasti in eredità agli enti successori, apparecchi salvati con passione di giovani dalla demolizione tedesca, costruzioni private ultimate negli anni più recenti. Crediamo che, se si potesse fare un censimento, molto pessimismo potrebbe sparire. Sono dunque superati i maggiori ostacoli d'ordine materiale, — o quanto meno — lo potranno essere senza difficoltà? E' probabile di sì, ma non bisogna dimenticare i problemi d'altro genere, quelli psicologici, la cui importanza nel momento presente è tale da far passare praticamente in secondo piano qualsiasi anche grande difficoltà pratica.

Non è un paradosso. Il fatto è che le germoglianti iniziative da un lato, gli organi superstiti dall'altro, attraversano oggi un periodo di crisi psicologica d'una certa gravità. Gruppi ed associazioni di giovani, comitati, privati che s'interessano di volo a vela, prendono spesso iniziative con l'intimo proposito di sviluppare monopoli e priorità tanto discutibili quanto sproporzionate, e di valersi della collaborazione altrui solo ad altrui danno; non mancano casi di puro interesse pecuniario, tali da confondere lo sport o la scienza col circo equestre. E molto spesso s'incontrano barriere d'immotivato scetticismo da parte di organismi sia industriali che sperimentali che, consci di poter far molto e



# alata

RIVISTA MENSILE DELLE ATTIVITÀ AERONAUTICHE  
ANNO I - NUMERO 2 - MILANO, AGOSTO 1945

(Foto C. V. V. Galimberti)

## PER VOLARE ANCORA

A tutti i volovelisti, piloti tecnici costruttori appassionati, chiediamo: **QUAL'È IL VOSTRO PENSIERO SULL'AVVENIRE DEL VOLO A VELA IN ITALIA?**

Rispondete alle nostre domande:

- 1) Siete favorevoli alla costituzione di Gruppi ed Associazioni di privati per le attività volovelistiche, o no? Nell'un caso e nell'altro, per quali ragioni?
- 2) Ritenete che al prossimo convegno milanese si debba discutere la costituzione di una Federazione Volovelistica nazionale, e che questo debba riuscire utile? Quale dovrebbe essere a grandi linee, secondo voi, l'ordinamento ed il funzionamento di tale federazione?
- 3) Le scuole dovranno essere riprese in gestione dallo Stato, oppure ritenete preferibile che sorgano scuole private, debitamente autorizzate per la concessione di brevetti? In che forma considerate tale autorizzazione?
- 4) Quale potrà essere secondo voi la ripresa sportiva della prossima stagione 1946, e quali proposte fareste per una ripresa immediata anche parziale?
- 5) Quali legami prevedete debbano intercorrere fra l'attività sportiva e quella più strettamente scientifica e sperimentale?
- 6) Ritenete che ci si debba quanto prima preoccupare di effettuare ricerche e sondaggi meteorologici in tutta la penisola, allo scopo di determinare l'ubicazione delle varie zone volovelistiche note ed ignote, o pensate che ci si possa limitare alle zone tradizionali Sesze-Asiago?

**RISPONDETECI** in busta chiusa, affrancata ed incollata sulla busta stessa il tagliando di ammissione al referendum che troverete a pag. 15.

bene, per strana reazione si sentono in diritto di non far nulla e d'intralciale la buona volontà degli altri.

Forse queste affermazioni esagerano la gravità della crisi: la quale esiste tuttavia, e renderebbe fatale la discrezione d'un medico pietoso. Crisi psicologica, simile e parallela a tante altre forme di crisi manifestatesi in questi tempi. La soluzione c'è, ed è una sola: incontriamoci tutti, rappresentanti di associazioni, di aeroclubs, privati che, per possedere un aliante, attendono con ansia il segnale della ripresa, tecnici, scienziati, piloti esperti.

Riuniamoci, facciamo un coscienzioso esame della situazione e delle possibilità di ognuno e di tutti, gettiamo senza indugio le basi della ripresa in grande stile che vogliamo attuare nella primavera del 1946.

«Alata» si assume il peso e la responsabilità di questa iniziativa: nell'ultima settimana di settembre si svolgerà a Milano un convegno, aperto a tutti coloro che mandino adesione scritta alla nostra Direzione entro il 10 di settembre, ed a cui interverranno anche rappresentanti di quelle associazioni straniere che attendono con impazienza il ritorno del volo a vela italiano alle competizioni internazionali.

In questo convegno si potranno prendere tutti i contatti necessari per preparare l'attività 1946, e si potranno soprattutto discutere e stabilire le forme della collaborazione nazionale e della ripresa immediata. Alla chiusura di esso si svolgerà un avioraduno. Per rendere possibile a tutti i volovelisti italiani (anche a quelli che non potranno partecipare al convegno) l'espressione dei propri punti di vista in merito alle questioni della ripresa, «Alata» ha deciso di bandire un «referendum», i cui risultati formeranno oggetto di discussione al futuro convegno, e serviranno per redigere l'ordine del giorno del convegno stesso.

Attendiamo le risposte, che dovranno pervenirci in busta chiusa, con l'indicazione del nome, cognome e recapito dello scrivente.

# alata

RIVISTA MENSILE DELLE ATTIVITÀ AERONAUTICHE  
ANNO I - NUMERO 3 - MILANO, SETTEMBRE 1945

## le nostre manifestazioni

Molte lettere ci sono giunte, a commentare le nostre iniziative. E quasi tutte si stupiscono del nostro « coraggio ». Confessiamo di non comprendere tale linguaggio. Se dicendo così s'intende il riprendere — in momenti di crisi per inattività — il lavoro normale e non dedicarsi a più facili guadagni, se è preferire la fatica più dura e meno remunerativa che sani talvolta il comportamento illegale di molti, ebbene, allora il nostro può chiamarsi coraggio.

Ma il nostro comportamento ci sembra perfettamente naturale, sia nell'iniziativa prima, sia nelle successive; che, tutte, testimoniano il nostro intendimento di dare ai problemi aeronautici pratica e precisa soluzione.

Non quindi per i referendum, per le gare, per i nostri convegni, o per i miglioramenti della rivista di numero in numero, c'è da stupirsi; ma piuttosto per l'inazione e lo scetticismo dei più. Il convegno volovelistico comincia a raccogliere le prime adesioni mentre andiamo in macchina (ultima settimana d'agosto), sia tra le maggiori « firme » di questo sport, sia nella massa anonima degli appassionati. Dalle più lontane regioni ci sono giunti messaggi e messengeri, con notizie e proposte. Davvero, più che un modesto convegno d'oligarchi alla fine di un anno tempestoso, questo promette di diventare il vero Primo Congresso del Volo a Vela Italiano.

Di ciò ci dà conferma, fra le altre, la lettera inviata da Fulvio Padova, di cui diremo più diffusamente nel prossimo numero: « Possiamo assicurare, egli dice, che il convegno patrocinato dalla vostra rivista non si esaurirà fra quattro mura, e per merito del C.V.V. del Politecnico si avranno voli comunicativi ed illustrativi ». E queste intenzioni sono condivise da molte altre associazioni vecchie o recentissime.

Vale la pena di riportare per intero la lettera inviataci dall'ing. Alessandro Marchetti, quale Presidente del Gruppo Volovelistico « SIAI-Marchetti »:

*Nell'esprimere a Codesta Direzione l'animo grato di tutti gli iscritti a questo Gruppo Sportivo di Volo a Vela « SIAI-MARCHETTI », per l'organizzazione del Convegno Nazionale, che avrà luogo in Milano a fine Settembre, allo scopo di promuovere la ripresa volovelistica Nazionale, si partecipa l'entusiastica e piena adesione alla lodevole iniziativa della Rivista « Alata », di questa Presidenza, che assicura sin d'ora l'attiva partecipazione al Convegno stesso, di una larga rappresentanza di Piloti, Tecnici ed esperti dello scrivente Gruppo.*

*Si assicura inoltre che, da parte di questa Presidenza, verrà svolta la massima propaganda affinché molti appartenenti al Gruppo « SIAI-Marchetti » rispondano al più presto al « Referendum » volovelistico indetto da Codesta Rivista, per formulare l'ordine del giorno che sarà oggetto di discussione in occasione del Convegno Milanese.*

Anche il referendum per l'aeroturismo registra un incessante afflusso di risposte; nei prossimi numeri ne faremo diligentemente lo spoglio.

Ma l'iniziativa che ha ottenuto il successo forse più ragguardevole è il campionato aeromodellistico. Il numero delle iscrizioni ha largamente superato il previsto, e le gare che si svolgeranno il 16 settembre a Cinisello si annunciano piene d'interesse. In altra parte del numero pubblichiamo le istruzioni supplementari per i partecipanti.

La volontà degli anziani, la passione dei giovanissimi, la competenza dei tecnici hanno trovato il loro comune punto di fusione nel primo Convegno Volovelistico che, a nostra iniziativa, si è svolto a Milano il 24 settembre. I risultati sono stati veramente all'altezza delle migliori speranze; già l'esito del Referendum ci aveva chiaramente dimostrato che il volo a vela non era morto in Italia, che l'entusiasmo non si era sopito nel cuore di tutti. Risposte ci sono giunte da ogni parte d'Italia, e tutte presentavano una sorprendente unanimità di vedute sui punti fondamentali del « nuovo indirizzo » del volo a vela nazionale: associazioni private e federazione.

E' per questa ragione che al Convegno ci si è occupati principalmente della costituzione di un ente rappresentativo federale, che potesse dare ogni garanzia di tutela e di consulenza tecnica e sportiva alle nascenti associazioni. Malgrado qualche riserva iniziale, basata principalmente su motivi d'ordine economico, l'idea federativa si è in breve affermata, ed ha riscosso l'approvazione all'unanimità.

Erano presenti i rappresentanti della maggioranza delle associazioni costituite ed operanti, ed un notevole numero di sportivi. La deliberazione più importante fu appunto la costituzione della Federazione Italiana Volo a Vela, con ordinamento provvisorio tale da tutelare in ogni modo gli interessi degli sportivi e

## Rinascce il volo silenzioso

da favorirne la loro libera associazione e la loro indipendenza. Venivano scelti inoltre cinque tra i più noti esponenti del volo a vela italiano, con l'incarico di provvedere alla soluzione di tutti i problemi pratici inerenti al funzionamento della nuova Federazione ed alla preparazione dello statuto definitivo e della regolamentazione tecnica, che verranno sottoposti all'approvazione di un nuovo Convegno nazionale da indire probabilmente per la fine dell'anno e comunque entro Pasqua.

Uno dei primi compiti della F.I.V.V., fin da questo difficile periodo iniziale, sarà quello di provvedere al riallenamento di un certo numero di piloti già brevettati B e C, in modo da renderli idonei ad esercitare l'istruzione di volo librato e di volo veleggiato nei riguardi dei nuovi allievi.

Questa prima attività, che sarà certamente molto bene accolta a vaste masse di appassionati, è tuttavia subordinata all'entrata in vigore di un regolamento nazionale per il volo a vela ed al rilascio delle autorizzazioni per il volo, tuttora sospese. Si prevede che il nuovo regolamento sarà pronto entro un mese, ma non è dato sapere quanto durerà l'anormale situazione in fatto di attività private di volo.

Soprattutto è necessario non perdere tempo: la situazione del materiale è quasi disastrosa, ed è necessario disporre degli alianti e dell'attrezzatura minima indispensabile, prima di dar vita ad una qualsiasi forma di attività continua. Sono stati effettuati i primi censimenti, e si è constatato che mancano soprattutto liberatori di primo periodo (Zögling) e verrielli; nemmeno i liberatori di secondo periodo sono molto numerosi, mentre per i veleggiatori il numero disponibile può essere sufficiente ad alimentare un unico centro di allenamento nazionale.

E' da prevedere che durante l'inverno avranno un certo sviluppo le costruzioni private, ad opera di gruppi di appassionati decisi a volare ed a costruirsi l'aliante: la Federazione avrà il primo compito di dare tutti i consigli, specialmente di carattere tecnico, che possano riuscire utili, ed è anzi allo studio la possibilità di preparare una serie di disegni costruttivi per alianti di primo periodo, da distribuire gratuitamente a tutte le associazioni che ne facciano richiesta. In questo campo un'interessante proposta è stata fatta al Convegno a nome di una grande Ditta aeronautica nazionale; sarebbe possibile ottenere al puro prezzo di costo (sulla base del costo materiali di parecchio tempo fa) alianti-scuola di tipi idonei, a patto di ordinarne contemporaneamente almeno una decina. Si prospetta

dunque per gli appassionati una nuova possibilità: raccogliere le proprie risorse, sia in denaro che in materiali utili per costruzioni aeronautiche, e comunicare alla Federazione il numero di velivoli desiderato. Gli appassionati stessi potrebbero così risparmiarsi un lungo e difficile lavoro, con esito spesso incerto, e dedicarsi a taluna cura forse più importante (non ultimo lo stesso reperimento dei materiali).

Negli occhi degli sportivi presenti al Convegno si leggeva chiaramente come essi comprendessero di aver creato con la Federazione il proprio autorevole protettore: ed un nuovo fervore, già da tanti anni sconosciuto, agitava le discussioni.

Un grande passo avanti è stato dunque compiuto, sulla nuova strada che i volovelisti hanno unanimemente scelto. Essi attendono oggi che tutti i loro compagni di ieri, e gli appassionati insoddisfatti, compagni di domani, si sveglino dal torpore, e diano il proprio pieno contributo alla rinascita dello sport più bello. Sia i nuovi gruppi sia i privati potranno mandare la loro adesione scritta alla F.I.V.V., al suo recapito provvisorio in Via Mellerio 4, Milano, presso l'ing. Edgardo Vaghi, e potranno mettersi sin d'ora in nota per la partecipazione al prossimo Convegno che deciderà definitivamente dell'ordinamento della Federazione.

Quella che soltanto poche settimane fa pareva una speranza troppo audace sta diventando una certezza: i nostri alianti torneranno al cielo, voleremo ancora!

# alata

RIVISTA MENSILE DELLE ATTIVITÀ AERONAUTICHE  
ADERENTE ALL'ASSOC. CULTURALE AERONAUTICA  
ANNO I] - NUMERO 4 - MILANO, OTTOBRE 1945

# alata

ANNO I N. 4 ★ MILANO, OTTOBRE 1945  
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE



... col fragile capannone di legno...



... quel che ne era rimasto fu tratto al sole...



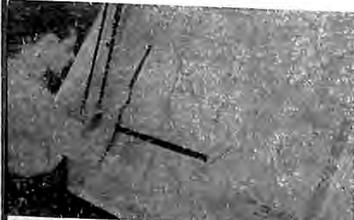
... un vecchio «Zögling» saettava verso l'azzurro...



... prontamente il gruppo sta provvedendo...



... alla revisione generale degli apparecchi...



... una speciale sezione studi Esperienze...

**T**RA le attività sportive, di cui era rimasto nel cuore di tanti nostri giovani un ricordo pieno d'acuta nostalgia, sta certamente, in primissimo piano, quella volovelistica. Si può dire che non era ancor del tutto cessato tra noi il fragore delle armi, che già, qua e là, si traevan fuori dai loro ricoveri gli alianti, rimasti per tanti mesi abbandonati ed inoperosi: testimonianza sicura che la passione per il volo è rimasta sempre viva nel cuore dei nostri giovani, e prometteva auspicio per una vivace ripresa che, con rinnovato spirito e rinnovate ali, deve offrire loro l'ineguagliabile gioia di veleggiare arditi e sereni per i placati cieli della Patria.

Da quest'alba di rinascita non è rimasto assente Sesto Calende. (E come lo avrebbe potuto, se qui tutto parla di ali e di voli, e uomini e donne, vecchi e fanciulli, amano come una cosa loro la grande azienda aeronautica, che costituisce il maggior vanto del paese?)

Dunque, a Sesto c'è già un fremito d'ali. che annuncia una vicina primavera. I nostri giovani che l'attendevano da anni la salutano con festa. E rammentano...

Rammentano che allorché scoppiò la guerra, i numerosi alianti dei volovelisti varesini erano rimasti abbandonati, un po' qua ed un po' là, in vari aeroporti della provincia. Sul campo di Vergiate era rimasto il grosso della flotta. Ma il fragile capannone di legno che la custodiva non era nelle condizioni più idonee per garantirne la conservazione durante i lunghi anni della guerra: la pioggia e il vento vi entravano da ogni parte, e quelle ali, che avevano conosciuto tanto azzurro di cielo e portato tanto azzurro di sogni giovanili, si coprivano a poco a poco di malinconica muffa. Intanto, all'opposto lato dell'aeroporto, dove sorgono i cantieri della SIAI-MARCHETTI, quei pochi giovani volovelisti ch'eran rimasti a lavorare intorno alle rombanti ali di guerra guardavano spesso, con accorata nostalgia, al nido abbandonato che custodiva le docili e silenziose ali del tempo di pace, ripensavano ai giorni luminosi degli arditi laici verso il cielo e delle dolci planate sulle ali del vento, e si chiedevano: quando torneremo a volare? E la guerra intanto continuava inesorabile il suo lento cammino, che pareva non dovesse mai più finire, mentre le ali silenziose, care ai nostri giovani, infracidivano laggiù, in fondo al campo di volo, malinconicamente.

E venne, finalmente, il 25 Aprile. Le campane delle nostre torri salutarono l'alba della risurrezione nazionale. I nemici, vinti, deponevano le armi e l'orgoglio. Il popolo, sorto a libertà, s'apprestava a rinnovare gli ordinamenti dello Stato e a ricostruire quanto la guerra aveva distrutto. Fra tanto fervore di propositi e di opere, gli aquilotti di Sesto non dimenticarono le loro ali. Quel che ne era rimasto fu tratto al sole. Era poco, molto poco. Ma il loro coraggio non venne meno, per questo. Aiutati da alcuni volenterosi anziani, riuscirono a mettere insieme, in qualche maniera, due vecchi libratori, coi quali, bene o male, si poteva volare.

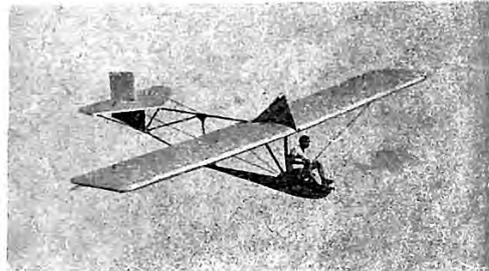
Chè questo soprattutto essi volevano: volare. Volare subito, volare ad ogni costo. Volare, anche se non c'era altro di meglio che un vecchio «Zögling» stanco ed ammaccato. Volare, anche se dei tre verricelli di un tempo non c'era più che il caro ricordo. Via! Nei magazzini della SIAI si sarebbero ben trovati degli spezzoni di cavo elastico che, convenientemente giuntati, avrebbero certo potuto servire a lanciare gli alianti verso il cielo. Dopo si sarebbe pensato a costruire le parti mancanti per rimettere in efficienza altri apparecchi, dopo si sarebbe pensato ad apprestare qualche nuovo verricello, dopo, dopo...

E così si volò. Nei primi giorni dello scorso maggio, un vecchio e rattoppato «Zögling» saettava intrepido verso l'azzurro. Aria di festa, intorno. Fremite di giovinezza. Quando ce ne giunse la notizia, stentammo a crederci. Così presto? Possibile? Ma, accorsi sul campo di volo, dovemmo convincerci che quei ragazzi facevano sul serio: tanto sul serio, che presero di prepotenza anche noi e ci lanciarono per aria sul vecchio e cigolante trabiccolo... Ah, come ci si allargò il cuore a quel primo volo e, soprattutto, alla tanta fede di quei ragazzi!

Ebbene, quei modesti voli segnarono l'atto di nascita del risorto Gruppo Sportivo di Volo a

Vela «SIAI-MARCHETTI». In seguito si pensò anche alle formalità d'uso e di legge: si provvide alla nomina dei dirigenti e degli istruttori, all'elaborazione di uno schema d'ordinamento, alla formulazione di un programma di lavoro, all'assicurazione contro i rischi di volo, alle pratiche con il Registro Aeronautico e via dicendo.

L'Ing. Marchetti, per quello spirito giovanile che lo rese sempre aperto e pronto a tutte quelle attività di cui si allietava e si esalta la gioventù, accettò di buon grado la presidenza del rinato Gruppo, e ciò significò — poiché la sua adesione alle iniziative che gli si prospettavano non è mai di parole solo, ma sempre di fatti — il valido aiuto della SIAI al Gruppo stesso. A sua volta, il Consiglio di Gestione dell'azienda, scorgendo nella pratica del volo senza motore un ottimo mezzo per mantenere vivo l'interesse delle maestranze per il volo, non esitò ad accordargli il proprio incondizionato appoggio. Né gli poteva mancare la collaborazione dei dirigenti della SIAI, i quali ben comprendono come l'azienda sia direttamente interessata al potenziamento di una seria attività volovelica in seno alle proprie maestranze, in quanto queste (impegnate momentaneamente in attività eterogenee per superare la presente crisi economica) trovano per tal via l'occasione e il modo di occuparsi di problemi costruttivi che rientrano nel campo specifico delle loro competenze e del loro abituale lavoro. Diremo anzi che, proprio al fine



## nascono i gruppi di VOLO A VELA

di conservare e di alimentare, nelle presenti circostanze, l'interesse per i problemi del volo e della tecnica costruttiva aeronautica, è stata costituita, in seno al Gruppo Sestese di Volo a Vela, una speciale sezione «Studi ed Esperienze» (di cui fanno parte tecnici e progettisti della SIAI) la quale dovrà attendere allo studio di nuovi tipi di alianti, di verricelli, di strumenti per il volo ed al perfezionamento di quelli ora in uso.

Presentemente il Gruppo sta provvedendo alla costruzione di un interessante tipo di verricello ed alla revisione generale degli apparecchi che ha in dotazione, i quali, per il pessimo stato in cui si trovano dopo il lungo abbandono degli anni di guerra, non potrebbero consentire uno svolgimento sicuro dell'attività di volo. Si lavora dunque sodo, a Sesto; tanto che, prima della fine del corrente anno, si conta di poter organizzare un primo corso regolare di volo senza motore per quei giovani della maestranza SIAI che aspirano al conseguimento degli attestati «A» e «B» di volo librato, mentre, nella primavera del 1946, si conta di poter estendere l'attività del Gruppo al volo veleggiato.

Questi, i programmi immediati di lavoro. A realizzare i quali non mancano né il fervore dei propositi, né i mezzi materiali, né la fede tenace nell'avvenire del volo senza motore italiano, rinnovato nel suo spirito e nei suoi fini dai nuovi principi che hanno ispirato la rinascita del nostro popolo.

Plinio Rovesti

**PROPOSTA D'ORDINAMENTO PER LA FEDERAZIONE NAZIONALE VOLO A VELA**

Visti i risultati del Referendum bandito da « Alata » e sentite le più diffuse opinioni si formulano le seguenti proposte per l'ordinamento della Federazione Nazionale Volo a Vela. I votanti possono proporre le aggiunte e gli emendamenti che riterranno opportuni.

**ART. 1**

E' costituita la Federazione Nazionale Volo a Vela, ente facente parte del Comitato Olimpico Nazionale Italiano ed incaricato di organizzare, tutelare e rappresentare le attività volovelistiche sportive italiane.

F.N.V.V

**ART. 2**

La F.N.V.V. è un organismo liberamente costituito dai rappresentanti delle associazioni volovelistiche italiane e dai cultori indipendenti di questo sport, ed ha il compito di tutelare in ogni circostanza gli interessi singoli e comuni dei gruppi e degli individui regolarmente federati, senza esercitare in alcun modo azione coercitiva indipendente. Ciò farà principalmente inducendo all'osservanza di un'opportuna regolamentazione, idonea a tutelare i diritti e la libertà di azione degli aderenti.

*Io  
Convegno Nazionale del Volo a Vela  
Politecnico Milano  
24 settembre 1945*

**ART. 3**

La F.N.V.V. avrà la rappresentanza legale sia in Italia che all'Estero, nei contatti come nelle controversie, delle associazioni federate.

**ART. 4**

I compiti provvisori della F.N.V.V. all'atto della sua costituzione sono i seguenti:

- a) riunire le energie sparse del volo a vela italiano su di un piano di fraterna collaborazione;
- b) promuovere *quanto prima* una ripresa quanto più possibile vasta dell'attività di volo;
- c) proporre una regolamentazione tecnica e sportiva del volo a vela e farla riconoscere dagli enti internazionali competenti, in accordo con la legislazione esistente.

**ART. 5**

La F.N.V.V. riceve il seguente ordinamento provvisorio:

- Un Consiglio di Reggenza;
- Una Segreteria;
- Rappresentanze locali (provinciali o regionali).

**ART. 6**

Il Consiglio di Reggenza riceve dalle associazioni volovelistiche costituite e dagli sportivi un *mandato non declinabile*, per un periodo di sei mesi dalla data odierna, al termine dei quali cesserà automaticamente dall'incarico e presenterà il proprio operato all'approvazione del Congresso Nazionale del Volo a Vela. I suoi compiti sono:

- a) preparare *uno schema per l'ordinamento definitivo* della F.N.V.V.;

*ola sottoporre all'approvazione del prossimo convegno*

Vie #123456, 4

88620

- b) proporre la regolamentazione sportiva e tecnica;
- c) stabilire i contatti con gli enti nazionali ed esteri interessanti il funzionamento della F.N.V.V.;
- d) far assumere di fatto alla F.N.V.V. la funzione giuridica rappresentativa che le viene riconosciuta di diritto.

Alla cessazione delle funzioni del Consiglio provvisorio di Regenza, il Congresso provvederà ad eleggere in forma definitiva i propri rappresentanti, con modalità che verranno in seguito proposte e discusse.

ART. 7

La Segreteria è l'organo che si occupa più specificatamente di tutti i contatti e delle normali relazioni federali. Ad essa possono rivolgersi tutti i gruppi e gli sportivi per chiedere la consulenza della Federazione su qualsiasi argomento sportivo o tecnico, ad esempio scuole, brevetti, assicurazioni, sorveglianza tecnica, abilitazioni sportive, controlli medici. Alla Segreteria inoltre devono rivolgersi tutti gli enti comunque interessati a contatti di carattere giuridico o sportivo con le singole associazioni interessate.

ART. 8

Le rappresentanze locali non s'identificano con le singole organizzazioni di sportivi, ma sono organi di collegamento tra la Federazione e gli sportivi, pur potendosi identificare nelle persone degli stessi. Esse vengono costituite ad iniziativa degli sportivi che, riunitisi in assemblea, eleggano un rappresentante e ne diano comunicazione documentata alla Segreteria della F.N.V.V. I compiti delle rappresentanze locali si limitano ad azione consultiva e di collegamento, e non contemplanò nessuna pressione sulla libera attività degli sportivi, salvo restando il rispetto del regolamento federale legalmente approvato dai loro rappresentanti.

A membri del Consiglio di Reggenza provvisorio si propongono i seguenti candidati, ~~cinque~~ dei quali dovranno essere eletti a maggioranza ad occuparne i seggi:

40

— Ing. *Edgardo Vaghi* (pilota volovelista, ingegnere);

X

— Sig. *Fulvio Padova* (pilota volovelista istruttore, già Comandante della Scuola di Sezze Romano);

41

— Ing. *Ermenegildo Preti* (progettista e pilota volovelista, Direttore del Centro Studi ed Esperienze per il Volo a Vela del Politecnico di Milano);

34

— Sig. *Adriano Mantelli* (pilota volovelista, collaudatore, costruttore);

33

— Sig. *Plinio Rovesti* (pilota volovelista istruttore, Direttore tecnico del Gruppo Sportivo Volo a Vela SIAI - Marchetti);

18

— Sig. *Gianluigi Della Torre* (pilota e costruttore volovelista).

# Anno 1946

1946

«La Gazzetta dello Sport» - 17 gennaio 1946

Direzione redazione e amministrazione:  
MILANO - Via Volpetroso, 2 - Tel 052

**NUOVE PUBBLICAZIONI**

E' uscito a Sesto Calende il primo numero del quindicinale «Volo a Vela» periodico dei volovelisti italiani. Ne è direttore Plinio Rovesti, un competente e un appassionato. Il periodico è ricco di articoli tecnici e di propaganda; è allegato un foglietto azzurro che contiene l'indirizzo dei volovelisti, azzardante pagina musicale dovuta all'estro di Sullani. Auguri di buon lavoro e di successo.

**GIOVENTU' SOCIALISTA**

Anno III N. 2 - 18 Gennaio 1946

**FORRIERE PREALPINO 22 gennaio 1946**

**NUOVE PUBBLICAZIONI**

**VOLO A VELA** - E' uscito a Sesto Calende il primo numero di «Volo a Vela», rassegna mensile dei volovelisti italiani. La nuova pubblicazione, diretta con la competenza che gli è propria da Plinio Rovesti, si presenta interessante e anche in una decorosa veste tipografica. Al nuovo periodico, il nostro cordiale saluto.

**struirsi con poca spesa un aliante scuola, e contiene nella forma più piana tutte le notizie necessarie, oltrechè puramente tecniche, anche sul modo di costituirsi in Club per svolgere successivamente regolare attività.**

E gradita la collaborazione dei lettori.  
Redazione: Plinio Rovesti - «Volo a Vela» - Sesto Calende.  
Un numero L. 20 - Abbonamento annuo L. 210 - Esce il 15 di ogni mese.

Direttore Responsabile: EUGENIO CANEVARI

**AUTO ITALIANA**  
VIA PIENO 6  
MILANO 3-3  
25 GEN. 1946

\* «Volo a Vela», foglio bimensile dei volovelisti italiani, ha visto la luce a Sesto Calende, sotto la direzione di Plinio Rovesti. Al nuovo periodico inviamo il nostro augurale saluto.

**notiziario**  
**AEROMODELLISTICO**

**che si terrà il 17 Febbraio**  
dalle ore 8 alle ore 12, al  
**Cinema Plinius**  
Viale Abruzzi (Trams N. 4 - 7 - 28)

**23ª GARA C. A. M.**  
**per modelli da sala**

**REGOLAMENTO**

Il Centro Aeromodellistico Milanese organizza una gara di modelli volanti da sala aperta a tutti gli aeromodellisti milanesi.

La gara è di durata e sono ammessi modelli a matassa elastica di qualsiasi tipo (modelli ad ali battenti, elicotteri, ecc.).

La dimensione lineare maggiore dei modelli non dovrà in ogni modo superare i 750 mm.

Ogni concorrente può concorrere con più modelli separatamente iscritti e può compiere durante lo svolgimento della gara, sostituzioni di parti del modello, anche se modificanti l'architettura originale dello stesso.

E' ammesso un numero non limitato di lanci che verranno eseguiti a mano, e ciò compatibilmente con la durata della gara.

La classifica sarà eseguita in base al tempo massimo di volo ottenuto da ogni singolo modello.

La quota d'iscrizione è di Lit. 30, e la premiazione dei tre primi classificati sarà fatta sulla base del 40, 25 e 15% rispettivamente al 1º, 2º, e 3º classificato, sull'importo della somma ricavata dalla iscrizione dei modelli. Il 20% rimanente verrà assegnato ai concorrenti che, a giudizio della Commissione di gara, avrà presentato il miglior modello (nel senso della bontà, della costruzione, del minore peso, e dei concetti originali e tecnici seguiti nel progetto).

Stecche la gara avrà luogo nella sala di un cinematografo cittadino, il concorrente dovrà preoccuparsi di ottenere un volo a spirale la cui quota di tangenza non sia eccessivamente elevata e ciò in compatibilità con le dimensioni della sala.

La Commissione di Gara espellerà coloro che si comportassero in modo non sportivo e non autorizzato.

**VOLETE IMPARARE A VOLARE?**  
**AMATE IL SILENZIOSO VOLO DEL VELEGGIATORE?**

Abbonatevi, leggete, diffondete

**VOLO A VELA**  
è un mensile diretto da PLINIO ROVESTI

CORRIERE PREALPINO 5 febbraio 1946  
*cronaca Gallaratese*

« La Gazzetta dello Sport » - 28 gennaio 1946

### Il Consiglio direttivo del Gruppo volo a vela

Presso le scuole Ponti si è tenuta la prima riunione per la fondazione del Gruppo volovelistico gallaratese.

Numerosi appassionati hanno dato l'adesione intervenendo entusiasticamente. Sono state così effettuate le votazioni per la nomina di un consiglio direttivo che è stato così composto: Presidente, Nino Cotto; vice presidente, Aldo Peratti; commissario tecnico, Giovanni Gadda; segretario-cassiere, Gian Franco Motta.

Il presidente ha intrattenuto i presenti sul programma della futura attività del gruppo e sulla organizzazione dei voli che avranno inizio con la prossima primavera. Gallarate sopra appoggiare con tutta la sua passione la ripresa del volo a vela.

Intanto il gruppo, domenica prossima, inaugurerà la sede sociale presso la Casa del Partigiano in piazza S. Lorenzo. Il discorso di circostanza sarà tenuto dal pilota istruttore volovelista Plinio Rovesti.

### La Federazione di volo a vela è un fatto compiuto

La Federazione Italiana del Volo a Vela che era già stata creata in una prima riunione è nata ufficialmente l'altro ieri con la approvazione dello statuto da parte di una numerosa assemblea di volovelisti tenutasi in una sala del Politecnico di Milano.

Erano presenti, oltre gli altri: il generale Biffi della Zona Aerea, l'ing. Ermenegildo Preti del Centro Studi per il volo a vela presso il Politecnico di Milano, l'ing. Galimberti, per l'Aeroclub di Milano, l'ing. Rolandi per l'Aeroclub di Torino e diversi rappresentanti di gruppi volovelisti.

Approvato lo statuto della nuova federazione ne è stato eletto il consiglio di presidenza che è risultato così composto: presidente: dr. Piero Casana, vice presidente: ing. Edgardo Vaghi, consiglieri: ing. Maurizio Galimberti, ing. Ermenegildo Preti, Adriano Mantelli e Umberto Nannini. A far parte della Commissione Tecnica sono stati chiamati l'ing. Preti, Padova e Rovesti.

# VOL A VELA

ANNO 1 - Numero 5

MAGGIO 1946 - Sesto Calende (Varese)

PERIODICO DEI  
VOLOVELISTI  
ITALIANI

Aderente all'Associazione Culturale Aeronautica  
 Direttore Responsabile: PLINIO ROVESTI

### L'ATTIVITÀ CULTURALE DELLA SEZIONE VOLOVELISTICA DEL CENTRO SPORTIVO AMBROSIANO

Come abbiamo annunciato nel precedente numero, domenica 28 aprile scorso ha avuto luogo a Milano, alla presenza di una eletta schiera di appassionati, presso la Sede della Sezione Volovelistica del Centro Sportivo Ambrosiano, l'attesa conferenza dell'ing. Ermenegildo Preti sull'impiego degli alianti da trasporto, aereo-terrainati e motorizzati, nell'aviazione mercantile.

Domenica 26 maggio, alle ore 10.30, il Pilota Plinio Rovesti - Direttore del nostro Periodico - parlerà a Milano, nella stessa Sede del Centro Sportivo Ambrosiano, in Via Bernardino Laini, 2, sul tema: *le possibilità avvenir del volo veleggiato nel campo dei primati.*

L'ingresso alla Sede della Sezione Volovelistica del C. S. A. è libero a tutti.

## GLI ALIANTI DA TRASPORTO

VIVO INTERESSAMENTO AI CONGRESSI DI MILANO E ROMA PER LE POSSIBILITÀ D'IMPIEGO DEGLI ALIANTI DA TRASPORTO NELL'AVIAZIONE MERCANTILE

Vivo interessamento ha suscitato tra i tecnici ed i gestori delle future linee aeree civili italiane, intervenuti ai Congressi svoltisi a Milano ed a Roma dal 12 al 17 aprile scorso, il problema relativo alle possibilità di pratico impiego degli alianti da trasporto nell'aviazione mercantile.

A Milano, il nostro valoroso collaboratore Vico Rosaspina ha presentato al Congresso una interessante « memoria » sull'argomento, che è stata favorevolmente discussa da molti congressisti e particolarmente dal Pilota Guido Callone. Alla chiusura del Congresso il Pilota Vico Rosaspina ha presentato la seguente mozione, accettata all'unanimità dai convenuti:

— Considerato il brevissimo tempo occorrente per la costruzione degli alianti da trasporto;

— Visto il loro basso costo di acquisto e il modesto costo della manutenzione;

— Considerata la attrezzatura già esistente in Italia, che ne consente la immediata costruzione in serie, per la quale non necessitano materie prime di importazione;

— Vista la continuata e brillante esperienza del passato, e la tendenza ad una ulteriore e pratica applicazione negli U.S.A. e altri Paesi progrediti, per i grandi vantaggi economici derivantene;

— Tenuto conto delle discussioni svolte in sede di Congresso, che hanno incontestabilmente affermato la praticità e necessità degli alianti terrainati per un sicuro e economico impiego nel campo del trasporto delle Poste e delle Merci, e in particolare per i tipici nostri prodotti (ortofruttili, pesce, ecc.), si auspica:

che i Gestori di Linee, le Ditte di costruzione, ed i competenti Organi superiori, dedichino subito la loro attività al problema, iniziando una immediata predisposizione dei mezzi, per essere nel più breve tempo possibile nelle condizioni di affrontare le forti esigenze e necessità cui l'aliante può sopportare in regime di assoluta economia e sicurezza.

Al Congresso di Roma ha partecipato il Pilota Plinio Rovesti - Direttore del nostro Periodico - presentando una « memoria » sullo stesso argomento, la cui illustrazione è stata seguita con molto interesse dai congressisti. L'ing. Salatiello, si è unito al nostro Direttore per richiamare l'attenzione dei gestori di linee aeree sulla assoluta convenienza di impiegare al più presto gli alianti da trasporto per le esigenze della nostra aviazione mercantile.

Intanto, secondo quanto l'Agenzia « Minos » comunica, una importante società sarda di navigazione aerea progetta l'utilizzazione di alianti, terrainati a rimorchio degli apparecchi mercantili in servizio tra la Sardegna ed il continente, per il trasporto economico di merci pregiate.

## IMPIEGO CIVILE DEGLI ALIANTI (1)

PLINIO ROVESTI

### UTILITÀ DEGLI ALIANTI DA TRASPORTO NELL'AVIAZIONE CIVILE.

L'impiego degli alianti nei trasporti aerei sta per entrare nel campo delle pratiche realizzazioni ed è bene pertanto che i tecnici ed i piloti si interessino a questo problema, anche perchè i dibattiti teorici tra i sostenitori degli alianti aero-*trainati* e quelli degli alianti motorizzati, continuano tuttora.

E' quindi augurabile che i partecipanti al Congresso per lo sviluppo dell'Aviazione Civile Italiana, discutano le due tesi cercando di apportare il loro contributo di studi e di esperienze alla soluzione dell'interessante problema.

Ci sia però concesso di formulare il desiderio che i tecnici ed i piloti, prescindendo dalle loro convinzioni teoriche, si portino sul piano della pratica ed informino soprattutto le loro discussioni alle attuali nostre possibilità ed alle contingenti necessità dell'Aviazione Civile Italiana.

Le ragioni che in Italia spingono all'utilizzazione dell'aliante *trainato* come mezzo di trasporto, non vanno ricercate soltanto nel campo tecnico, ma anche in quelle inderogabili necessità derivanti dalla nostra situazione economica.

E' arcinoto che l'accoppiamento fra apparecchio *trainatore* ed aliante *rimorchiato* non si realizza mai nelle migliori condizioni, che sono rappresentate dalla massima efficienza e dalla minima potenza, dato che il *trainatore* vola quasi sempre ad assetti molto cabrati corrispondenti alla parte superiore della propria polare, mentre l'aliante utilizza sotto *traino* la parte inferiore della propria polare.

Per raggiungere il massimo rendimento nel volo *aero-*trainato**, sarebbe necessario studiare e costruire appositamente, oltre all'aliante, anche l'apparecchio *rimorchiatore*. Ma in tal modo cadrebbe la principale ragione che attualmente fa preferire come mezzo di trasporto l'impiego dello aliante *rimorchiato* a quello dell'aliante motorizzato, ragione che si basa soprattutto sulla convenienza di sfruttare i vecchi apparecchi a motore.

Il *traino* di uno o più alianti effettuato da un velivolo a motore può risolvere spesso anche importanti problemi e permettere ad un apparecchio da caccia di diventare, se occorre, un aereo da trasporto.

Quello però che maggiormente può interessare alla nostra Aviazione Civile, non è l'accoppiamento del caccia con l'aliante da trasporto — soluzione questa che in tempo di pace è nettamente in svantaggio rispetto all'aliante motorizzato — ma la possibilità di agganciare ad un apparecchio a motore da trasporto a pieno carico, un aliante con altro carico.

Tale possibilità, infatti considerata dal punto di vista economico, porterebbe un notevole utile in quanto il velivolo *trainatore*, pur subendo una diminuzione di velocità di circa 20 Km/h. ed aumento di consumo di carburante di circa lt/ora (come nel caso della coppia S. 81 e A. L. 12) potrebbe trasportare, oltre al suo carico normale, altri 15 quintali di merce a bordo dell'aliante *rimorchiato*.

Calcolando con larghezza una maggior spesa di carburante di L. 2.000 per ora di volo, gli emolumenti del pilota *aliantista* in 1.000 lire/ora, nonchè le spese di assicurazione, manutenzione ecc. in 2.000 lire/ora, la gestione dell'aliante *rimorchiato* importerebbe una spesa complessiva di 5.000 lire/ora, mentre il carico di 15 quintali trasportabile a bordo dell'aliante stesso, frutterebbe non meno di 90.000 lire/ora.

Agli effetti del rendimento economico va rilevato che l'aliante motorizzato rispetto all'aliante *trainato* si trova in condizioni di inferiorità. Applicando, infatti, come previsto, all'aliante italiano da trasporto A L. 12 un motore « P. VII » si riscontra un maggior consumo di carburante di 57 lt/ora, nonchè maggiori spese di manutenzione.

Diremo infine che la pratica ha dimostrato come l'*aero-*trainato** non comprometta affatto la sicurezza del volo e non incida minimamente sulla portata del velivolo *trainatore*. Le esperienze effettuate in questo campo, volando anche con sfavorevoli condizioni atmosferiche e nelle ore notturne presso il 1° Nucleo Addestramento Volo senza Motore, al quale lo scrivente ha avuto la ventura di appartenere durante il periodo bellico, confermano pienamente le nostre affermazioni.

### PER LA RIPRESA VOLOVELISTICA NAZIONALE

Sorge impellente la necessità per l'Italia — pur tra le gravi difficoltà derivanti dall'attuale crisi economica — di continuare a mantenere vivo nella Nazione l'interesse per il volo, divenuto oggi strumento insostituibile di civiltà e di progresso.

Crediamo quindi di non errare affermando che

(1) Due memorie riassuntive presentate al Primo Congresso Nazionale dell'Aviazione Civile indetto dall'Associazione Culturale Aeronautica e tenuto in Roma nei giorni dal 15 al 17 aprile 1946.

il Ministero dell'Aeronautica cercherà ogni mezzo per educare l'animo dei giovanissimi all'amore per l'aviazione e per mantenere vive le tradizioni aeronautiche del Paese.

Per questo sembra si possa legittimamente prevedere che gli organi competenti non tarderanno a scorgere nella pratica del volo a vela un mezzo efficacissimo per assicurarci, con poca spesa, i piloti ed i tecnici per l'aviazione di domani.

Noi non auspichiamo la rinascita in Italia di un'attività volovelistica intesa come mezzo di educazione al combattimento elevato a fine della vita, ma come sorgente di gioia sana per la gioventù, palestra per rinvigorire i muscoli, scuola per apprendere l'arte del volo e la tecnica delle costruzioni.

Gran parte delle industrie aeronautiche italiane sono oggi purtroppo costrette a cercare nuove vie di lavoro per superare la crisi derivante dalla ridottissima attività della nostra aviazione militare e civile. Tale fatto, tra l'altro, ha indotto, come è noto, gran parte dei nostri tecnici aeronautici ad orientarsi verso altre branche dell'attività costruttiva e ad abbandonare così gli studi e le esperienze nel campo aeronautico, e ciò appare senza dubbio deprecabile a quanti hanno ancora fede nei destini dell'Aeronautica Nazionale.

Per questo noi ci auguriamo che i rappresentanti delle industrie aeronautiche partecipanti al Convegno per lo sviluppo dell'aviazione civile italiana appoggino la formazione di Gruppi Aziendali di Volo a Vela presso tali aziende, le quali, per quanto presentemente in crisi, sono pur sempre in grado di offrire ai volovelisti il migliore aiuto, dato il loro attrezzamento e la specifica competenza dei loro tecnici; ed hanno interesse a farlo, in quanto è questa, ora, l'unica occasione che hanno di occuparsi di quei problemi tecnici e costruttivi che fino a ieri furono i loro problemi di ogni giorno, ed è questo l'unico mezzo di cui possono disporre per mantenere vivo nelle loro maestranze l'interesse per il volo.

Auspichiamo quindi che gli Enti preposti all'organizzazione del volo a vela in Italia, si preoccupino di dare a questa attività un indirizzo rispondente alle necessità nazionali sopraccennate. L'attività di volo dovrà quindi essere fiancheggiata da una seria attività costruttiva nel campo volovelistico. Inoltre, in seno a questi Gruppi, dovranno costituirsi delle Sezioni per gli studi e le esperienze, di cui faranno parte i progettisti ed i tecnici delle ditte aeronautiche, ai quali spetterà il compito di realizzare e perfezionare, le macchine di volo, cooperando con la loro assistenza alla pratica costruzione delle stesse.

Questa sola, per ora, è la strada per cui il volo a vela italiano potrà vincere la sua dura battaglia. Soltanto costruendo da sé quello che può occorrere allo svolgimento dell'attività dei Gruppi, si potrà presto arrivare a risultati concreti. Come potrebbero infatti questi Gruppi procurarsi un aliante se oggi il più semplice e rudimentale dei libratori, acquistato presso l'industria, può costare non meno di 60.000 lire?

Il problema è grave, ma la soluzione da noi indicata potrà risolverlo. Ed accanto ai Gruppi Volovelistici Aziendali sorgano anche Gruppi Studenteschi in seno ai Politecnici ed agli Istituti Industriali, presso i cui bene attrezzati laboratori sarà possibile ricostruire quelle ali silenziose che la guerra ha infrante.

Per quanto riguarda il problema organizzativo del volo a vela italiano, ci sia permesso di auspicare l'eliminazione di tutte le incomprensioni, di tutte le gelosie, di tutte le divisioni artificiali e di raggiungere presto la fusione di tutte le forze vive in un organismo di carattere nazionale che prenda a cuore sul serio gli interessi culturali, morali e pratici dei volovelisti italiani e che elimini per sempre ogni possibilità di perniciosi dualismi e di perniciose interferenze. E con fede riprendiamo, come un tempo, il nostro pacifico lavoro, mentre l'aviazione civile e militare italiana, dopo la bufera che l'ha sconvolta, va cercando le vie del suo domani.

# IL PRIMO CONGRESSO NAZIONALE DELL'AVIAZIONE CIVILE si è svolto a MILANO nei giorni 12-13-14 aprile ed a ROMA nei giorni 15-16-17 aprile 1946

**LE RIUNIONI DI ROMA** promosse dall'Associazione Culturale Aeronautica si sono effettuate nella Villa delle Rose (Villa Malta) ed hanno trattato più specialmente dei problemi inerenti alla politica generale aeronautica ed all'organizzazione della aviazione civile.

Il Comitato Ordinatore era composto dei rappresentanti di:

- Associazione Culturale Aeronautica
- "Rivista Aeronautica"
- Giornale "Giovani Ali"
- Federazione della Gente dell'Aria
- Federazione Italiana dei Trasporti Aerei
- Federazione Italiana Volo a Vela
- Consorzio Italiano Esportazioni Aeronautiche
- Unione Fabbriche Aeronautiche
- Reale Aero Club d'Italia
- Associazione Italiana d'Aerotecnica
- Consorzio Associazioni Aeronautiche

**LE RIUNIONI DI MILANO** hanno trattato più specialmente dei problemi inerenti all'industria ed alla gestione tecnico-economica dei trasporti aerei.

Comitato promotore:

- Collegio degli Ingegneri di Milano.
- Associazione Italiana di Aerotecnica - Sez. di Milano.
- «Alata» rivista delle attività aeronautiche.

Le più notevoli mozioni approvate riguardano:

- inquadramento dell'aviazione civile nel Ministero dei Trasporti;
- comitato consultivo per l'aviazione da trasporto;
- possibilità di vita economica indipendente delle linee aeree;
- uso da parte delle compagnie italiane di velivoli italiani;
- ripresa dei rapporti con l'estero;
- capacità e dritto delle nostre fabbriche di produrre materiale di volo di buon rendimento.



25 aprile 1946

8

## Aviazione libera

Segue la lettura dei riassunti delle memorie presentate dall'ing. BONIFACIO, dall'ing. SALATIELLO, dal sig. TARQUINI, dal prof. CROCCO, il quale aggiunge un cenno di alcuni aspetti della convenzione italo-americana per la gestione di una linea aerea.

Il Presidente si rammarica che tra le memorie presentate nessuna illustri i problemi dell'aviazione libera mercantile che egli ritiene di estremo interesse generale per tutto il mondo ed in particolare per l'Italia. Espone i propri dubbi circa le possibilità economiche di linee regolari interne, forzatamente a breve percorso, e la sua speranza che qualcuno dei congressisti voglia dimostrare che una aviazione libera darebbe risultati migliori.

Chiede la parola l'ing. JONA il quale dice che per l'aviazione libera mercantile sarebbe assai utile un ritrovato che consentisse agli aeroplani di partire ed atterrare su aeroporti molto piccoli; accenna al catapultamento ed alla propulsione a reazione, e conclude che se non si superino alcuni ostacoli tecnici l'esercizio dell'aviazione civile non diverrà economico.

Segue la lettura dei riassunti delle memorie presentate dall'ing. SANTANGELO, dal sig. ROVESTI, dai medici dott. SCANO e dott. LOMONACO, dall'ing. DI SAMBUI.



Direttore PLINIO ROVESTI - Sesto Calende (Varese) - è il periodico dei volovelisti italiani, esce il 15 d'ogni mese, costa L. 20. Abbonamento annuo L. 210 - Semestrale L. 110.

## ARGOMENTI DELLE MEMORIE SCRITTE E DELLE MOZIONI PROPOSTE

Loro presentatori

(seguito da pag. 2).

22) Inoperosità dell'Aero Club d'Italia nei riguardi del turismo e dello sport aereo (mozione proposta dall'ing. Giovanni Pedate e dall'ing. Rodolfo Fraccareta, e che viene approvata dal Congresso).

23) Nozioni apprese alla Conferenza Radio Assistenza Volo promossa dal Ministero dell'Aeronautica, circa i progressi conseguiti all'estero dalla navigazione aerea; necessità che in futuri congressi internazionali per la navigazione aerea s'ia inviato in rappresentanza dell'Italia anche personale navigante dell'aviazione civile (memoria presentata dall'ing. Piero Venturini e corredata di una mozione che viene approvata dal Congresso).

24) Descrizione sintetica di un complesso per la sicurezza del volo, contro le perdite di stabilità trasversale dei velivoli (memoria riassuntiva presentata dall'ing. Gaspare Santangelo).

25) Utilità dell'impiego degli alianti da trasporto nell'aviazione civile in relazione all'attuazione del traino aereo (memoria riassuntiva presentata dal signor Plinio Rovesti).

26) Considerazioni inerenti alla ripresa volovelistica nazionale, in relazione ai problemi associativi ed aziendali degli aliantisti (memoria riassuntiva presentata dal signor Plinio Rovesti).

27) La Federazione Italiana Volo a Vela, le sue finalità ed i suoi programmi (memoria riassuntiva firmata dal dottor Piero Casana presidente della F.I.V.V. e dall'ing. Maurizio Gallimberti consigliere della stessa, letta dal signor Plinio Rovesti; è corredata d'una mozione che viene approvata dal Congresso).

*Corriere dell'Aria 1 Giugno 1946*

Sul prossimo numero di

## VOLO A VELA

Periodico di volovelisti italiani che uscirà il 15 Giugno, leggete le norme per partecipare al

### CAMPEGGIO DEI VOLOVELISTI ITALIANI

che si svolgerà sull'aeroporto di LOCARNO nella Svizzera Ticinese, per aspiranti piloti e brevettati.



È uscito il N. 6 con le norme del campeggio dei volovelisti italiani a Locarno (2. metà di 1946).

## VOLO A VELA

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI



Gli aspiranti comunicano a "Volo a Vela" il numero ed il Comune di emissione della carta d'identità.

*Corriere dell'Aria 15 Luglio 1946*

L'avvenimento di centro della stagione è dato dal Campeggio Volovelistico per piloti e aspiranti piloti italiani a Locarno. Trattandosi di autentica ripresa di attività di volo esso rappresenta il « via » alle manifestazioni aviatorie di campo del dopoguerra italiano.

Il merito di questo « via » va, oltre che alle Autorità Elvetiche — e in particolare all'ingegner Marazza, Dirigente dell'Aero Club di Locarno — al noto pilota volovelista Plinio Rovesti. Se si considera l'importanza che assume l'avvenimento che sarà forse l'unico a consentire attività volativa ai piloti italiani nel corso dell'annata, la nostra ammirazione e il nostro ringraziamento per l'infaticabile Plinio Rovesti, devono essere ben più che un movimento amichevole, bensì atteggiamento dell'intera massa dei volovelisti italiani.

Il Campeggio si svolgerà sull'aeroporto di Locarno dal 15 al 25 Luglio e porterà a risultati concreti col rilascio di attestati « A » e « B » per i non piloti e coll'allenamento su veleggiatori per i brevettati « C ».

Sul nostro prossimo numero pubblicheremo una corrispondenza dal Campeggio, precisando i nomi dei primi fortunati brevettati del dopoguerra.

## L'ECO DI LOCARNO

LOCARNO, Sabato 20 Luglio 1946

### All'Aeroporto Doganale

Sono giunti lunedì scorso una ventina di aviatori italiani, che parteciperanno ad un corso di allenamento al volo a vela, presso l'Aerocentro ticinese.

Ai baldi aviatori che hanno già iniziato la loro attività aviatoria con riuscitissimi voli, e in modo particolare al direttore istruttore Rovesti e all'istruttore pilota d'aerobazia Tosoni, porgiamo il nostro benvenuto e auguri di ottima permanenza fra noi.

CORRIERE PREALPINO 3 agosto 1946

Sono rientrati in questi giorni dalla Svizzera una ventina di piloti italiani di volo a vela che hanno partecipato al campeggio organizzato sull'aeroporto di Locarno dall'ing. Ing. Italo Marazza, Presidente dell'Aero Club Locarnese e dell'Aerocentro Sportivo della Svizzera Italiana, in collaborazione col volovelista varesino Plinio Rovesti, della Federazione Italiana Volo a Vela.

Hanno partecipato al campeggio piloti alianti delle Province di Bologna, Cremona, Genova, Imperia, Messina, Milano, Varese, Venezia e Verona, svolgendo una intensa attività di volo a bordo dei migliori alianti svizzeri messi gratuitamente a disposizione dei nostri volovelisti dall'Aerocentro di Locarno, unitamente ai mezzi meccanici di lancio ed alle attrezzature aeroportuali. L'ing. Italo Marazza, a conclusione del campeggio, durato 10 giorni, ha voluto offrire ad ogni pilota italiano anche l'ebbrezza di un volo su apparecchio a motore, portando ognuno dei nostri volovelisti nel bel cielo della Svizzera Ticinese a bordo del nuovissimo «Bücker Student» (a turismo in dotazione all'Aerocentro di Locarno).

Un gruppo di valenti piloti alianti italiani, ha avuto co-

### I volovelisti italiani nella Svizzera Ticinese

si modo di riprendere le vie di quell'azzurro di cui tutti i nostri sportivi dell'aria soffrono una inguaribile nostalgia. La dura volontà del vincitore ha negato infatti sino ad oggi ai piloti italiani la facoltà di volare in Italia e gli aviatori svizzeri, ben comprendendo la dolorosa condizione dei nostri volovelisti, per primi hanno loro offerto la possibilità di farlo nel cielo della libera Confederazione Elvetica, mediante l'organizzazione di un campeggio che costituisce una autentica ripresa dell'attività sportiva di volo di questo nostro doloroso dopoguerra.

L'ultimo giorno di permanenza in Svizzera dei piloti italiani è stato festeggiato dagli aviatori sportivi ticinesi con l'organizzazione di una simpatica riunione in onore della nostra rappresentanza volovelistica. Vi parteciparono i dirigenti di vari Aero Club svizzeri e diversi piloti ed organizzatori appartenenti ai Gruppi Volovelistici ed Aeromodellistici del Canton Ticino.

Al brindisi di chiusura, l'ingegner Italo Marazza, cui

spetta il merito dell'organizzazione di questo campeggio, ha portato il saluto di tutti gli aviatori svizzeri esprimendo il loro compiacimento per i lusinghieri risultati raggiunti dai piloti italiani partecipanti al campeggio di Locarno, ponendo in rilievo il contributo che l'aviazione civile e sportiva è destinata a portare, in un rinnovato clima di pace, alla civiltà del mondo ed al mantenimento di buone relazioni tra i popoli. A nome della squadra italiana ha risposto il pilota varesino Plinio Rovesti ringraziando l'Aerocentro ticinese e la Presidenza dell'Aero Club Svizzero di Locarno per la cordiale ospitalità e le facilitazioni concesse ai nostri volovelisti. Un particolare ringraziamento è stato rivolto all'ing. Marazza, grande amico dell'Italia, al quale spetta in gran parte il merito di una iniziativa che tanto favore ha incontrato tra i volovelisti italiani. Questi devono a lui, perdurando le tristi condizioni presenti, hanno avuto la possibilità di tornare a volare e di riconfermare il loro valore di piloti, giovando nello stesso tempo a rendere più saldi quei sentimenti di reciproca stima e di sincera amicizia che li uniscono agli aviatori sportivi della Svizzera Ticinese.

## "L'ECO DI LOCARNO"

Venerdì, 26 luglio 1946

# LOCARNO

### IL CAMPEGGIO ITALIANO DI VOLO A VELA

Il campeggio di volo a vela, organizzato per gli aviatori italiani sull'aeroporto doganale di Locarno si è chiuso mercoledì scorso. Vi hanno partecipato una ventina di piloti, che diedero segno di grande disciplina, buona volontà e spirito cameratesco, lasciando nei nostri ambienti la migliore delle impressioni.

Alla cerimonia di chiusura prese la parola l'egregio ingegnere Marazza, presidente dell'Aerocentro ticinese, il quale ha portato il saluto degli alianti ticinesi e svizzeri, complimentandosi coi partecipanti per il lusinghiero risultato raggiunto, rivolendo una lode al capo della squadra italiana signor direttore Plinio Rovesti per la perfetta organizzazione e per il difficile lavoro svolto durante il corso, mettendo in rilievo l'importanza che lo sport ha rivestito in ogni tempo per il mantenimento di buone relazioni fra i vari Stati e auspicando che altri corsi simili abbiano ad esser tenuti anche in avvenire nei diversi paesi. A nome della squadra italiana, rispondeva l'istruttore capo Rovesti, ringraziando l'Aerocentro ticinese e la sezione Locarno dell'Aero Club svizzero per le facilitazioni accordate, e in modo particolare l'ing. Marazza per la grande parte avuta nell'organizzazione di questo corso. Le parole dei due capi vennero accolte da uno scroscio di applausi. In seguito vennero riprodotte una serie di diapositive colorate interessanti l'aviazione sportiva svizzera.

La squadra italiana ripartirà nel pomeriggio di giovedì.

QUESTURA DI VARESE

Nr. 25118 Div. 3<sup>a</sup>

Varese, li 5 luglio 1946

Si autorizza il transito per recarsi in Svizzera il giorno 15 luglio e far ritorno in Italia il giorno 27 luglio della comitiva di 18 persone di cui al presente passaporto collettivo attraverso il valico ferroviario di Luino. =

IL REGGENTE LA QUESTURA

(G. Florita)

*Florita*



**CONFEDERAZIONE SVIZZERA**  
21129

No. \_\_\_\_\_ No. Berna \_\_\_\_\_

VISTO semplice

Valevole per entrare in Svizzera

Numero delle entrate (1) una

*affari*

*vieta e vela*

*visita*

Questo visto cessa di essere valido se non è utilizzato entro un mese

Tassa fr. \_\_\_\_\_

il 15 LUG. 1946

Per il Consolato Generale di Svizzera a Milano



*Mensch*

*Centrate e l'asente delle Svizzera elvetiche*

*Questo visto è valido per le tredici (13) persone  
elencate nelle liste →*

Consolato Generale di Svizzera  
MILANO

*MC*

<b>VOLO A VELA</b> PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI <b>SESTO CALENDE</b> (VARESE)	
	
	ELENCO NOMINATIVO DEI PILOTI ITALIANI PARTECIPANTI AL CAMPEGGIO VOLOVELISTICO DI LOCARNO (SVIZZERA) DAL 15 AL 25 LUGLIO 1946
X Z	1 PASTORELLI EMILIO Carta Identità N°3534 Sesto Cal.
→ Z	2 ROVESTI PLINIO Carta identità N° 1361 Tradate
Y Z	3 MELI LETTERIO Carta identità N° 409560 Milano
X Z	4 TOSON GIUSEPPE Carta Identità N°3211 Bovolone
X Z	5 BRIGLIADORI RICCARDO Carta Identità N°441592 Milano
	<del>6 GALLI WALTER Patente Automobilistica N°148206 Milano</del>
Z	<del>7 STIFANI GIUSEPPE Tessera Università N°1434 Milano</del>
X Z	8 NOSARI FRANCESCO Carta identità N°16 Piadena
X Z	9 FERLINI CARLO Patente Automobilistica N°7569 Verona
X Z	10 SCARMI SILVIO Tessera U.N.U.C.I. 330435 Verona
X Z	11 PASINI GIANNANTONIO Carta Identità 10048130 Verona
X Z	12 BERNARDI MARIO Carta identità N° 14004733 Bologna
X Z	13 GAGNI ARMANDO Tessera FF.SS. N°1553847 Venezia
X Z	14 TRIMBOLI ANTONINO Carta Identità N°9088956 Genova
Z	<del>15 PRETI URMENEGILDO Patente Automob. N°122292 Milano</del>
	<del>16 REGALIA TINO Carta Identità N° 1826445 Milano</del>
	<del>17 SGAVINO LORENZO Carta Identità N° 0242650 Como</del>
	<del>18 MAZZARON ANTONGIULIO FONTANIVE Passaporto N°974954 Roma</del>
	1 LUG 1946 ===== FEDERAZIONE ITALIANA VOLO A VELA GRUPPO VOLOVELISTICO "SIAI-MARCHETTI" "VOLO A VELA" PERIODICO DEI VOLOVELISTI
	Il Delegato (Plinio Rovesti) 
	



CREMONA 15 AGOSTO 1946

REDAZIONE, AMMINISTRAZIONE E PUBBLICITÀ  
VIA CERASA N. 1 - CREMONA

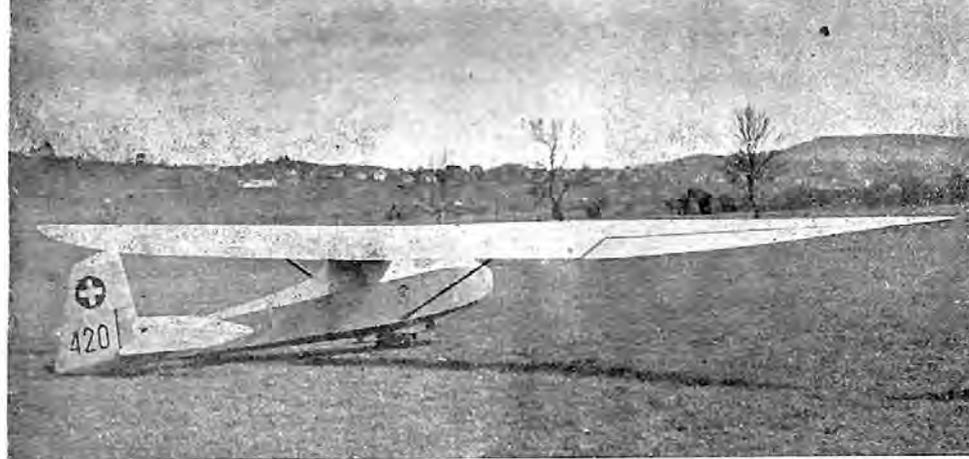
Le direzioni non assume responsabilità sulle idee ed opinioni espresse dagli autori. Il materiale inviato (foto, manoscritti ecc.) non viene restituito

Anno II - N. 10

# AVIAZIONE POPOLARE

RIVISTA QUINDICINALE DI AEROMODELLISMO - VOLO A VELA E VOLO A MOTORE

## VOLOVELISTI ITALIANI IN SVIZZERA



Gentilmente concessi da Volo a Vela pubblichiamo alcune foto dei nostri volovelisti in Svizzera oltre ad un resoconto del Corriere Presalpino che con simpatia e comprensione ha voluto far conoscere su un quotidiano la nostra dura condizione del divieto di volo.

Sono rientrati nel luglio scorso dalla Svizzera una ventina di piloti italiani di volo a vela che hanno partecipato al campeggio organizzato sull'Aeroporto di Locarno dall'Ing. Italo Marazza, Presidente dell'Aero Club Locarnese e dell'Aeroclub Sportivo della Svizzera italiana, in collaborazione col volovelista varesino Piu' Rovesti, della Federazione Italiana Volo a Vela.

Hanno partecipato al campeggio piloti ulivanti delle Province di Bologna, Cremona, Genova, Imperia, Messina, Milano, Varese, Venezia e Verona, svolgendo una intensa attività di volo a bordo dei migliori alianti svizzeri messi gratuitamente a disposizione dei nostri volovelisti dall'Aeroclub di Locarno, unitamente ai mezzi meccanici di lancio ed alle attrez-



IN ALTO: l'Ing. Marazza con il suo Bueher.

A sinistra in basso: il gruppo degli italiani partecipanti.



zature aeroportuali. L'Ing. Italo Marazza, a conclusione del campeggio, durato 10 giorni, ha voluto offrire ad ogni pilota italiano anche l'ebbrezza di un volo su apparecchio a motore, portando ognuno dei nostri volovelisti nel bel cielo della Svizzera Ticinese a bordo del nuovissimo «Bueker Student» da turismo in dotazione all'Aeroporto di Locarno.

Un gruppo di valenti piloti aliantisti italiani, ha avuto così modo di riprendere le vie di quell'azzurro di cui tutti i nostri sportivi dell'aria soffrono una inguaribile nostalgia. La dura volontà dei vincitori ha negato infatti sino ad oggi ai piloti italiani la facoltà di volare in Ita-

lia e gli aviatori svizzeri, ben comprendendo la dolorosa condizione dei nostri volovelisti, per primi hanno loro offerto nel cielo della libera Confederazione Elvetica, mediante l'organizzazione di un campeggio che costituisce una autentica ripresa dell'attività sportiva di volo di questo nostro doloroso dopoguerra.

L'ultimo giorno di permanenza in Svizzera dei piloti italiani è stato festeggiato dagli aviatori sportivi ticinesi con l'organizzazione di una simpatica riunione in onore della nostra rappresentanza volovelistica. Vi parteciparono i dirigenti di vari Aero Club svizzeri e diversi piloti ed organizzatori appartenenti ai

Gruppi Volovelistici ed Aeromodellistici del Canton Ticino.

Al brindisi di chiusura, l'ingegnere Italo Marazza, cui spetta il merito dell'organizzazione di questo campeggio, ha portato il saluto di tutti gli aviatori svizzeri esprimendo il loro compiacimento per i lusinghieri risultati raggiunti dai piloti italiani partecipanti al campeggio di Locarno, ponendo in rilievo il contributo che l'aviazione civile e sportiva è destinata a portare, in un rinnovato clima di pace, alla civiltà del mondo ed al mantenimento di buone relazioni tra i popoli.

A nome della squadra italiana ha risposto il pilota varesino Piu' Rovesti ringraziando l'Aeroclub Ticinese e la Presidenza dell'Aero Club Svizzero di Locarno per la cordiale ospitalità e le facilitazioni concesse ai nostri volovelisti. Un particolare ringraziamento è stato rivolto all'ing. Marazza, grande amico dell'Italia, al quale spetta in gran parte il merito di una iniziativa che tanto favore ha incontrato tra i volovelisti italiani. Questi devono a lui se, perdurando le pessime condizioni presenti, hanno avuto la possibilità di tornare a volare e di riconfermare il loro valore di piloti, giovando nello stesso tempo a rendere più saldi quei sentimenti di reciproca stima e di sincera amicizia che li uniscono agli aviatori sportivi della Svizzera Ticinese.

## Campeggio volovelistico italo-svizzero

Dal 15 al 25 luglio si è svolto sull'aeroporto di Locarno il campeggio dei volovelisti italiani, organizzato dall'Ing. Italo Marazza, Presidente dell'Aero Club Locarnese e dell'Aerocentro Sportivo della Svizzera italiana, in collaborazione con Plinio Rovesti della Federazione Italiana Volo a Vela.

Hanno partecipato al campeggio 12 piloti italiani d'aliante, appartenenti alle provincie di Bologna, Milano, Genova, Imperia, Messina, Cremona e Varese, svolgendo una intensa attività di volo sui migliori aliante svizzeri, messi cortesemente a disposizione dell'Aerocentro di Locarno, insieme all'attrezzature aeroportuali ed ai mezzi meccanici di lancio. Ogni pilota ha effettuato voli d'allenamento sui tipi d'aliante Zögling, Grunau Baby 2-A, S.18; totalizzando in media 25 lanci con verricello. I voli migliori sul veleggiatore S.18 di alte caratteristiche, sono stati effettuati oltre che dall'Ing. Marazza, anche dai piloti italiani Toson di Verona, Pastorelli di Imperia, Meli di Messina e Rovesti di Varese. Quasi tutti i partecipanti erano in possesso del brevetto «C» di volo veleggiato. Pertanto sono stati eseguiti solo voli di allenamento. Alla fine del campeggio, l'Ing. Marazza ha portato in volo sul velivolo da turismo «Bucker Student» ognuno dei nostri volovelisti facendo loro provare anche l'ebbrezza del volo a motore.

L'ultimo giorno del campeggio

è stato festeggiato dagli Aviatori sportivi ticinesi con una simpatica riunione in onore della nostra rappresentanza volovelistica, alla quale hanno partecipato i dirigenti dei vari Aero Club svizzeri e diversi piloti ed organizzatori appartenenti ai Gruppi Volovelistici ed Aeromodellistici del Canton Ticino.

Al brindisi di chiusura, l'Ing. Marazza ha portato agli italiani il saluto di tutti gli aviatori svizzeri esprimendo il loro compiacimento per gli ottimi risultati ottenuti durante il campeggio. A nome degli italiani a risposto Plinio Rovesti ringraziando l'Aerocentro Ticinese e la Presidenza dell'Aero Club Svizzero per la cordiale ospitalità e per le facilitazioni concesse ai nostri volovelisti. Un particolare ringraziamento è stato rivolto all'Ing. Marazza, al quale spetta la maggior parte del merito di questa iniziativa, che ha dato modo ad un gruppo di appassionati italiani di riprendere le vie di quel cielo di cui tutti i nostri sportivi soffrono una inguaribile nostalgia.

Così, finalmente e dopo tanti mesi, grazie a quello spirito sublime ed eterno che al disopra delle umane e politiche meschinità unisce i giovani sportivi di tutto il mondo e che nell'atto degli aviatori svizzeri ha avuto un significato di profonda amicizia e comprensione, i volovelisti italiani hanno potuto riassaporare l'ebbrezza del libero cielo.

Nelle foto presentiamo dall'alto :  
— Preparativi per il lancio di un «Grunau Baby». Rovesti regge l'ala e gli altri aiutano. In primo piano l'auto recupero.  
— L'atterraggio di uno Zogling.  
— I volovelisti italiani portano in linea l'«S. 18». In primo piano a sinistra l'ing. Marazza e l'istruttore svizzero Fanciola.  
— Partenza di un S. 18.

1° SETTEMBRE 1946

**L'ALA**  
AVIAZIONE - AEROMODELLISMO - VOLO A VELA

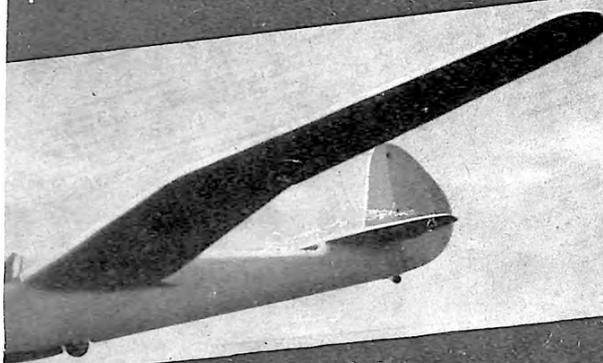
# ★ *alata*

RIVISTA MENSILE DELLE ATTIVITÀ AERONAUTICHE

MERO 7 - MILANO, LUGLIO 1946

*Ennio Rouesti*

TECNICA ED ARTE  
DEL  
VOLO A VELA



*Editrice Alata Milano*

- si è iniziata la distribuzione ai prenotati
- 64 pagine che parlano di cielo
- costa L. 150 e si trova presso Alata o la Libreria Aeronautica
- 35 illustrazioni, edizione numerata di lusso, in carta patinata
- affrettatevi, ne sono disponibili solo 500 copie

# Anno 1948

## alata

RIVISTA MENSILE DELLE ATTIVITÀ AERONAUTICHE  
ANNO IV - NUMERO 2 - MILANO, FEBBRAIO 1948

### PUBBLICAZIONI INTERESSANTI

«Tecnica ed arte del volo a vela» di Plinio Rovesti - Il famoso istruttore e scrittore volovelista vi insegna a volare: è un libro indispensabile a tutti i Gruppi ed appassionati, 64 pagine in carta patinata, 35 illustrazioni, Lire 300,— franco di porto ovunque. Sconto del 20 % per i soci della F.I.V.V. Arretrati di «Alata» dal luglio 1945 al marzo 1947, cadauno, L. 80 - Dal marzo 1947 in poi, cadauno, L. 120.



I volovelisti di Modena hanno costruito l'aliante da scuola ET 186, di cui si nota la somiglianza esteriore col nota «Asiago» di Preti e col «Vizzola» di Rovesti.

# L'ALATA

AVIAZIONE - AEROMODELLISMO - VOLO A VELA

1-15 MARZO 1948

## VISITA AL GRUPPO VOLOVELISTICO SIAI-MARCHETTI

Se volete volare andare a Vergiate! L'amico Baldisserrri non vi negherà certamente una verricellata sul Vizzola oppure sul Cantù.

È un campo ideale quello di Vergiate, a un'ora di ferrovia da Milano, proprio lì, vicino alla stazione. Scendendo dal treno si vede quasi sempre al di sopra dei capannoni della Siai-Marchetti, un «Cantù» arrampicarsi verso il cielo.

Dentro il campo ci si rende rapidamente conto che questi ragazzi fanno sul serio. Li vedete correre col cavo, girare gli apparecchi in silenzio e disciplinatamente.

In pochissimi mesi si sono avuti risultati soddisfacenti malgrado i mezzi modesti a disposizione. Su diciotto allievi cinque sono già pronti per l'attestato «B». Vi sono pure due allievi di 13 anni: i fratelli Alberto

e Vittorio Ferrerio, i quali hanno iniziato le strisciate sullo «Zoeglin».

Questo Gruppo Volovelistico si è costituito subito dopo la fine della guerra. Animatori, il notissimo volovelista Plinio Rovesti ed il giovane istruttore Emilio Pastorelli, i quali seppero infondere quell'entusiasmo che ha permesso i primi buoni risultati. Infatti il Gruppo era allora dotato di un solo «Zoegling» e di un cavo elastico ed è riuscito tuttavia a svolgere una proficua attività. In un secondo tempo, questo sistema di lancio ormai antiquato, venne abbandonato mediante la creazione di un bel verricello indipendente progettato dallo stesso Rovesti. Nel frattempo due «Cantù» ed uno «Zoegling», scovati in diversi nascondigli venivano immessi nel Gruppo.

La Ditta Siai Marchetti ha offerto



Dall'alto e da sinistra: Il «Cantù» in linea di volo - Schieramento degli alianti - La carrucola di rinvio - Il verricello in azione.

gentilmente un piccolo capannone in fondo al campo per il ricovero degli alianti. Una piccola officina è stata subito attrezzata dagli allievi che, quasi tutti, provvedono essi stessi alle riparazioni dato che alcuni di loro provengono dall'aeromodellismo.

A causa della mancanza del trattore o del secondo verricello è stata ideata una carrucola di rinvio che viene adoperata durante le strisciate onde evitare la lunga e faticosa manovra di ricupero dell'aliante.

Recentemente la scuola si è arricchita di un veleggiatore di ottime caratteristiche, il «Vizzola» costruito da Rovesti e «ricostruito» da questi bravi ragazzi.

Accordi di comune utilità sono stati presi con il G.A.V. di Milano che ha quindi trasportato il proprio Asiago nel campo di Vergiate.

Tra i due gruppi si è così stabilita un'ammirevole collaborazione che consente agli uni, di disporre di un'apparecchio intermedio tra il libratore ed il fine veleggiatore; agli altri, del-

l'attrezzatura della scuola e dei libratore necessari al primo periodo.

Con vero senso di solidarietà volovelistica, tale collaborazione viene estesa anche all'A.V.M. di Milano.

Adattiamo a tutti gli altri Gruppi d'Italia ubicati tra di loro in zone vicine, questo esempio di solidarietà sportiva invitandoli ad unirsi e magari a fondersi tra di loro perché, è cosa nota, l'unione fa la forza.

Dal 9 maggio 1945 (giorno in cui fu iniziata l'attività) a tutt'oggi sono stati eseguiti n. 1074 lanci, di cui:

Anno 1945: n. 160 lanci con cavo elastico; n. 4 lanci con autotrainer; n. 49 lanci con verricello (dal 17-11-45 in poi).

Anno 1946: n. 27 lanci con verricello.

Anno 1947: n. 501 lanci con verricello.

N. B. È da tener presente che dei sopraccitati lanci n. 60, sono stati eseguiti nella stagione invernale 1946-1947 sul lago gelato di Comabbio.

Letterio Melli

# L'ALA

AVIAZIONE - AEROMODELLISMO - VOLO A VELA

1 APRILE 1948

## all' A. V. M. si vola!

Ed è con quella giccia di puro stile aeronautico che la frase salta fuori e va a finire sulla carta. Oh, si ripetesce la bella espressione in tutti i numeri di tutte le riviste e si diffonde in tutte le città d'Italia dove tanti cuori chiedono il volo! Il volo è ben poco altro. Come sarebbe bello! Forse anche troppo per questa generazione abituata da anni al grigiore delle chiacchiere e lontana da tempo dalla insuperabile forza concreta dei fatti. Ma sarebbe ora. E la fede nostra nel volo a vela e la primavera quest'anno precoce ci dicono che l'ora è proprio arrivata. Per tutti quelli di buona volontà, naturalmente; per quelli che han vissuto a chiacchiere, per quelli che han preparato silenziosamente le macchine, per quelli che han dato tutto o quasi per il volo a vela italiano, per quelli che anche non se lo meritano. Insomma, né buoni, né cattivi, ma per tutti quelli di buona volontà la possibilità di strapparsi da questa Terra è giunta. Gli esclusi ci saranno ma saranno quelli che lo vorranno, quelli che continueranno a far parole....

Non avremo delusioni: in Francia, paese pur esso duramente provato dalla guerra, le ore di volo senza motore si contano attualmente sulla base delle centinaia mensili: non sembra reale per noi, no? Eppure noi italiani, iniziando il conteggio sulla base delle decine mensili, stiamo avviandoci sulla strada che ci porterà a lottare sportivamente — entro breve volger di anni — con tutte le altre nazioni europee. Nonostante tutto. Nonostante il grande svantaggio iniziale. Non ce lo dice un calcolo o un esame statistico. Ce lo dice la nostra certezza di appassionati del volo silenzioso: quella certezza che si chiama fede, venuta da sola a sorreggerci fin da bambini e che ci permettiamo — con poca modestia, in verità — di paragonare a quella con cui Rovesti, Mantelli e altri maestri hanno sempre vissuto ed operato e vinto tra mille avversità.

Lasciando — è da mettere in chiaro — le parole ai chiaccheroni. Ed i nomi di questi li san tutti....

\* \* \*

Sfogo un po' retorico — ci venga perdonato — già scolrito dai fatti che con un minimo di ordine così descriviamo.

Da queste stesse colonne già si è appreso dell'attività del Gruppo S.I.A.I.-Marchetti di Vergiate (Varese) e del Gruppo Papero di Parma. Il richiamare ciò alla memoria è da attribuirsi al fatto che l'Associazione Volovelistica Milanese deve ai due gruppi colleghi pubblico ringraziamento per quanto da essi generosamente fatto: direttamente, con lanci di allenamento e di primo periodo; indirettamente con collaborazione spontanea e preziosa. Nel n. 17-18 della rivista lo scrivente illustrò a qual punto fosse arrivata la preparazione dell'Associazione nel

Mese di settembre 1947

Da allora il ritmo di lavoro aumentò con la speranza di poter iniziare il corso per l'attestato « A » prima dell'inver. Venne infatti portato a termine la costruzione dello « Zoegling » con ore di lavoro straordinarie. Venne consegnata la « Jeep » ad una officina per una revisione generale e per il montaggio delle gomme. Vennero presi accordi con il Gruppo S.I.A.I.-Marchetti per l'inizio delle strisciate di un gruppo di 8 soci. Una fortunata vista a Parma da parte di chi scrive fece sì che il sistema di autotreno si presentasse in tutta la sua praticità e semplicità.

Con tutto questo complesso di lavori e di esperienze ai primi del

Mese di novembre 1947

il punto era: « Zoegling » completo, « Jeep » ancora in officina, 3 soci con due strisciate e 5 con tre, effettuate in due domeniche a Vergiate, cavo d'acciaio per trano nemmeno un metro; l'istruttore del gruppo con un po' di esperienza pratica sull'autotreno. Nella settimana precedente il giorno 9 novembre si decide di collaudare lo « Zoegling » e di iniziare il corso pratico per l'« A » nel giorno di domenica. Si mette a punto il carrello per trasporto del libratore e lo stesso vi viene sistemato, naturalmente smontato. Si trovano dal « solito Cometti » 18 spezzi di cavi di comando che, con 17 giunti saldati, danno un cavo lungo m. 63. Un amico cortese e comprensivo mette a disposizione un



Alcuni aspetti dell'attività dell'Ass. Volovelistica Milanese. Dall'alto: Si ripara il pattino del libratore; pronti per la strisciata; lo Zoegling in volo pilotato da Galli.

camioncino « Lancia Ardena 2000 » per tutta la giornata. Tutto sembra pronto.

Dalle 6 del mattino del giorno 9 si aspetta il camioncino e al pomeriggio.... si aspettava ancora. Rottura in istrada della pompa della benzina. Pazienza!

Un'altra settimana. Ma questa volta — merito forse della Signora di Loreto — tutto va bene. Giorno 16 novembre. Ore 7: da Via Conservatorio parte il carrello col libratore smontato trainato dai sei ciclisti; portano pure attrezzi, materiali per riparazioni, cavo, cavetto recupero, benzina, eccetera. Ore 8,20: arrivo della carovana sul campo di Bresso-Cinisello ridotto a condizione un po' pietosa da questi dati meteorologici: pressione media mm. 747, temperatura 6-8 gradi, umidità 85 %, nebbia con visibilità min. 100 e max. 300 metri. Ore 8,25: inizio montaggio « Zoegling » in 7 uomini. Ore 9,15: fine montaggio. Ore 9,20: arrivo camioncino con altri 5 uomini. Ore 9,35: tutto pronto. Istruzioni date al guidatore, cavo teso, tutti i soci dell'Associazione in ansia curiosa, qualche spettatore. Ore 9,40: motore in moto e l'istruttore si fissa alla cinghia. Via! Il battesimo è una strisciata. Il secondo lancio una retta. Il terzo una parabola con virata destra a 45°. Il quarto idem con virata sinistra a 45°. Il quinto idem con virata sinistra a 90. Col laudo positivo, anzi ottimo. L'apparecchio risponde bene, nessun difetto, nessun disturbo per lo sgancio. Ore 10,15: l'« A.V.M. » L'istruttore è lo stesso del collaudo, piazzato sul camioncino. Tutto bene. Ore 16,30 si chiudono i lanci. Ecco le cifre: lanci totale: 48, di cui strisciate 36, mezze rette 3, rette 2, parabole alte 7; media oraria: 14 lanci/h; allievi iniziati il corso per l'« A »: 11, di cui 3 al decollo; (Segue a pag. 13)

# L'AUTOTRAININO

Fortuita, ma molto fortunata, la visita di fine ottobre al Gruppo Volovelistico «Papero» di Parma. Fortunata sì perché, oltre a toccare con mano, a vivere insomma, per oltre un giorno, la vita «volativa» di uno dei gruppi volovelistici più attivi d'Italia, ho potuto vedere e provare un nuovo sistema di traino alianti che avrà sicuramente, dati e cifre eloquenti davanti, avvenire luminoso e di vasta applicazione.

Due righe al gruppo quindi, qualcuna in più al nuovo sistema.

Fondato il 20 luglio 1947, data coincidente col primo giorno di lanci, il «Papero» è figlio di alcuni appassionati aeromodellisti e simpatizzanti di Parma, primi fra tutti Pastorelli, Mutti, Bergonzi, Sivelli, Sacconi e Scrocchi. Un certo legame col gruppo lombardo-piemontese «O la va o la spacca» (citato da Rovesti sul periodico «Volo a Vela») c'è ed è dato dallo «Zoegling» che quest'ultimo ha ceduto per la modesta cifra di L.16.000. Vecchia aquila questo povero e, al tempo stesso, fortunato libratore poiché dal 1943 e prima, vola ancor oggi senza che eventi bellici e politici abbiano potuto ridurlo inerte a terra. Prima sui pendii belli del Mottarone (nessun volovelista di grido ha fatto o ha intenzione di fare una capatina esplorativa lassù?), ora sul campetto familiare di Parma e di Mantelli, che in fondo son la stessa grande cosa. In mezzo ai due periodi però revisione generale; basti dire, a dimostrazione di tale necessità, che i buchi nella tela di rivestimento andavano fin verso il mezzo metro quadro e che un longherone — dopo l'attacco dei tiranti verso l'estremità — era «andato»... Bene! Il libratore è pronto, gli allievi ci sono (15 + l'istruttore Pastorelli), il campo è riparato dagli allievi stessi (e le buche delle mine erano molte dozzine con diametro fino ai 6 metri!), la voglia è ormai spasmodica. Tutto questo purtroppo non basta: il verricello è un bell'osso da spolpare. Eppure lo si spolpa e così bene che attualmente siamo davanti a questi risultati concreti (1): lanci effettuati: poco meno di 500; incidenti: nessuno; allievi all'inizio del corso: 15; allievi pronti per le prove dell'attestato «A»: 15; età dell'allievo più giovane: anni 18; età dell'allievo più anziano: anni 38 (Scrocchi); curiosità: il signor Agostini, proprietario dell'«Alaparma», è tra gli allievi e prosegue in modo encomiabile; il signor Cigliè, appassionatissimo d'ogni sport (anni 45, altezza m. 1, peso kg. 42) è stato portato in volo dall'istruttore Pastorelli realizzando così uno dei rarissimi voli con passeggero su Zoegling; ultimamente infatti so di uno anche a Vergiate; infine lo Zoegling del «Papero» ha l'onore di essere stato portato in volo dal Comandante Mantelli, cosa che ben pochi libratore dello stesso tipo possono vantare....

Tra i risultati concreti resta poi da citare anche il buon lato finanziario: una retta o un lancio in quota di uguale lunghezza di proiezione sul terreno costano dalle 50 (terreno del campo un po' ruvido) alle 60 lire (terreno liscio).

Ecco allora, con un po' d'ordine, in che cosa consiste l'autotraino (AT).

Storicamente è noto che Stati Uniti d'America e Inghilterra hanno applicato e tutt'ora applicano su vasta scala tale sistema. Negli altri stati cultori di volo a vela il verricello, stile italiano, non sempre era unico padrone del campo, come era invece in Italia, lasciando spesso il passo all'AT e al lancio con cavo elastico. In Italia, come accennato, il verricello a tamburo era dotazione di ogni scuola e di ogni centro di volo a vela. Solo nel 1946 ci risulta esser stato fatto il 1° esperimento: sulla pista dell'aeroporto di Vergiate (Varese) un'automobile Aprilia traina un'veleggiatore «Vizzola»: pilota Plinio Rovesti. Poco dopo a Parma un «Cat 20» ripete la prova ad opera del Comandante Mantelli e di Emilio Pastorelli. Sempre per la storia i volovelisti Mantelli e Rovesti danno a Pastorelli il merito di aver iniziato per primo in Italia il lancio a mezzo autotraino in modo sistematico e organico in un corso di volo a vela.

Tecnicamente è facile chiarire il complesso funzionante dell'AT. Libratore (o veleggiatore) a terra; cavo di traino (lunghezza minima m. 20, massima m. 350) teso a terra; macchina rimorchiante pronta sulla direzione di lancio. Come spiegazioni necessarie bisogna dire che le fasi di svolgimento del lancio sono simili alla verricellata con la differenza base che il mezzo trainante è mobile rispetto al punto fisso dell'altro; che il tempo di traino è praticamente illimitato (al contrario l'aliante che non si sgancia a tempo dal cavo del verricello viene trascinato verso terra) e che le distanze aliante-mezzo trainante sono pressoché costanti.

Didatticamente e praticamente i pro e i contro, sempre rispetto al classico verricello, sono svariati. Emilio Pastorelli stesso (25 anni, brevetto «C»), brevetto pilota militare d'aliante d'assalto, 50 ore circa di volo senza motore) ci ha precisato con la messa a fuoco della sua esperienza, i vantaggi dell'AT sul verricello nel caso specifico del corso per gli attestati «A» e «B». Eccoli qui di seguito:

1° Maggior celerità nello svolgimento dei lanci e dei recuperi (la macchina trainante è quasi sempre nella zona di atterraggio dell'aliante).

2° Più veloce e organico sviluppo dell'allievo soprattutto per la vicinanza dell'istruttore (egli può parlare direttamente o col megafono) tanto più gradita nei primi lanci.

3° Maggior analogia e quindi preparazione coll'aerotraino.

4° Maggior quota raggiungibile.

5° Minor impiego e usura di

cavo, materiale difficilmente reperibile in questi tempi a prezzo equo.

6° Qualunque buon autista può guidare la macchina trainante.

7° Qualsiasi automobile od autotreno (con potenza adeguata all'aliante da trainare) è adatto allo scopo.

Quanto alla serie degli svantaggi si fa presto:

1° Maggior consumo per lancio.

2° L'istruttore è sottoposto a lavoro sfibrante: sempre sulla macchina, sottoposto ad accelerazioni e decelerazioni continue, fuori cabina, schiena al vento di marcia, scosse continue per fondo campo.

Oltre a tutto questo schematicamente esposto, di persona ho constatato altri pregi ed altre prerogative normali ed extra — se così si possono definire — dell'applicazione pratica dell'AT. Primi tra i quali sono: allo «Zoegling» del Papero era applicato un gancio a comando pilota e ogni allievo se ne serviva egregiamente con chiari vantaggi per l'aerotraino: con un minimo di ordine si possono compiere 10-12 lanci all'ora (con una sola macchina, naturalmente) mentre è chiaro ricordo che per almeno eguagliare tale ritmo nella scuola di Sezze Littoria venivano impiegati due verricelli a punto fisso e un terzo per recupero e stendi-cavo. In ordine di importanza e di interesse posso ancora accennare: il cambio marcia (2 cambi effettivi) non è per nulla avvertito dall'allievo e solo molto leggermente da un allenato, tanto più che dalla 2° alla 3° si è ancora in fase di decollo e dalla 3° alla 4° poi. L'inerzia della macchina e del libratore, nonché l'effetto della catenaria di cavo, fanno sì che il cambio sia risentito come accennato, in modo trascurabile. Come risaputo dai volovelisti, le velocità sono dell'ordine dei 40 (max. 45) orari per la strisciata, di 50-65 per le rette, di 55-65 e oltre per le parabole e i lanci in quota; i segnali dell'istruttore sono visibilissimi non arrivando mai la distanza tra quello e l'allievo a superare i m. 300; tali segnali non possono esser fatti con la classica bandiera, ma devono basarsi su sistemi rigidi (dischi metallici, ecc.); da ultimo, la soluzione di applicare alle estremità dei vari spezzoni di cavo dei robusti moschettoni consente di facilitare ulteriormente lo svolgimento dei lanci evitando così di dover invertire tutto uno spezzone, cosa specialmente noiosa per lunghezze oltre i m. 120; il cavo usato, infine, è il solito d'acciaio con sezione mm. 2,5-3.

\*\*\*  
Scettico sull'AT? Io proprio non posso perché poter essere trainato in quota sui m. 100 con m. 180 di cavo proprio non credevo, ma avendolo

personalmente provato ed avendo visto soprattutto con quale naturalezza allievi giovani e anziani seguono il corso basato su tale sistema, lo appoggio, lo consiglio, lo propugno! È conclusione spontanea non fosse altro che per la ragione semplicissima che i volovelisti italiani hanno davanti a loro la soluzione dell'opprimente problema del verricello. Problema risolto quindi col sistema dell'AT.

Egidio Galli

"LA PREALPINA" Luglio 1948

## Rinasce il volo a vela per volontà di un gruppo di giovani

### UN VAREGINO ISTRUTTORE IN ARGENTINA

La nostra provincia, che è sempre stata all'avanguardia nelle iniziative e nelle realizzazioni aeronautiche, offre un nuovo generoso esempio di iniziativa in questo campo con l'organizzare questa estate il primo campeggio di portata nazionale di volo a vela, che, con l'organizzazione del l'Aero Club di Milano, si svolgerà sul campo d'aviazione della S.I.A.I. a Vergiate.

Subito dopo la guerra, nel 1945, un ben conosciuto e valoroso dirigente volovelistico varegino, Plinio Rovesti, che l'Argentina ci ha ora portato via per organizzare scuole di volo a vela, prese due ottime iniziative; quella del campeggio di Locarno, abile mossa che consentì ai piloti di volo a vela italiani di riprendere la loro attività di volo malgrado i severi vincoli armistiziali, e quella della creazione, in collaborazione con Sergio Baldissari (pur esso in Argentina, ora) e di dodici valorosi piloti vergiatesi, di una scuola volovelistica sul campo della S.I.A.I. creando in breve tempo, con la presidenza dell'ing. A. Marchetti, un gruppo sportivo di volo a vela che

ancor oggi è il più consistente d'Italia.

Per questo, l'Aero Club ha delegato la parte tecnica del corso al Gruppo sportivo di Vergiate, che, con il proprio materiale, curerà la preparazione degli allievi. La direzione del corso è stata affidata all'istruttore del gruppo, comandante Vico Rosaspina, amico e collaboratore di Plinio Rovesti da oltre dieci anni, ed esso sarà coadiuvato da due vice istruttori.

La quota individuale per frequentare il corso è di lire 11.500, assicurazione compresa; poiché si prevedono numerose adesioni da ogni parte d'Italia, si è provveduto a stabilire rette speciali in albergo.

La scuola conta su una buona quota di aderenti varegini (non vi sono limitazioni di sesso o età) che hanno la fortuna di poter evitare il soggiorno in albergo. I posti sono limitati a venti allievi, e le adesioni devono pervenire entro il 5 agosto (esse vengono però chiuse automaticamente alla copertura dei posti disponibili): Aero Club, via Ugo Foscolo, 3, Milano, telefon. 92-477.

Ci è particolarmente gradito sottolineare questa bella e meritoria iniziativa volovelistica, specialmente perché fino ad oggi, anche in questo campo, federazioni, enti, gruppi formati sulla carta sono stati tanti, ma l'attività di volo si è limitata a quella realizzata da pochi gruppi (fra i quali quello di Vergiate che è stato il più attivo), affatto incoraggiati e forse ostacolati.

Per questo primo corso, è stata scelta una località base che consentirà agli allievi, di alternare l'attività sul campo con gli svaghi che a pochi chilometri offre il lago Maggiore. Quando l'abilità degli allievi lo consentirà, probabilmente il prossimo anno, la Scuola sposterà la propria base sull'Alto Verbano, dove si prevede la possibilità di interessanti voli veleggiati alpini, in incantevoli località di soggiorno.

# alata

RIVISTA MENSILE DELLE ATTIVITÀ AERONAUTICHE  
ANNO IV - NUM. 5 - MILANO - MAGGIO 1948

Per la preparazione teorica agli

## ESAMI DI VOLO A VELA

numerose scuole italiane hanno adottato come libro di testo

**TECNICA ED ARTE DEL VOLO A VELA**

L'opera di Plinio Rovesti edita e venduta dall'Editrice Alata a L. 300

(Per i volovelisti L. 240)

"L'ALATA"

Anno IV n. 17-18

1-15 Settembre 1948

## LETTERE DALL'ARGENTINA

Il noto volovelista Plinio Rovesti si è recentemente recato in Argentina insieme a Mantelli per occuparsi del volo a vela di quel paese. Con questa prima corrispondenza considera iniziata la sua collaborazione che ci terrà informati sulle varie attività aciatricie di quel paese.

Buenos Aires, 31 agosto 1948.

Dopo il nostro arrivo, la nostra attività è stata limitata allo studio di quanto già esisteva in campo volovelistico, nel Paese. Confesso che abbiamo trovato molto, molto di più di quanto credessimo. Esiste già una ottima organizzazione ed una perfetta attrezzatura, che può essere così riassunta: 34 Club de Planadores, di cui 16 in piena attività di volo e con officine di costruzione propria. Il paese possiede oltre 500 allanti dei tipi: Grumman Baby 2ª; Rhön Bussard (12); Spallinger (3); Meise (6); Kranich (1), più un centinaio dei Zögling. L'allante più diffuso è il Grumman.

Non mancano, come è facile notare, apparecchi di alte caratteristiche in maggior numero. Le possibilità volovelistiche dell'Argentina sono spettacolose. C'è da battere tutti i primati mondiali.

Qui c'è anche il prof. Walter Georgij ed uno dei fratelli Horten (quelli dei senza coda tedeschi) con i quali siamo in cordialissimi rapporti e con i quali presto inizieremo un proficuo lavoro in campo sperimentale per conto della Secretaria de Aeronautica.

Il fatto che — per ora — toglie ogni possibilità di contratto per i piloti che non sono in Argentina, è dovuto al continuo arrivo di piloti di ogni nazionalità da ogni parte d'Europa. Fra questi vi sono degli assi famosissimi: francesi, belgi, tedeschi ed italiani. Arrivano qui a loro spese ed in attesa dell'occupazione aeronautica, si adattano a fare qualsiasi lavoro. Naturalmente fanno la coda alla Secretaria de Aeronautica dove, prima o poi, riescono a sfondare.

Ho cominciato a fare attività anche nel campo pubblicitario e presto uscirà il primo «quaderno».

Io sono in contratto come tecnico per la parte didattica-organizzativa meteorologica e delle costruzioni; Mantelli soprattutto per l'attività sperimentale di volo.

Saluti.

Plinio Rovesti



# ALBATROS

JULIO-AGOSTO 1948

Nos. 14 y 15

## El Club Argentino de Planeadores "Albatros" Cumple Otro Año de Vida, y Van... 18

Diez y ocho años de vida —diez y ocho años de lucha— diez y ocho años de progreso continuo... eso es sintéticamente el Club Argentino de Planeadores "Albatros".

Así es, efectivamente, pues el día 30 de Agosto nuestra querida Institución cumplió un año más, y si uno se pone a pensar y hacer un poco de historia sobre todo lo que ha pasado en este breve lapso de tiempo, no puede más que sentirse orgulloso de pertenecer a esta "Familia" de Volovelistas, y agradecer a aquellos entusiastas y dinámicos jóvenes Argentinos que trajeron el magnífico deporte del Vuelo a Vela a nuestro país.

Esta fecha no podía pasar sin celebrarse y fué así que se organizó una fiesta en Merlo, el día 29 de Agosto.

El programa de actos que se llevaron a cabo fué el siguiente:

Durante la mañana — Vuelos de Pasajeros.

Al mediodía — Un Asado a la Criolla, seguido



La distribución de premios

por la distribución de Premios a los Ganadores de los Concursos Internos de Vuelo a Vela del C. A. P. A., temporada 1946|7 y 1947|8.

A la tarde — Demostración de Vuelo sin Motor, incluyendo Acrobacia simple, acrobacia en Conjunto, vuelos de Planeadores en escuadrilla, Vuelos a Vela, Saltos de Paracaidistas y finalmente vuelos de Bautismo.

El asado a la Criolla contó con la presencia de unas 160 personas entre las cuales se encontraban gente del ambiente volovelístico mundial — personajes que para nosotros era un placer y honor tener en nuestro medio en una fiesta tan simpática. El Profesor Walter Georgii, el doctor Horten (Diseñador de las famosas Ala-volantes Horten), el Ing. Mantelli y señor Rovesti (simpática y mundialmente conocida pareja de Volovelistas italianos), el Ing. Zander (Diseñador del Ala del Planeador inglés Duns-



C. J. Dori recibe de manos del Prof. Walter Georgii, el Premio "Ganador de la Temporada". A la derecha, el señor Plinio Rovesti, piloto italiano.

table Scott-Viking).

También nos distinguieron con su presencia el señor Director General de Aeronáutica Civil, Brigadier Francisco J. Velez, que llegó a Merlo en su avión DeHavilland Dove, y el señor O. Cardoso, secretario del señor Director de Aeronáutica Deportiva, en representación del Vicecomodoro Horacio C. Rivara, quien no pudo encontrarse entre nosotros debido a que estaba de gira por el interior del país; el señor diputado provincial don Mario Hernán Martínez y la señora de Faverio, a quienes debemos agradecer el subsidio de \$ 200.000 que nos ha sido votada por la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires y un sinnúmero de viejos socios y amistades del Albatros.

La distribución de premios posterior al Asado la efectuaron el doctor Georgii, doctor Horten, ingenieros Mantelli y Zander y señor Rovesti, y la nómina de los ganadores es la siguiente:



Los simpáticos volovelistas Italianos Mantelli y Rovesti con varios pilotos del Albatros

Publicación Mensual del:  
**CLUB ARGENTINO DE PLANEADORES**

 **ALBATROS**

Número 14 - 15

Volumen I

Año 3

JULIO - AGOSTO 1948

## Nuevos horizontes en la didáctica del vuelo sin motor

por **PLINIO ROVESTI**

El papel preponderante del vuelo sin motor en la vida civil de los pueblos, no sólo en el orden meramente deportivo sino aún como actividad de fines eminentemente prácticos, es hoy una realidad. Para convencerse de ello basta considerar el desarrollo, cada vez mayor, que va adquiriendo en el orbe y el interés, magnificado día a día en sus proyecciones, que despiertan sus conquistas y sus problemas.

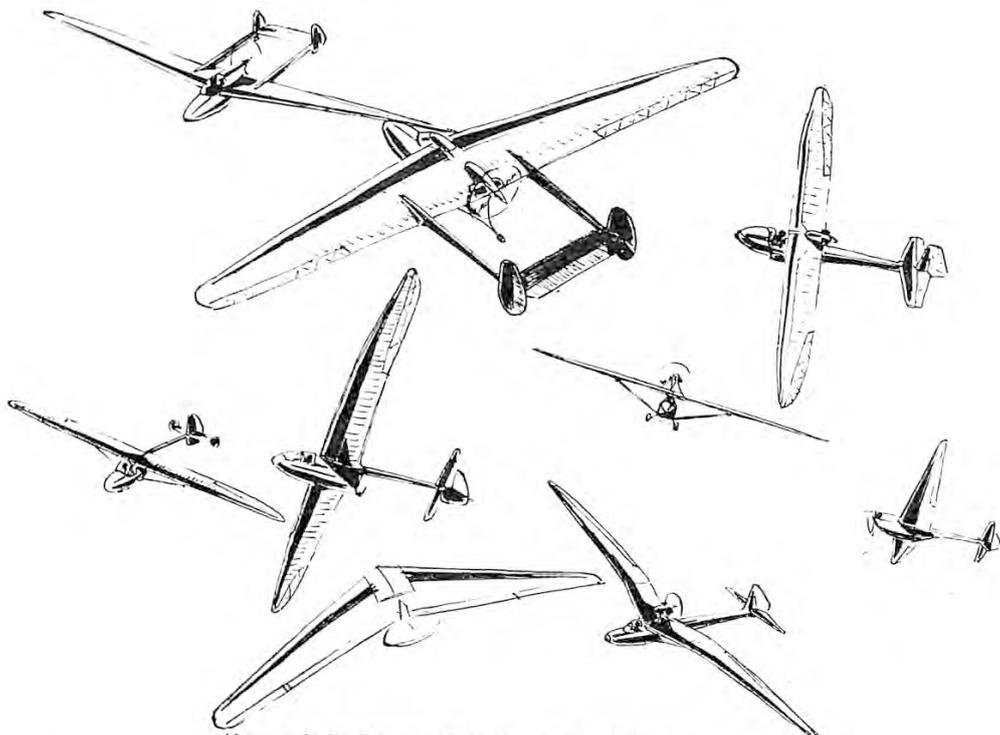
No es de extrañarse pues que, merced a la experiencia lograda por los aviadores en el período bélico y a la continuación de los estudios en ese sentido, se haya retomado a la didáctica del vuelo sin motor con carácter crítico, escogiéndose y experimentándose nuevos métodos, con el objeto de que su enseñanza sea más sencilla, más económica, en una palabra, menos empírica y más racional.

En colaboración con nuestro amigo y cole-

ga, Comandante Adriano Mantelli, cuya larga experiencia en las exigencias de una buena didáctica, en virtud de su condición de piloto de prueba, hemos creado un nuevo método para el adiestramiento del vuelo silencioso. Resumimos a continuación los principios fundamentales que caracterizan al mismo y las ventajas que se logran con su aplicación.

Comenzamos por señalar algunos factores negativos de los viejos métodos:

1º) La necesidad de adoptar muchos tipos de veleros, desde el "zogling" hasta el avión a vela de altas performances, para adquirir una técnica de vuelo apropiada; 2º) Los elementos requeridos para el funcionamiento de la escuela de vuelo, constituidos, por lo menos, de dos cabrestantes o dos automóviles remolcadores para el lanzamiento de los veleros, de un vehículo para el rescate de los mismos y de los cabos de remolque, de dos



*Algunos de los Mejores Moto-planeadores diseñados hasta la fecha*

instructores para el adiestramiento de las dos escuadrillas que se alternan en el vuelo, de una buena provisión de combustible para el funcionamiento de los automotores nombrados; 3º El largo lapso que debe transcurrir necesariamente antes de que el alumno obtenga el brevet que lo capacite para conducir planeadores, en primer término, y veleros, después; 4º La escasa eficacia práctica de la enseñanza, pues el alumno casi siempre abandonado a sí mismo durante el adiestramiento, puede servirse en medida muy limitada de la técnica y de la experiencia del propio instructor, que lo guía desde tierra, imposibilitado de intervenir oportunamente para hacer las indicaciones del caso; 5º El alto porcentaje de accidentes y el daño consiguiente a las personas y al material de vuelo.

En la actualidad, no es posible eliminar estos factores negativos del método común de enseñanza del vuelo sin motor si no se logra, en primer término, librar a los veleros de la sujeción a los medios externos de lanzamiento y remolque en vuelo. Cuando, por el contrario, se logre arbitrar los medios para que la nave se ponga en vuelo por sí misma, sin la concurrencia de factores extraños, gran parte del personal y aditamentos de los cuales está dotada la escuela serán superfluos, con el consiguiente ahorro de dinero y el no menos valioso ahorro de tiempo. Y el día que se adopte, en lugar de las aeronaves monoplazas, de las cuales se sirven casi exclusivamente estos métodos de enseñanza, un tipo de planeador biplaza, con asientos lado a lado, se logrará aún una mayor eficacia, por cuanto el instructor podrá vigilar paso a paso la conducta de su alumno, corrigiendo los errores, haciendo sugerencias útiles, creando en el novicio una capacidad práctica que se adquiere pronto con el ejemplo y que difícilmente se logra con la palabra.

¿Cómo —se preguntarán los lectores— han sido estatuidas las premisas de este nuevo método, es decir la nave autónoma, con las ventajas arriba descriptas?

Y nosotros respondemos: "—Se han efectuado estudios y experiencias en varios países para aplicar a los veleros sistemas de propulsión a reacción; tenemos la certidumbre, en virtud de los halagadores resultados obtenidos y del incremento que, merced a los mismos, adquieren día a día las tentativas en este aspecto del vuelo a vela, de que, en un futuro no lejano, la propulsión a reacción será el nuevo medio de lanzamiento que confiera autonomía a los veleros. No obstante, si bien el logro de esta audaz concepción será pronto realidad palpante, debemos manifestar que

difícilmente pueda hallar aplicación práctica en el campo específico de la didáctica del vuelo sin motor. Tal modernísimo medio de lanzamiento será privativo, sobre todo, del vuelo a vela deportiva. He aquí la razón por la cual hemos seguido una orientación distinta para la solución del problema didáctico.

El amigo Comandante Mantelli, durante varios años ha adquirido experiencia en la construcción de pequeños aeroplanos de turismo, monoplazas y biplazas, los cuales, según el juicio de los entendidos, aún siendo máquinas

de bajísimo costo y escaso consumo, reúnen excelentes características de velocidad, seguridad y facilidad de maniobra. Valiéndose de dicha experiencia el Comandante Mantelli ha estudiado también un velero biplaza de asientos lado a lado, destinado específicamente a la enseñanza del vuelo a vela, con un motor de 25 a 30 HP, más que suficiente para lograr un fácil decolaje, con dos personas a bordo y una velocidad ascensional de dos metros por segundo. Cuando el velero alcanza la altura deseada y la zona del cielo escogida, detenido el motor, se inicia el vuelo, muy similarmente, en este aspecto, a cualquier nave de escuela. Deseamos subrayar que esta nueva nave no es fruto de transformaciones, más o menos evolucionadas, de tipos precedentes, con aplicación del motor, sino que se ha concebido de nuevo, desechando las adaptaciones previsibles, con la intención precisa de llegar a una solución racional del problema y de emprender una orientación nueva en la didáctica del vuelo sin motor".

Esta didáctica ha sido establecida minuciosamente y distingue en su aplicación diversas fases que, debiendo mantenernos en los límites de una información genérica, no nos es posible exponer en detalle. Baste decir que el alumno obtiene en menos de tres horas de adiestramiento el certificado "B" de vuelo en planeador y en otras tres horas, no solo el certificado "C" de vuelo a vela, sino también la patente nacional de piloto de avión sin motor. Agreguemos que, con el instructor a su lado, se gradúa paulatinamente, adquiriendo una seguridad y capacidad envidiables. Durante la segunda fase de la enseñanza, se ha contemplado al adiestramiento en el vuelo a remolque, mediante el empleo de los veleros motorizados, con el objeto de capacitar al alumno, una vez obtenido el brevet "C", para cualquier actividad deportiva de vuelo a vela. Refutando por adelantado la lógica objeción acerca de la economía del nuevo método, hacemos notar que el consumo de combustible del velero motorizado se halla muy por debajo de la cantidad requerida por los automotores, cabrestantes y aviones remolcadores de los métodos usuales.

Durante dieciocho años hemos tenido oportunidad de conocer y experimentar los resultados prácticos de tales métodos de enseñanza, constatando, al mismo tiempo, su innegable deficiencia. Nos hallamos íntimamente convencidos de que el nuevo método permitirá lograr resultados muy superiores a los obtenidos hasta el presente, sea bajo el punto de vista cualitativo y cuantitativo o bien económico. Nuestra aspiración máxima es que se nos brinde la oportunidad de ponerlo a prueba en un curso experimental. Asimismo, es digno de hacer destacar que el empleo del velero motorizado en la enseñanza del vuelo a vela facilitará enormemente el paso de los alumnos al vuelo mecánico, del cual puede considerarse una preparación realmente eficaz. Virtud esta última que se contrapone abiertamente a las cualidades del vuelo sin motor de ayer que, en la mayoría de los casos, se reducía a la sola enseñanza del vuelo de planeo. Los resultados futuros confirmarán el fundamento de nuestra certeza acerca del porvenir del nuevo método y de la nueva orientación preconizada en la enseñanza.

# Cuadernos Técnicos

## PARA EL VUELO SIN MOTOR

por  
**PLINIO ROVESTI**

"L'ALA"

Anno IV n. 24

15 Dicembre 1948

# N° 1

DICIEMBRE DE 1948

### Sumario

- \* Saludo.
- \* ¡Jóvenes argentinos! Concurríd.
- \* Construir y volar.
- \* Una gran adquisición para el Vuelo a Vela Argentino: WALTER GEORGII.
- \* Por una mayor difusión de la conciencia aeronáutica nacional.
- \* ¡Jóvenes! ¿Queréis aprender a volar?.
- \* Importancia y necesidad del levantamiento, de la carta meteorológica de la República Argentina, a breve plazo.
- \* Sobre las alas de los cúmulos borrascosos.
- \* Donde estáis, viejos aguilucho del grupo "Tommaso Dal Molin" de Varese.
- \* Planeadores en el torbellino de la guerra.
- \* Una pequeña ala y una gran conquista.



**EDITORIAL "ALA SILENTE"**

SERRANO 2150 — Dep. B.  
Casilla de Correos N° 4830 — Correo Central  
BUENOS AIRES

## Sul volo a vela argentino

Il sig. Juan B. Chourront, noto volovelista argentino, è giunto a Milano proveniente dall'Inghilterra, Belgio e Francia. Egli sta effettuando un viaggio per conto del governo argentino in qualità di funzionario del Ministero della Guerra, ma anche per acquisti di materiale di volo a vela, e riteniamo — un po' come osservatore aeronautico.

A noi che l'abbiamo avvicinato per conoscere qualcosa sul volo a vela di quel lontano paese, il sig. Chourront ha subito detto di essere attore di salute per i volovelisti italiani da parte dei piloti di planeadores argentini, nonché di messaggi augurali dei nostri Mantelli e Rovesti.

In questi ultimi anni il volo a vela argentino (molto favorito e potenziato dallo Stato) un po' per le notevoli possibilità meteorologiche ed un po' anche per l'acquisizione di elementi di valore (come il prof. Georgii), ha conseguito lusinghieri risultati per lo studio di importanti realizzazioni che porteranno il volo a vela argentino ad essere l'erede non solo del materiale umano ma anche delle tradizioni del volo a vela tedesco.

Si pensi che il governo concede ai gruppi grandi mezzi finanziari in funzione della attività di volo effettuata e dei risultati conseguiti. Ogni pilota ha, al suo attivo, centinaia di ore di volo senza motore.

Il sig. Chourront, che è il presidente del Club Volovelístico « Albatros » di Buenos Aires, detiene due dei tre primati argentini: il primo è quello di durata con 8 ore e 26" (in termica pura), il secondo di distanza con 465 Km.; il terzo primato lo detiene il sig. Teichmann con 2440 mt. di quota guadagnata. Egli è uno dei pochi piloti che totalizza 3350 traini aerei registrati con un complessivo di 2590 Km. in 10 voli (queste cose le abbiamo apprese dalle riviste argentine ed in parte le conosceamo già).

Il sig. Chourront ci ha informati che il prof. Georgii prevede ampie possibilità per voli d'onda stratosferici mediante lo sfruttamento di nubi lenticolari nella zona della Cordigliera delle Ande. Sono stati fatti in proposito dei calcoli per cui si prevede di raggiungere la quota di almeno 18.000 m. Questi voli ci dovrebbero svolgersi con una prima arrampicata dentro un Mozagóli (che arriva al massimo sino a 9.000 mt.) e quindi

« Rivista Aeronautica »

FEBBRAIO 1949

### VUELO A VELA

Plinio Rovesti, l'appassionato volovelista italiano s'è trasferito nella Repubblica Argentina, e lì ha iniziato tra l'altro la pubblicazione di « Cuadernos Tecnicos para el vuelo sin motor » che si propongono di apparire trimestralmente. Il primo fascicolo che porta la data del dicembre 1948, s'inizia con un commovente saluto nel quale l'invocazione all'Argentina s'intreccia con l'invocazione all'Italia. Anche la seconda pagina che esorta i giovani Argentini al volo a vela è pervasa dello stesso slancio lirico.

Apprendiamo da questo fascicolo che il prof. Walter Georgii, il notissimo scienziato germanico, che ha dedicato al volo a vela tante energie, s'è trasferito in Argentina. Alcune pagine rievocano gli aquilotti di Varese, l'Ing. Marchetti mecenate del volo a vela, Umberto Nannini pioniere dell'aliante, l'opera di costruzione e di volo di Adriano Mantelli, i principali tipi italiani di velivoli senza motore.

Nelle pagine del fascicolo si alternano gli articoli didattici alle illustrazioni umoristiche.

Ma quelle serie e quelle facete mostrano la struggente nostalgia che sta nel cuore di questi amici nostri, condotti tanto lontano dai cieli della Patria per causa dei tragici eventi che hanno travagliato l'Italia e di quelli che minacciano ancora essa e l'Europa.

L'augurio più fervido vada loro che nella Repubblica Argentina i loro meriti siano riconosciuti e premiati.

(A. M.)

ASSOCIAZIONE CULTURALE AERONAUTICA  
DIREZIONE-AMMINISTRAZIONE: ROMA - VIALE GIULIO CESARE, 54 ROSSO (ANGOLO)  
TELEFONO 375-720

# IMPARATE IL VOLO A VELA

Corso di pilotaggio per il volo a vela a cura di Plinio Rovesti

Prima che la guerra orrenda comin-  
asse ad infuriare sui campi del  
mondo, numerose erano in Italia le  
scuole, dove, chi voleva, poteva con  
poco rischio, poca fatica, molta gioia,  
imparare a volare: alludiamo alle  
scuole di volo senza motore, fiorite  
in un po' dappertutto, alle quali afflui-  
vano, durante i corsi estivi, folle di  
giovani, animate tutte da un solo pro-  
posito: imparare a volare. Durante  
la guerra, però, le scuole si chiusero,  
una dopo l'altra, e a chi aveva vo-  
luto volare non restava altra via  
che di arruolarsi nell'Aeronautica di  
guerra e mettere il proprio coraggio e  
il proprio braccio a servizio della  
nostra patria distruggitrice della guerra.  
Ora che la guerra è finita e la  
nazione pensa a risanare le proprie  
ferite, a riprendere i propri commerci,  
a riedificare le proprie case, a ridare  
il suo impulso al lavoro dei campi e  
alle officine, a ristorare le proprie  
forze, anche i gruppi di amici del  
volo a vela si vanno qua e là rico-  
stituendo, si va riprendendo l'atti-  
vità, si va cercando di organizzare  
le forze disperse, di coordinarle, di  
disciplinarle, tanto che vere e proprie

scuole si sono riaperte ai giovani,  
che hanno voglia di imparare a vo-  
lare.

Ebbene, è appunto presso i gruppi  
in via di ricostruzione che il gio-  
vane che ha fegato potrà trovare  
l'ala che gli bisogna per tentare l'az-  
zurro. E non troverà solo l'ala, ma  
probabilmente troverà anche il mae-  
stro che gli insegnerà a volare: qual-  
che istruttore, carico di esperienza e  
di nostalgia; qualche pilota di volo  
a vela che non ha dimenticato gli  
insegnamenti ricevuti durante il suo  
tirocinio; qualche pubblicazione alla  
mano, che insegni con metodo facile  
e chiaro come si possa imparare a  
volare, senza correre il rischio di  
rompersi l'osso del collo....

Ebbene, le lezioni che inizieremo su  
«L'Ala» vorrebbero proprio riuscire  
ad essere un corso pratico di pilotaggio  
di aliante, tale da mettere in grado,  
chi diligentemente ne segua l'inseg-  
namento, di poter tentare il volo.  
Queste lezioni non saranno vane,  
poiché serviranno per lo meno a ri-  
badire nella memoria degli allievi gli  
insegnamenti che l'istruttore avrà  
impartito sul campo.

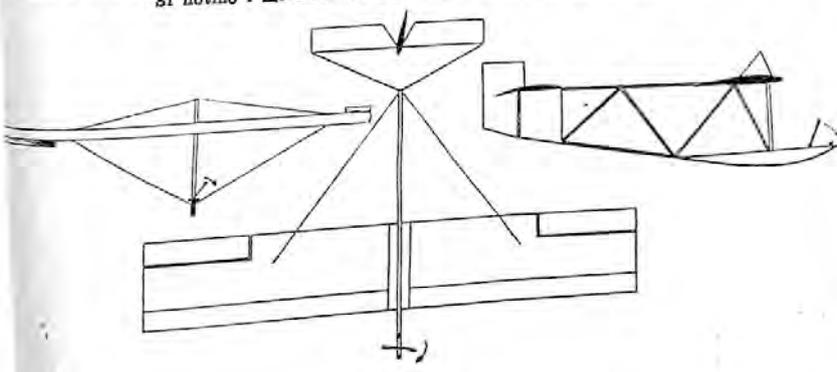
## Lezione I.° — L'ALIANTE

L'aliante, di cui ci si suole servire  
nelle scuole per iniziare il tirocinio  
degli allievi, è un apparecchio di  
costruzione semplice e solida, costituito  
dalla sua ossatura essenziale da un  
tetto di travi disposte a forma di  
angolo. Sul davanti è il posto del  
pilota, sul sommo sono montate le  
travi, sulla parte posteriore i timoni.  
Questo apparecchio, creato per l'in-  
segnamento elementare della tecnica  
del volo, ha un nome molto cono-  
ciuto sui campi e nelle scuole di volo:  
«Zögling», termine tedesco che signi-  
fica «scolaro». La sua sagoma è piut-  
tosto tozza, la sua costruzione quasi  
elementare, le sue doti aerodinami-  
che molto modeste: pure, sono in esso  
tutte le parti e gli organi che costi-  
uiscono la struttura essenziale di  
qualsiasi aeroplano e, nonostante il  
aspetto primitivo e le scarse ri-

sorse che può offrire, esso, in moltis-  
simi casi, è stato la prima ala di cui  
si son valse quegli audaci volatori che  
superarono poi, fatti più arditi e più  
esperti, i confini dei continenti e degli  
oceani e violarono i misteri della stra-  
tosfera. Innumerevoli giovani devono  
a questo glorioso veterano delle scuole  
di volo senza motore, il brivido indi-  
menticabile del primo distacco dal  
suolo, del primo tuffo nell'azzurro.  
Vogliategli dunque bene anche voi,  
o giovani che vi ripromettete d'impa-  
rare la scienza del volo, e rammentate  
che questo modesto trabiccolo ha da  
svelarvi molti segreti, che vi saranno  
utili assai quando, divenuti ormai va-  
lenti, chiederete ad ali più lievi, più  
agili, di farsi strumenti più idonei  
all'audacia dei vostri sogni.

Ebbene, incominciamo dunque col  
fare conoscenza dei vari organi del-

Questo è lo schema generico del libratore Zögling, usato per la scuola di primo periodo.  
Si notino i movimenti della cloche e delle superfici mobili.



Anno IV n. 19-20 1-15 Ottobre 1948

DIRETTORE RESPONSABILE: Giorgio Bonai

DIRETTORE TECNICO: Enzo Sclovi

Direzione - Redazione - Amministrazione:

Firenze Viale dei Mille 90,

Tel. 50-319 - 50-320 - 50-322

Ufficio di Roma (Tarquinio Giovanni)

Via Forlì, 33 - Telef. 840180

Ufficio di Milano (Meli Letterio)

Via Tolstoj, 11 - tel. 477.263

Ufficio di Torino (Enrico Giuffett)

Via Saluzzo, 89 - tel. 682.590

È vietata la riproduzione di qualsiasi materiale  
pubblicato senza citarne la fonte. ● Copia sin-  
gola L. 80 - Abbonamento annuo (24 numeri)  
L. 1600 - Abbonamento semestrale (12 numeri)  
L. 850 - Riduzione speciale per gli aderenti alle  
Associazioni Aeronautiche, Aeromodellistiche e  
Volovelistiche e all'Arma Aeronautica: L. 1500 e  
L. 800 - Copie arretrate: prezzo doppio  
- Pour l'étranger: for the foreign countries:  
l'exemplaire, a copy: L. 120; abonnement,  
subscription: L. 2500 (24 num.) L. 1300  
(12 num.). ● Le richieste di copie e abbonamenti  
devono essere indirizzate all'amministrazione Edi-  
toriale Olimpia, c/c 5/2032. ● La Direzione  
non assume responsabilità sulle idee ed opinioni  
espresse dagli autori ● Materiale inviato (foto  
manoscritti, ecc.) non si restituisce.

Distribuzione: Casa Editrice NERBINI (Italia)  
Messageries de la Presse Française (Francia) -  
O.M. Villa (Egitto) - Continental Distributors LTD  
(Inghilterra) - International News (Stati Uniti)  
- F. Font Fenoll (Spagna) - Melisa S.A. (Svizzera).

### In questo numero:

#### AVIAZIONE E VOLO A VELA

La nostra industria aeronautica . . . . .	5
L'utilizzazione dei turboreattori negli USA . . . . .	6
Ali intorno alla Madonna . . . . .	8
Imparate il volo a vela . . . . .	11
Il problema degli aeroporti . . . . .	12
Nuove ali cecoslovacche . . . . .	13
Enciclopedia tecnica . . . . .	14
Notiziario italiano . . . . .	17
Notizie dal Mondo . . . . .	18
Attraverso la « Cortina di Ferro » (II) . . . . .	20
A giro con il « Sokol » . . . . .	21
L'aeroporto di Brindisi . . . . .	22
Spaccato dell'ME.320 . . . . .	30

#### AEROMODELLISMO

Profili alari per modelli volanti . . . . .	23
Il veleggiatore « Bora » . . . . .	25
Idromodelli . . . . .	26
Il nuovo motore Olimpia . . . . .	27
Modelli senza coda . . . . .	28
Idee sui motori . . . . .	30
Il telecomandato CAFC-609 . . . . .	31
La rubrica del Modellista . . . . .	32
Lettere dalla Sicilia . . . . .	32
Notizie e cronache . . . . .	33
Le « Nazionali » spagnole . . . . .	34

IN COPERTINA: Il nuovo « Musca 1 » dell'Al-  
viberti in volo durante la sua prima com-  
parsa nel mondo aeronautico.

#### CREDITO FOTOGRAFICO:

Il primo gruppo di numeri o lettere indica la  
pagina, il secondo l'ordine dall'alto in basso e  
da sinistra a destra:

1C, Alviberti/8, Mell/9, 1, Fralich/9, 2, Mell/13, 1,  
Zilin/13, 2, Letov/14, Aero Digest/15, 1, Ronamer/  
15, 2, Convalir/17, Alviberti/18, Avro/19, 1, De  
Havilland/19, 2, SAAB/32, Ferruzzi/33, 1, Bu-  
onomo/33, 2, Castellani/33, 3, Viveri/34, Avion/30,  
Acme/.

EDITORIALE OLIMPIA  
RIVISTA QUINDICINALE ILLUSTRATA

l'aliante libratore — organi che sono sostanzialmente identici in ogni tipo di aeroplano — per renderci conto del loro funzionamento e degli effetti che producono nella condotta del volo.

Noi non vogliamo fare ai nostri lettori il torto di credere che essi ignorino la funzione fondamentale che, in ogni velivolo, hanno le ali. Anche chi non abbia mai aperto un trattato di fisica o di aerotecnica sa che le ali hanno la funzione essenziale di sostenere il velivolo stesso in volo. Infatti, contro la loro superficie in movimento viene ad esercitarsi una forza, costituita dalla reazione dell'aria, la quale contrasta l'azione della forza di gravità.

Passiamo ora a dire di quelle parti del velivolo che possono venir dal pilota governate secondo il suo piacere e secondo le esigenze del volo.

Richiamiamo l'attenzione dei nostri lettori su quella parte posteriore delle ali, verso le estremità, che non è fissa, ma mobile, e che prende il nome particolare di «alettoni»: alettone destro e alettone sinistro, con l'avvertenza che tali denominazioni vanno riferite alla destra o alla sinistra del pilota seduto al posto di comando. Gli alettoni sono manovrabili per mezzo di una leva (in gergo aeronautico è detta, con parola francese « cloche ») posta davanti al pilota. Spostando la leva di comando verso destra, si determina l'alzarsi dell'alettone di destra e l'abbassarsi contemporaneo di quello di sinistra; il contrario accade, spostando la leva di comando verso sinistra. La manovra degli alettoni ha per risultato di far inclinare l'aliante in volo dall'una o dall'altra parte.

In coda all'aliante sono collocati due organi di capitale importanza per esso, vogliamo dire il timone di direzione (o di rotta) e quello di profondità (o di quota). Il primo è costituito da una superficie mobile, disposta verticalmente e assicurata, mediante cerniere, all'impennaggio verticale; il secondo è costituito da due superfici mobili, disposte orizzontalmente ed assicurate, mediante cerniere, all'impennaggio orizzontale. Come il nome stesso lascia intendere, il primo di questi organi ha lo scopo di consentire al pilota di guidare il velivolo nella direzione desiderata, il secondo ha lo scopo di permettergli di farlo salire o discendere secondo il suo bisogno o il suo piacere.

S'intende facilmente che ha importanza fondamentale, per chi aspira a volare, conoscere il funzionamento di questi due organi. Il timone di direzione viene manovrato per mezzo di una pedaliera che si trova nella parte anteriore della fusoliera e sulla quale poggiano i piedi del pilota. Spingendo in avanti l'uno o l'altro piede (la qual manovra, in gergo aeronautico si indica appunto con la locuzione « dar piede destro o sinistro ») si determina la rotazione del timone di direzione dalla parte del piede avanzato: se ne ha come conseguenza che l'aria, facendo forza su quella superficie, obbliga la coda del velivolo a

spostarsi in senso opposto, mentre la prua si volge dalla stessa parte verso cui è stato dato il piede. In parole più spicce, dando piede destro, l'aliante si volge verso destra, dando piede sinistro, si volge verso sinistra. Nella virata vera e propria, però, questa manovra deve accompagnarsi sempre con l'altra, studiata più sopra, degli alettoni, ottenuta spostando la leva di comando dalla parte stessa verso cui si dà piede.

Perché? — chiederà qualche lettore.

Perché — rispondiamo — una «virata» non può riuscire bene se non si inclina il velivolo dalla stessa parte verso cui s'intende virare. Avete notato che nelle curve le linee ferroviarie e le strade automobilistiche sono inclinate verso il centro della curva stessa? Senza dubbio. E sapete anche come la ragione di quella inclinazione stia appunto nella necessità di imprimere ai treni ed agli autoveicoli correnti a forte velocità una inclinazione analoga, onde impedir loro di sbandare e di uscir di strada: la qual cosa avverrebbe certamente, in obbedienza ad una nota legge fisica, senza quella precauzione. Orbene, allo stesso modo occorre nella virata inclinare opportunamente l'aliante verso il centro della virata stessa per evitarne lo sbandamento, ossia (come si dice nel gergo aeronautico) la «scarrocciata», o anche, con parola davvero poco elegante, la «derapata».

Il timone di profondità viene messo in funzione mediante quella medesima leva di comando che, come già dicemmo, mette in funzione gli alettoni. Se il pilota tira quella leva verso di sé, determina una rotazione verso l'alto del timone di profondità; l'aria che lo investe durante il volo, obbliga con la sua forza la coda dell'aliante ad abbassarsi ed a rialzare, per contrario, la prua. Se ne ha come

effetto che l'apparecchio sale. Questa manovra, in quel gergo aeronautico che spesso citiamo perché deve divenir familiare ai nostri lettori che non siano ancora consumati piloti, di cesi «cabrare», e l'effetto di essa «cabrata». Se invece il pilota spinge la leva in avanti, il timone di profondità ruota verso il basso, e l'aria che lo investe determina l'alzarsi della coda del velivolo e l'abbassarsi della prua. Se ne ha come risultato che l'apparecchio discende. Questa manovra dicesi «picchiare», e l'effetto di essa «picchiata».

Riassumendo, le manovre fondamentali per il governo di qualsiasi velivolo, dal più modesto libratore a potente aeroplano, sono:

a) manovra del timone di direzione, che si effettua dando piede destro, se si vuol girare a destra, piede sinistro se si vuol girare a sinistra;

b) manovra degli alettoni, la quale da sola ha per risultato di far inclinare l'aliante dall'una o dall'altra parte, che nella virata si effettua in concomitanza con quella del timone di direzione, spostando la leva di comando verso destra, se si dà piede destro, verso sinistra, se si dà piede sinistro;

c) manovra del timone di profondità, che si effettua tirando la leva verso di sé, quando si vuol salire, e spingendola in avanti, quando si vuole discendere.

Chiudiamo questa prima lezione con una avvertenza importante: tutte le suindicate manovre vanno eseguite con un'azione lenta, uniforme, dolce, se si vuole che il volo riesca elegante e, soprattutto, sicuro. Le manovre improvvise e violente, oltre a rendere il volo sgraziato e disuguale, possono determinare seri pericoli, che ogni pilota di buon senso deve, per il bene suo e degli altri, evitare.

(continua)

## IL PROBLEMA DEGLI AEROPORTI

Veramente non si dovrebbe parlare di un problema degli Aeroporti, ma di un problema dell'Aviazione Civile. Già, perché fin dall'aprile 1926, è nata una domanda: dove la inseriamo l'Aviazione Civile?

Su questa domanda, durante ventidue anni si sono accese discussioni di ogni specie, giuridiche, economiche, tecniche, politiche, ma, ad origine, il problema è stato risolto, sotto il profilo tecnico politico o preteso tale, e l'Aviazione Civile è rimasta legata alle sorti di quella militare, con la conseguenza, perenne e indiscutibile, di vivere una vita di povero tiscuzzo anemico e condannato. Ma, per la verità, noi non ci siamo proposti, in questa sede, di fare l'analisi dell'aspetto generale, vogliamo invece intrattenerci un po', molto brevemente, su di un settore dell'organizzazione che consideriamo basilare e vedere dove conduce e quali bel risultati dà quotidianamente a vantaggio dell'organizzazione: il sistema degli Aeroporti Militari aperti al Traffico Aereo Civile.

Perché oggi, in Italia, non esistono più Aeroporti civili, fatta eccezione di Venezia Lido, che di civile ha solo il nome, bensì basi aeree, coman-

date dai vari colonnelli che fanno sentire in ogni momento il peso della loro autorità.

Eppure i lunghi anni della esperienza pratica, avevano dato la dimostrazione specifica incontrovertibile che bisognava dare quanto possibile autonomia e coordinamento al servizio della Aviazione Civile, stante il grandioso sviluppo da essi raggiunto e le mete sempre maggiori verso le quali si tendeva. Il Decreto Ministeriale 20 febbraio 1938, era un deciso passo in questo senso e consolidava l'autonomia e l'autorità del Direttore di Aeroporto Civile. Poi venne il conflitto, ma dalle ceneri delle nostre strutture, invece di sorgere un'organizzazione aeronautica civile tesa a poggiare, dal suo momento di sorgere, su basi ben solide, forte delle esperienze del passato e compresa del grande sviluppo a venire, rispuntò la pallida sagoma del maresciallo di etisia.

Noi non vogliamo essere polemici ad ogni costo, non vogliamo essere tacciati di ignoranza e di presunzione malgrado la nostra nota esperienza e il nostro amore per lo studio delle cose aeronautiche; ma ci sia concesso di mettere

(Segue a pag. 29)

# Anno 1949

## IMPARATE IL VOLO A VELA

Corso di pilotaggio per il volo a vela a cura di Plinio Rozesi

Anno V n. 1

1° Gennaio 1949

### Lezione III - LA RETTA

Quando l'allievo ha imparato ad eseguire correttamente la strisciata sul campo, è giunto il momento di compiere un altro passo innanzi nell'apprendimento della tecnica di pilotaggio; è l'ora cioè di passare all'esecuzione della *retta*. La quale consiste nel volare diritto, dall'una all'altra estremità del campo, prima, a non più di mezzo metro dal suolo, poi, a 4-5 metri.

Eeguire una *retta* significa dunque staccarsi dal terreno, significa, in gergo aeronautico, *decollare*, significa per la maggior parte degli allievi ricevere il battesimo dell'aria, significa il principio di una realtà che viene a coronare il più suggestivo dei sogni.

Come si eseguisce la *retta*?

A tutti i nostri amici, che seguono queste nostre modeste lezioni di pilotaggio, noi auguriamo che possano avere presto sui campi di volo l'assistenza e l'esempio di un buon istruttore, persuasi come siamo che, meglio dei consigli e delle norme scritte, valgano gli esempi pratici. Ma intanto vogliamo qui raccogliere per sommi capi i consigli e le norme che si devono seguire per riuscire a compiere un volo rettilineo, senza sbalzi né scosse, dall'una all'altra estremità del campo.

L'alliante viene agganciato al verricello non diversamente da quanto si fa per l'esecuzione della *strisciata*. Quando il momento è giunto, si dà al verricellista il segnale della partenza con la solita bandiera, che però viene sventolata stavolta a mezzo metro dal suolo; con che s'intende significare che si vuol eseguire un volo in linea retta. Immediatamente il verricello entra in azione e, subito dopo, l'alliante si mette in moto, compie una breve strisciata, poi si stacca dolcemente da terra e si



Questo è il «Baby» della ditta inglese Eon, cioè uno Zoenling perfezionato: notare il pattino ammortizzato e il seggiolino con il complesso delle cinghie.

libra leggero nell'aria. È probabile che, a questo punto, l'allievo novello provi in cuore un brivido di commozione, di una commozione che non dimenticherà mai più.

Ad un certo punto del suo volo, l'alliante viene sganciato mediante l'arresto del verricello e prosegue da solo la sua planata. Avvenuto il distacco dal cavo di traino, per evitare che si esaurisca la velocità impressa dal verricello all'apparecchio, occorre che il pilota spinga un po' innanzi la leva di comando, onde far assumere all'alliante il suo assetto normale di volo librato; ma, quando il volo s'avvicina al suo termine, ad evitare che l'alliante urti di prua contro il terreno, occorre richiamare con una manovra lenta e dolce l'apparecchio, in modo che, smaltita tutta la velocità iniziale, esso sembri *sedersi* sul terreno.

La *retta* è così compiuta.

Molto semplice — dirà qualcuno.

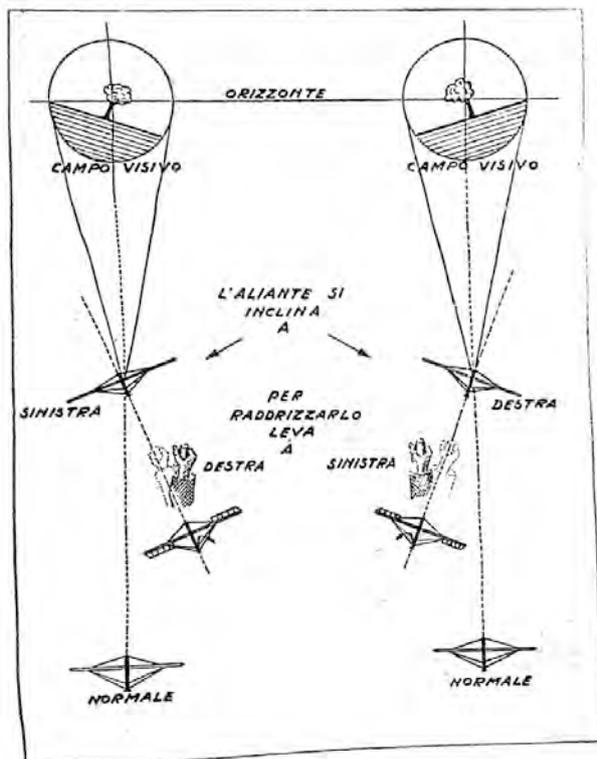
Effettivamente, si tratta di cosa tutt'altra che difficile. Ma, come tutte le cose, appare molto più difficile a descriverla che a compierla nella pratica. L'allievo che ci si prova per la prima volta s'avvede che, per volare in linea retta, senza sbalzi e senza scosse, da un capo all'altro del campo, non basta che ci sia il verricello a tirare, come non bastano le due semplicissime manovre sopra indicate, ma... ci vuole ancora dell'altro.

Bisogna innanzi tutto che, prima di partire, il pilota si scelga all'orizzonte un punto di riferimento ben chiaro e facilmente riconoscibile (per esempio, un albero, una casa), posto, non già nell'esatta direzione del verricello, ma leggermente sulla destra o sulla sinistra di esso, per non correre il rischio di investirlo durante l'atterraggio. Il punto di riferimento, come è intuitivo, serve al pilota per mantenere l'esatta direzione ed il giusto assetto di volo: infatti se durante il volo, il pilota non lo vedrà più dritto davanti a sé, ma spostato a destra o a sinistra o in alto o in basso, vorrà dire che l'alliante ha subito delle deviazioni e dei cambiamenti di assetto in senso contrario, che occorrerà correggere con le opportune manovre dei comandi.

Occorrerà preoccuparsi soprattutto dell'assetto dell'apparecchio: se questo sale troppo si spingerà lievemente innanzi la leva di comando, non già allo scopo di obbligarlo a scendere, ma solo per arrestarne la salita a quella quota che ci si è proposti di mantenere. Si deve anzi, come norma generale, curare che l'alliante conservi costantemente, durante il volo, un assetto leggermente *piechato*, perché, nell'ipotesi che la trazione del verricello venisse improvvisamente a mancare, esso possa planare con la necessaria velocità o toccar terra regolarmente.

Bisognerà infine tener presenti, anche durante l'esecuzione della *retta*, le norme di carattere generale che riguardano la condotta del volo, prima fra tutte quella che insegna ad eseguire le manovre di comando con molta dolcezza e senza fretta per evitare che l'alliante proceda a sbalzi, come se navigasse sopra un mare in tempesta. Se

(Segue a pag. 24)





## IMPARATE IL VOLO A VELA

(Segue da pag. 10)

poi, durante il volo, spirasse un po' di vento, basterà dar un po' di piede, per tutta la durata del volo, dalla parte opposta a quella donde spira il vento, per neutralizzarne l'effetto.

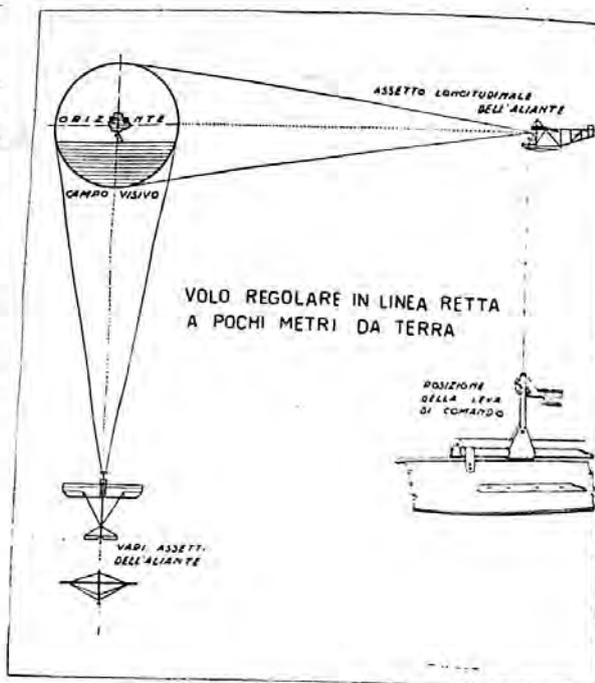
Qualche allievo potrebbe desiderar di sapere a che punto della retta il verricello cessa il traino per provocare lo sganciamento ed a quale altro si deve effettuare la manovra di richiamo per preparare l'atterraggio. Ma a tali domande, per quanto in sé stesse legittime, non si può rispondere con una regola assoluta che abbia valore per tutti i casi. Il punto in cui può avvenire lo sganciamento dal verricello è in relazione alla velocità assunta sotto traino dall'aliante, e questa, a sua volta, è in relazione all'altezza che si vuol raggiungere ed alla lunghezza del percorso. Parimenti, il punto in cui si deve iniziare la manovra di richiamo è subordinato alla velocità con cui l'apparecchio discende in volo librato: se questa è molta, perché l'aliante fu tenuto in assetto troppo picchiato, è ovvio che la manovra debba iniziarsi presto, onde smaltire, prima di toccar terra, quella eccessiva velocità. Se, invece, la velocità è poca, in quanto il velivolo fu mantenuto durante il volo nel suo assetto normale, la manovra potrà iniziarsi quando esso si trova a circa 40 cm. dal suolo. In ogni caso, la manovra dell'atterraggio comprende due fasi ben distinte: durante la prima, si raddolcisce la discesa fino a mettere l'aliante in volo orizzontale ad un'altezza di 20-30 cm. dal suolo; durante la seconda, si cerca di smaltire la velocità residua facendo assumere all'aliante un assetto sempre più cabrato, finché quello si siederà dolcemente al suolo.

Chiodiamo questa lezione con alcuni consigli.

Può accadere che, per qualche causa accidentale, il velivolo si inclini da una parte o dall'altra ed esca dalla sua rotta, ciò che in gergo aeronautico dicesi *sbandare*. Ebbene, l'allievo rammenti che, a ricondurre l'aliante sulla giusta rotta, non basta dar piede dalla parte opposta a quella verso cui l'aliante sbanda, ma occorre, prima ancora di dar piede, raddrizzare l'apparecchio inclinato con l'opportuna manovra degli alettoni. Se non si premette questa manovra all'altra, non si riuscirà a riprendere la giusta direzione, ma si arriverà al risultato contrario di far sbandare ancor più l'aliante (in gergo aeronautico, con una parola di pessimo conio, si dice *derapare*) non senza pericolo di scivolare d'ala, se l'aliante procede in assetto di volo cabrato ed a bassa velocità.

Può capitare ancora che l'allievo, anziché tener l'occhio all'orizzonte e, in particolare, al punto di riferimento, lo rivolga sotto di sé (non c'è da stupirsi di una così naturale curiosità) e si senta improvvisamente preso da spavento per il fatto di trovarsi ad un'altezza... che gli pare iperbolica, mentre vola a pochi metri dal suolo. Quello spavento genera in lui l'orgasmo. L'orgasmo gli impedisce di vedere quel che deve vedere e di eseguire le manovre che deve eseguire. Così arriva a terra, poverino, come può, cioè tutt'altro che bene. Bando pertanto ad ogni infondato spavento e, invece di guardare sotto di sé, il che non serve a nulla, si guardi innanzi a sé, all'orizzonte, verso il punto a cui si vuole arrivare. Non si abbia paura, così facendo, di non riuscire a vedere la terra quando giunga il momento di atterrare: di mano in mano che il velivolo si avvicinerà ad essa durante la planata, il pilota la vedrà lentamente emergere dal basso e salire, salire, salire entro il suo campo visivo, fino ad un livello che gli farà comprendere d'essere assai prossimo ad essa e di poter quindi eseguire le manovre opportune per l'atterraggio.

Ma se può essere causa di guai, per l'allievo, il guardare sotto di sé, altrettanto lo può essere il perder di vista l'orizzonte e il punto di riferimento, per tener fisso l'occhio alla leva di comando. Sta bene che l'istruttore, alla partenza, abbia raccomandato all'allievo di mantenere costantemente la leva di comando in quella posizione che



lui stesso gli ha indicata come la più giusta, ma ciò non significa che l'allievo debba inchiodarvi sopra gli occhi e le mani, e che non debba veder altro né fare altro. L'allievo deve tener presente che le scosse subite dall'aliante nello strisciare sul suolo avanti il decollo, sogliono causare, senza ch'egli se n'avveda, degli spostamenti della leva di comando, che determinano poi degli assetti anomali dell'aliante. Se il pilota tiene d'occhio l'orizzonte e il suo punto di riferimento, non faticherà ad accorgersi se devia dalla giusta rotta e se tiene un assetto troppo picchiato o troppo cabrato; potrà perciò intervenire a tempo con le opportune manovre. Se invece non toglie mai l'occhio dalla leva di comando e non ad altro pensa che a tenerla fissa in quella posizione che gli fu suggerita come buona, e che ora forse non è più tale, egli non vedrà nulla di ciò che deve vedere, non farà nulla di ciò che deve fare, e c'è da ringraziare il buon Dio, se quel ragazzo arriverà a terra senza combinare guai.

Con i quali consigli poniamo termine a questa terza lezione del nostro corso.

(continua)

## IL TELECOMANDATO F. 16

(Segue da pag. 21)

mano se ne devono dare almeno altre due, fino ad ottenere una superficie perfettamente liscia e regolare senza gobbe e avvallamenti: sul balsa si devono dare anche 4 o 5 mani. L'ultima mano si liscia con carta vetrata n. 00 già consumata, fino a quando la superficie stuccata assuma un aspetto brillante e levigatissimo.

Dopo di ciò si devono dare al modello due e tre mani di stucco a spruzzo, lisciaando ogni volta.

**Verniciatura:** Terminata la stuccatura inizia l'ultima fase che è un po' meno laboriosa, ma non più facile; si dà una prima mano di nitro diluitissima: questa mano lascerà una superficie opaca e anche macchiata e deve essere tirata con carta abrasiva che ne asporterà una buona parte, ma in compenso darà alle superfici un perfetto livellamento. Dopo di ciò si dà la seconda mano, più densa; in fine si dà la terza mano col massimo della densità consentita dallo spruzzatore: questa mano sarà tirata con pasta abrasiva e infine con polish che le conferirà una brillantezza speculare.

Naturalmente per eventuali chiarimenti circa il modello, vi potete sempre rivolgere al sottoscritto.

Fermi Flaviano, via Flugel, 37 - Milano.

# IMPARATE IL VOLO A VELA

Corso di pilotaggio per il volo a vela a cura di Plinio Rovesti

## Lezione V - LA VIRATA

Virata, come ognuno sa, è parola tratta dal vocabolario marinairesco e serve ad indicare quella particolare manovra, per cui la nave vien fatta girare a dritta o a manca. Il significato della parola, trasferita nel gergo aeronautico, non è mutato.

La manovra indicata da questo termine è una delle più importanti della tecnica del volo. Aggiungiamo anche che è una delle più difficili ad eseguirsi; e perciò, nella didattica del volo, si suole farla apprendere per gradi, mediante numerose esercitazioni, che devono portare lentamente, e con sicurezza, l'allievo alla padronanza piena del suo apparecchio.

Per poter far comprendere bene ai nostri lettori la sostanza di questa manovra e per facilitarne l'apprendimento ai futuri piloti, la studieremo nelle tre fasi che la compongono e che sono le seguenti:

- a) impostazione della virata;
- b) virata propriamente detta;
- c) ripresa del volo rettilineo.

Cominciamo dal vedere come si imposta la virata.

Supponiamo di trovarci in volo sul campo e di dover effettuare, all'istante saremo giunti ad un determinato punto, (per esempio, sopra quell'albero che sorge ai margini del campo) una virata a sinistra. Ebbene, un istante prima di sorvolare il punto prefissato, piegheremo con dolcezza la leva di comando verso sinistra e contemporaneamente daremo, sempre con dolcezza, piede dalla stessa parte. Come ben sappiamo dalle lezioni precedenti, lo spostamento della leva di comando verso destra o verso sinistra ottiene l'effetto di inclinare l'aliante dalla stessa parte, mentre la manovra della pedaliera ottiene l'effetto di far volgere dalla stessa parte la prua dell'aliante. Abbiamo anche già detto altrove perchè queste due manovre devono andare insieme: se si volesse infatti virare, manovrando solo il timone di direzione e senza inclinare l'aliante, si otterrebbe un pericoloso effetto di sbandamento, non diverso da quello che si otterrebbe se, sopra un automobile lanciata a forte velocità, si infilasse una curva stradale non suf-

ficientemente inclinata. L'aliante, sotto l'azione della duplice manovra ora descritta, incomincia a girare: la virata, così, è impostata.

Passiamo alla seconda fase.

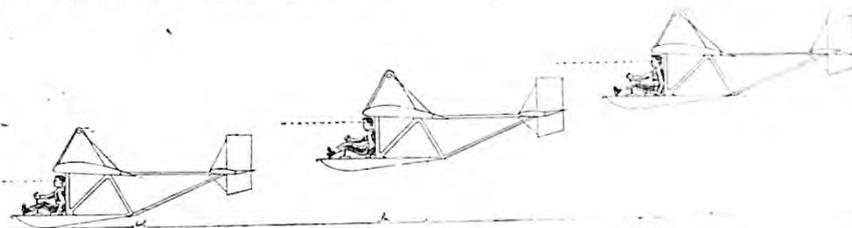
Quando, con la manovra della leva di comando si sia raggiunta una inclinazione che la pratica insegnerà a commisurare all'ampiezza della curva che si vuole descrivere, si dovrà riportare lentamente la leva al centro, mentre invece si continuerà la manovra della pedaliera, fin che la virata non sia compiuta. Niente di complicato, dunque; è facile, tuttavia, avvertire in questa seconda fase certi fenomeni che sono la conseguenza di errori commessi e che possono talora preparare un pericolo: perciò è nostro dovere farne parola, per mettere in guardia gli allievi.

Può capitare, ad esempio, che il pilota, durante il volo in linea curva, avverta un certo senso di disagio fisico, analogo a quello che si prova quando, a bordo di un'automobile che

va di comando verso il lato opposto, cioè verso l'esterno della curva. Può capitare anche il caso contrario, che cioè l'inclinazione impressa all'aliante sia insufficiente rispetto al raggio della virata, ed allora si avrà come effetto uno sbandamento verso l'esterno della curva, che si rivela al pilota per un soffio di vento che gli viene dalla parte dell'ala più alta: occorre in tal caso diminuire l'azione del piede ed aumentare invece lo spostamento della barra di comando verso il centro della curva.

Può capitare anche che l'aliante stenti a girare: ciò vorrà dire che l'azione del piede sul timone di direzione è troppo lieve e converrà pertanto aumentarla, manovrando con la consueta pacata dolcezza.

Può capitare in fine che, durante la virata, l'aliante esca dal suo normale assetto di volo, sia «picciando» troppo, sia «cabrando». Ora, poichè le virate consentite ad alianti liberatori e ad allievi che sono ancora ai primj rudimenti della tecnica del volo, non possono e non devono mai essere troppo strette, vale a dire con inclinazioni superiori ai 45 gradi, ne segue che il funzionamento degli organi di comando nel volo curvilineo rimane suppergiù uguale a quello che si ha nel volo rettilineo: pertanto, a correggere le alterazioni che si determinassero nel-



Un atterraggio normale.

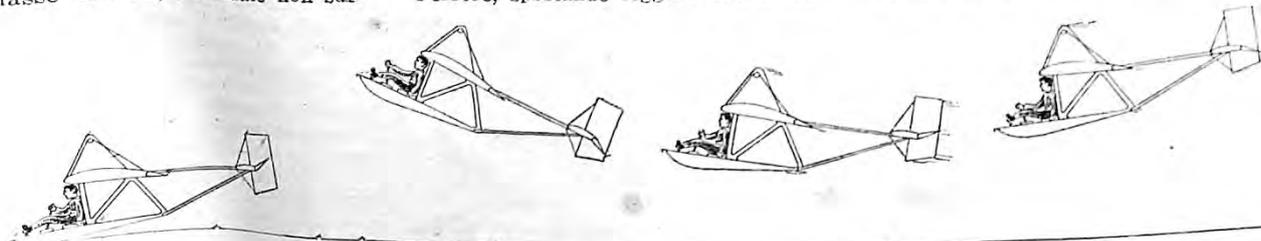
corra a forte velocità lungo una curva, ci si sforzi di mantenersi dritti con la persona, anzichè inclinarsi dalla stessa parte verso cui si inclina l'automobile. Il lettore ha già capito che, per vincere quel senso di disagio, non resta che secondare con una conveniente inclinazione del corpo il volo inclinato dell'apparecchio.

Può capitare inoltre che l'inclinazione impressa all'aliante sia eccessiva rispetto al raggio della virata, e allora si avrà un scivolamento verso l'interno della curva, cioè dalla parte dell'ala più bassa. Tale scivolamento può divenire pericoloso e perciò occorre correggere prontamente l'errore, spostando leggermente la le-

l'assetto del velivolo, basterà spingere un po' innanzi la leva di comando, allorchè l'aliante accenna a cabrare e a tirarla alquanto verso di sé, quando l'aliante pieghia eccessivamente.

Veniamo in fine alla terza ed ultima fase della virata.

Si tratta, a questo punto, di far riprendere all'aliante il volo rettilineo. Come ci si dovrà regolare? E' molto semplice. Abbiamo più sopra supposto di dover effettuare una virata verso sinistra: ebbene, quando questa è compiuta, bisognerà far cessare l'azione del piede sinistro sulla pedaliera e dare invece piede destro, mentre si sposterà pure verso destra



Un atterraggio... fantasioso.

ARGENTINA. — E' stato disputato il Gran Premio Aeromodellistico «Presidente della Nazione» con una grandissima partecipazione di aeromodellisti che hanno dimostrato il loro grande entusiasmo. Duecento iscritti, provenienti da tutte le regioni del paese, si sono disputati il trofeo. La gara era riservata ai motomodelli, suddivisi in tre categorie: la prima comprendeva motori fino a 3,27 cc, la seconda fino a 4,91 e la terza fino a 20,50 cc. Le prime notizie pervenute non parlano né dello svolgimento della gara né dei risultati: ci ripromettiamo di ritornare sull'argomento.

**CONFERENZA DELLA F. A. I.**

Durante la Conferenza della FAI tenutasi a Parigi, sono stati eletti i componenti della Commissione per i modelli volanti per il 1949. Le cariche sono risultate così ripartite: pres. A. F. Houlberg (Inghilterra); vice pres. G. Derantz (Svezia); segretario, F. Cartier (Francia); assistente segret. J. Van Hutsum (Olanda).

Interessante è stata la discussione con numerosi interventi da parte dei presenti. L'Aero Club del Belgio ha proposto alla FAI di stabilire, in complemento alla regolamentazione dei primati, una documentazione generale comprendente le regole e le indicazioni per l'organizzazione di competizioni internazionali. Inoltre è stato chiesto di proporzionare il carico alare dei motomodelli alla cilindrata; si è deciso di condurre esperienze in tale senso e che le risultanze dovranno essere presentate alla Conferenza del 1949 per la decisione. Si è chiesto di ammettere che il cavo di lancio dei veleggiatori possa comprendere una parte elastica, non superiore ad un metro, compresa nella lunghezza di 100 metri; anche in tale senso verranno effettuate esperienze. La National Aeronautic Association ha proposto ampie regolamentazioni sui primati di durata e velocità dei motomodelli, sia in linea che in volo circolare. Per quest'ultimo è stata proposta la seguente suddivisione: cat. I, fino a 2,5 cc (cavo m. 15,92); cat. II fino a 5 cc (cavo m. 19,90); cat. III fino a 10 cc (cavo m. 26,50). I primati devono essere stabiliti su una distanza minima di 1 chilometro. E' proposta anche l'ammissione ai primati di velocità dei modelli muniti di motore a reazione. L'Aero Club di Francia propone di creare nuove categorie di primati includendo i modelli telecomandati, idromodelli e motomodelli speciali a motore meccanico. Si è approvato all'unanimità di pubblicare estratti del nuovo codice sportivo interessante unicamente gli aeromodellisti. Su proposta dell'Aero Club olandese è promessa l'inclusione dei modelli da sala tra le categorie dei primati, per l'anno prossimo. Si è pure decisa l'ammissione dei modelli tuttora nelle cat. dei primati.

Non sono previste modificazioni al regolamento generale, eccettuato la classe dei modelli speciali, dove si è resa necessaria una regolamentazione concernente le superfici delle ali rotanti e quelle fisse orizzontali; quest'ultima non devono superare la metà della superficie generata dalle parti rotanti. Tutte le decisioni prese verranno rese esecutive con la pubblicazione dei vari estratti.

**CONSIDERAZIONI E RASSEGNA SUI MOTORI A DUE TEMPI**

(Segue da pag. 16)

del tempo in cui è interrotto il passaggio di corrente sul primario. Ciò allo scopo di ottenere il miglior rendimento dalla forza elettromotrice della pila o dell'accumulatore; la qual cosa, nel caso dei modelli volanti, è di particolare interesse allo scopo di avere il minimo peso e il massimo di durata, specialmente trattandosi di motori velocissimi e supercompressi.

E' ancora il nuovissimo Bungay che anche su questo punto ci offre un interessante particolare. I costruttori, infatti, notando che nei motori mu-

niti di normali ruttori ove le puntine restano chiuse durante mezzo giro dell'albero motore ed aperte durante l'altro mezzo giro, in generale non si ha una soddisfacente accensione agli alti regimi, almeno che non si aumenti il voltaggio della batteria, hanno pensato bene di costruire l'eccezionale che opera lo stacco, in modo tale da aumentare il tempo di chiusura del primario, ottenendo così il risultato sperato.

Dal punto di vista costruttivo basterà aggiungere che per quanto riguarda i motori veloci, il ruttore si è generalizzato in un tipo analogo usato per motori d'automobili, e ciò precisamente per quanto riguarda la forza della molla e il sistema a squadra per lo scatto.

(Continua)

**LETTERE VOLOVELISTICHE**

(Segue da pag. 9)

adesso ha servito il sacrificare l'indipendenza del Gruppo ed appoggiarsi all'Aero Club di Pisa, nella viva speranza di avere un sostegno morale e finanziario; l'Aero Club non è ancora giunto all'acquisto di materiale di volo. Nei suoi banconi di S. Giusto uno solo riposa tranquillo: il «S. Ambrogio». La sua sistemazione fu tutto un imprevisto. Cominciammo ad esaminarlo che sembrava in ordine il volo e terminammo per ricostruirlo per metà: l'elenco dei lavori eseguiti è inutile trascriverlo; basti dire che i lavori stessi sono stati eseguiti nell'officina della sezione aeronautica dell'Istituto Industriale «Leonardo da Vinci» di Pisa e per gentile concessione del Preside, Ing. Gianfranco e per la personale, infinitamente preziosa collaborazione del personale tecnico della sezione stessa. In particolare vogliamo qui ricordare il sig. Cassola Remigio, perito aeronautico, che con la sua grande passione e perizia è stato ed è il nostro miglior sostegno. Presso la stessa scuola è adesso in costruzione, per conto ancora del «Leonardo da Vinci», un aereo biposto da turismo di normali caratteristiche, che sarà dotato di motore CNA D 4. Sarà esso ad assicurare una piena indipendenza al Gruppo; sarà esso che farà superare la maggiore difficoltà che ci assilla: il traino aereo per il «S. Ambrogio». Il S. Ambrogio, anche a detta dell'ing. Della Torre, che l'ha costruito, non è da vericellare; è costruito per il volo veleggiato e fra le nubi deve volare e vivere. Il traino con l'aereo è a Pisa ora possibile solo in virtù di rari aerei che occasionalmente fanno scalo sul nostro aeroporto e i cui proprietari, oltre che prestarsi gentilmente, hanno la capacità e l'autorizzazione al traino di veleggiatori. E' chiaro che il problema non ha molte soluzioni. Una l'abbiamo scelta: e con l'aiuto del buon Dio che protegge gli uomini di buona volontà, abbiamo fiducia di giungere alla meta. Naturalmente è questione di tempo e occorre una buona dose di pazienza. Abbiamo la fortuna di possederla.

La difficoltà finanziaria, per le riparazioni dell'aliante e per la costruzione dell'aereo a motore, sono state superate col sistema a «cooperativa», come già altrove si è fatto con ottimo successo. I piccoli hanno risposto all'appello, i «grandi» si sono ritirati con sussiego. L'impresa è rischiosa? Non crediamo: del resto si arrischierebbe ben poco e chi ha un po' di passione incalita nelle ossa non si arena su queste sabbie. Inoltre è bene che i giovani si siano fatti avanti e abbiamo preso il campo: la loro audacia e voluta spensieratezza ci sono di valido aiuto e conforto. Basterà non lasciarsi riprendere dalle acque infide o naufragare finalmente in questa buona scia, che una nave di cattivi esseri non disturba e che sembra condurre all'orizzonte. Consolatevi, ragazzi, esso non è lontano. Lo vediamo; basta aver la forza di arrivarci. Abbiate fiducia.

L. G.

**COMMENTI E RISPOSTE IN TEMA DI AVIORADUNI**

(Segue da pag. 8)

volante suggerite, mentre per l'ultima è effettivamente necessario che gli aeroporti siano sempre provvisti almeno di una «T», di pettini di demarcazione, frecce o altre eventuali necessarie segnalazioni, mentre un severo biasimo dovrebbe essere rivolto a quegli organizzatori che ingannano i piloti ad atterrare in località prive di tali precise demarcazioni.

Condividiamo anche l'opinione dell'autore, la portata della cui competenza, preparazione e passione professionale sono ben note, circa una maggiore sollecitudine per il futuro della «nostra» aviazione, di noi aviatori, e giriamo per competenze le sue conclusioni ai «giallisti» di certi quotidiani, i quali tanto si prodigano per aiutare «la gente a pensare» (e a pensar male) quando lascia un radiolino teso a fare della generosa propaganda, e dove, per fatalità, è scappato l'incidente. \*

**NOTIZIARIO ECONOMICO**

Pubblichiamo sotto questo titolo, tutto ciò che possa interessare l'attività commerciale aeronautica, aeromodellistica e volovelistica. Accettiamo inserzioni di carattere scambio commerciale alle seguenti tariffe: Lire 8 a parola per i non abbonati; sconto del 50% agli abbonati.

1000 lire soltanto inviate a Pavanello Firenze, Borgo Pinti 86, e riceverete il PACCO RECLAME contenente 40 tavolelle e 40 listelli lunghi 1 metro e 1 elica bipala ripiegabile in balsa per modello ad elastico, diam. 38 cm - BLOCCHI balsa di 40 Kg lire 3000. Listino lire 10.

DA ANDREI Via Borghini 16, Firenze, troverete Balsa a prezzi minimi, listelli, tavolelle, blocchi, PACCHI RECLAME comprendenti 100 listelli vari, 150 dmq di tavolelle da 1, 2 e 3 mm, 4 dmq di blocchi montaggio, modelli in ordine di volo, varie lire 1200. Eliche, ruote, disegni, scatole. Chiedere preventivo e listino lire 15.

MOTOMODELLO «M 30» disegno lire 200, scatola di montaggio L. 2000, materiale per la costruzione 1500, vincitore del Concorso Nazionale 1948, presso Andrei.

BALSA in blocchi di 50 Kg, riceverete franco di porto, inviando lire 3000 a Nustrini Luciano, Via La Farina 10R, Firenze.

IL Gruppo Costr. Aeron. Via S. Saffi 11 Milano, acquisterebbe ruote 400x100 ed elica motore CNA D 4 dm 1,90.

**ATTENZIONE !**

Ricordiamo ai nostri lettori che presso L'ALA - Servizio fotografico sono in vendita le foto dei seguenti aerei: N. 1, MB. 308; N. 2, Bonanza; N. 3, Constitution; N. 4, Firecrest; N. 5, Wye; N. 6, SM. 95; N. 7, G. 212; N. 8, MC. 205; N. 9, Re. 2001 bis; N. 10, Ambassador; N. 11, Grifo; N. 12, XP. 88; N. 13, SR. A1; N. 14, XB. 46; N. 15, XJC2-F; N. 16, Shooting Star; N. 17, Constellation; N. 18, Vampire; N. 19, Meteor; N. 20, Attacker. Per il formato, il prezzo e l'acquisto, vedete gli annunci nei precedenti numeri.

la leva di comando. Insomma, per far riprendere all'aliante il volo in linea retta, si devono manovrare contemporaneamente il timone di direzione e gli alettoni nel senso opposto a quello seguito durante la manovra di virata. Per evitare però che l'aliante, sotto l'azione di questa nuova duplice manovra, prenda ad inclinarsi e a dirigersi verso destra, occorrerà non insistervi troppo a lungo, ma riportare i comandi al centro ancor prima che esso abbia ripreso la nuova direzione di volo.

Come abbiamo avvertito in principio, la virata, appunto perchè è manovra complessa e non facile per chi vi è nuovo, non si potrà insegnare che per gradi, in numerose esercitazioni progressive, e non si passerà ad altra fase d'insegnamento della tecnica del volo librato, fin che l'allievo non se ne sia reso completamente padrone.

Avanti di chiudere questa lezione, crediamo opportuno raccogliere in breve alcune avvertenze di notevole utilità pratica.

1) Non si deve mai iniziare la virata, prima di essersi assicurati che l'aliante abbia assunto il suo normale assetto di volo rettilineo.

2) Se non si vuol andar vagando a casaccio per l'aria, occorre, prima di partire, scegliersi sul terreno un punto di riferimento da tenersi d'occhio durante la prima fase di volo rettilineo e, dopo effettuata la virata, scegliersene subito un secondo per la successiva fase di volo rettilineo, e così di seguito fino al termine del volo.

3) Occorre stare molto attenti affinché lo spostamento della leva di comando, verso destra o verso sinistra, per ottenere l'inclinazione del velivolo, venga eseguito rigorosamente in linea retta, per evitare che si influisca nello stesso tempo anche sul timone di profondità, dando luogo a sbalzi dell'aliante.

4) Quando sia necessario eseguire una virata col vento in coda, si rammenti che è opportuno girare molto largo e dare all'aliante poca inclinazione, dato che, in tal caso, la velocità del velivolo, relativamente alla massa d'aria entro cui si muove, è minore, mentre maggiore è la forza centrifuga. Questa norma di prudenza non è necessaria quando si debba virare contro vento, perchè in tal caso la corrente d'aria investe l'aliante nella sua parte ventrale e lo aiuta a sostenersi in volo.

5) Quando, per qualche errore di manovra, si dà luogo alla così detta « scivolata d'ala », col pericolo di cadere in vite per perdita di velocità, il mezzo più sicuro per rimettere il velivolo in assetto normale di volo è quello di trasformare la scivolata in virata. A tal fine, si darà di piede dalla parte verso cui l'aliante scivola, portando nello stesso tempo un po' avanti la leva di comando: si avrà così una virata un po' veloce, che consentirà al pilota di rimettere

agevolmente l'aliante in volo rettilineo.

6) Quando, durante la virata, si avverte un soffio d'aria dalla parte esterna della curva, se ne deve trarre la conclusione, a cui abbiamo del resto già accennato, che il velivolo è poco inclinato e perciò sbanda; quando il soffio d'aria viene invece dalla parte interna, se ne deve concludere che il velivolo è troppo inclinato e scivola verso l'interno. Come si debba manovrare nell'uno e nell'altro caso per correggere quella difettosa virata, il lettore ormai è in grado di dedurlo da quanto abbiamo detto più addietro.

(Continua)

## PILOTI COLLAUDATORI

(Segue da pag. 5)

collaudatori: in questo centro essi vengono per familiarizzarsi con ogni tipo di macchina moderna; vi affluiscono inoltre da tutte le parti del globo, collaudatori stranieri, per un breve periodo di aggiornamento.

Dei nostri Piloti collaudatori, moltissimi dei quali sono ben noti nell'ambiente aeronautico nazionale, alcuni sono assurti ad un piano e ad una fama di portata mondiale, attraverso records, affermazioni in gare ed esibizioni internazionali, che hanno dato molto di quel prestigio aeronautico, di cui godevano avanti l'ultimo conflitto.

Possiamo citare De Pinedo, Ferrarin, Agello, Colombo, De Bernardi, Rolandi, Carestiatto e tanti altri; dei pochi citati, i primi quattro hanno immolato la loro ardimentosa vita aeronautica, nel compimento della loro instancabile attività al servizio del progresso.

Sarà interessante, e non solo ai fini statistici, sapere che poco più di cento piloti italiani, hanno ottenuto l'ambita qualifica di « Collaudatori Aeronautici », dal giorno della costituzione dell'Albo ai tempi nostri.

Tra essi, il più anziano vivente ed ancora sulla breccia è Antonio Stoppani, di cui è di piena attualità il collaudo e la recente presentazione all'inaugurazione dell'Aeroporto Intercontinentale della Malpensa del quadrimotore B. Z. 308. Il più giovane invece, è Vico Rosaspina, la cui iscrizione all'Albo è recente di pochi mesi; proviene dai Collaudatori militari e dal Centro Sperimentale.

Alcuni nostri collaudatori ci sono stati portati via da aviazioni straniere, come Mantelli, Stefanutti, Zambelli, Sartori. Altri sono passati alle linee aeree, come Algarotti e Valzania; altri ancora sono sulla breccia, in Italia, malgrado non siano mancate offerte, talora copiose, dall'estero, oppure svolgono attività industriali o commerciali, come Acerzi, Anzoni e Cisarò; pochi, dicevamo, prestano la loro opera e magari irregolarmente; ma essa è di prezioso ausilio per la coraggiosa intraprendenza di animosi industriali italiani.

Per completare la nostra inchiesta diremo che il Collaudatore non è solo un tecnico completo, ma anche un valido collaboratore degli uffici di lavoro, delle Ditte per cui lavora, le quali, oltre a dover realizzare i « perfomances » ed audaci esecuzioni, per la presentazione ed il lancio delle nuove macchine, deve pure svolgere opera di penetrazione e convincimento presso la clientela con cui viene a contatto fuori (o sul proprio campo di volo), sia essa rappresentata da missioni estere, Compagnie di Navigazione, oppure semplici privati.

Le nostre conoscenze ed amicizie personali ci hanno poi dimostrato che la professione, seppure tecnicamente sia rigorosamente « una », ha affatto livellato caratteri e personalità: dallo scanzonato scapolo all'amorevole papà, dal taciturno freddo calcolatore, all'irruente « amico » o al pignolo, abbiamo trovato i tipi più svariati; potremmo dire: mai due eguali, seppure il comune denominatore sia sempre il mercato attaccamento al mestiere.

E naturalmente, anche nel fisico, trovano i tipi più svariati, ben diversi da tipo « standard » che mai si sono immaginati!

Ecco quali sono i Collaudatori.

Janko Ariani

## SULL' IMPIEGO BELICO DEGLI AEREI A REAZIONE

(Segue da pag. 4)

a 3. Questa teoria però ci sembra superata dal fatto che i caccia recenti hanno quasi raggiunto il famoso 25% di scarto, ed inoltre nell'ultima guerra sono numerosi gli esempi di bombardieri abbattuti da caccia di poco più veloci.

Particolarmente pericolosi per i bombardieri potrebbero essere gli aerei a razzo (o ad endo-reattore) di tipo « parassita » (Mc Donnell X-55, Bell X-1) capaci di velocità ipersonore. Questi aerei, particolarmente robusti ed a elevatissima velocità limite, potrebbero picchiare vertiginosamente sul bersaglio, scaricare i loro armi di lancio e di caduta (bombe a razzo), e quindi sottrarsi, sempre in picchiata, alla reazione del nemico. Un caccia a reazione, molto veloce, può avere velocità limite di 1800 Km/ora a quota zero e di 3000 Km/ora a 10.000 metri! Ma resisterebbe il pilota alle sollecitazioni conseguenti alla ripresa, dopo simili picchiate? E quanti piloti si potrebbero trovare fisicamente idonei a simili gradi di « sopportazione »? Questo un altro elemento del quadro generale delle incognite.

Molte di queste incognite, non sono forse già più tali per i tecnici civili e militari dei Paesi in cui ferve all'opera il lavoro e lo studio attorno alle nuove meravigliose macchine del cielo; ad ogni modo passerà molto tempo

(Segue a pag. 19)

Anno V n. 5

1 Marzo 1949

# IMPARATE IL VOLO A VELA

Corso di pilotaggio per il volo a vela a cura di Plinio Rovesti

## Lezione VI - LE PROVE DI BREVETTO

Noi faremmo un torto immeritato ai nostri allievi, se non diciamo che per virtù dell'assiduo esercizio riescono abbastanza presto ad eseguire la virata con una certa spigliatezza, che lascia bene sperare. In fondo, tutta la tecnica elementare del volo si riduce a saper sincronizzare i movimenti — leva a destra e piede destro; leva sinistra e piede sinistro — e dosare l'azione sugli organi di comando, che deve essere commisurata sempre all'assetto dell'aliante in volo: ora, il possesso sicuro di questa tecnica non si può conseguire su riviste — nemmeno su «L'ALA» — per quanto all'amor proprio dei suoi redattori possa sembrare che sia fatta bene — ma lo si acquista un poco per volta e soltanto con un assiduo allenamento.

Così, progredendo di giorno in giorno si giunge alla quarta ed ultima fase del tirocinio: trainati progressivamente a quote sempre più alte, ormai si toccano e superano i 150 metri e, durante la discesa in volo librato, ci si addestra prima ad eseguire ampi giri sul campo ed infine a compiere virate in forma di S o in forma di 8.

Un esercizio particolarmente utile, che viene fatto eseguire durante la effettuazione dei voli in quota, intorno al campo, è quello di atterrare nei pressi del punto di partenza: per riuscirci, gli allievi devono imparare a valutare l'altezza a cui si trovano dal suolo e a capire quale sia il momento opportuno per iniziare la così detta «entrata in campo». A tale proposito riteniamo utile impartire ai nostri allievi alcuni suggerimenti: Dopo lo sganciamento del cavo trai-

nante occorre mettere il velivolo in assetto di volo librato, ma non si deve iniziare il giro fino a quando non si abbia la certezza di planare col giusto angolo di discesa. A tale scopo giova osservare, come di solito, la posizione dell'aliante rispetto all'orizzonte e cercare di valutarne la velocità, ascoltando il sibilo dell'aria contro i montanti e le altre strutture. Quando si sia certi che l'assetto e la velocità dell'apparecchio sono normali, si comincia a costeggiare il campo, tenendolo sempre d'occhio lateralmente, e avvicinandosi ad esso di mano in mano che si smaltisce quota. Questo accorgimento ha molta importanza, perché permetterà di atterrare al punto voluto e non farà correre il rischio di arrivare «corti», come si dice nel linguaggio aeronautico, se non anche di prender terra del tutto «fuori campo». Minor male sarebbe quello di arrivare «lunghi», perché a smaltire la quota esuberante basterebbe effettuare qualche S a breve raggio e disporsi quindi ad atterrare. Nell'ultima fase del volo poi bisogna manovrare in modo da portarsi con un quarto di giro, verso il limite del campo scelto per l'atterraggio, che si dovrà raggiungere all'altezza di alcuni metri, possibilmente col vento di fronte.

Durante i bei voli di quota, che caratterizzano la quarta ed ultima fase del tirocinio, capita spesso di incontrare correnti d'aria ascendenti di origine termica, e molti allievi, sentendosi così per qualche istante sollevati, credono sovente di aver provocate queste improvvise ascese con qualche involontaria «cabrata», e allora... «picchiano» per rimediare

al loro supposto errore, ottenendo il non desiderabile risultato di far acquistare all'apparecchio una velocità eccessiva. Occorre imparare a distinguere quando la salita improvvisa dell'aliante è dovuta ad una involontaria manovra del pilota, da quando è invece dovuta all'impulso di una corrente ascendente, ed il criterio per tale distinzione è ovvio, poiché nella «cabrata» l'assetto dell'aliante rispetto alla linea dell'orizzonte è diverso da quello normale, mentre nel secondo caso rimane invariato.

Il corso volge ormai al suo termine. Quasi tutti gli allievi riescono ora a mantenersi in aria per più di un minuto e si sentono pronti a sostenere le cinque prove prescritte per il conseguimento del brevetto. Solo quei pochi che, dopo lo sganciamento del cavo, stanno a calcolare con troppa ansia la loro altezza e si danno eccessivo pensiero di raggiungere il suolo per la via più breve e trascurano di guardare a quell'importantissimo punto di riferimento, per regolare il volo, che è l'orizzonte, non riescono ancora a durare in aria il tempo prescritto: di solito, planano nell'aria con un assetto di discendenza troppo «picchiato» ed arrivano a terra a velocità pazzesche. Evidentemente, in tali ragazzi persiste ancora quell'orgasmo di origine nervosa, contro il quale hanno cercato di reagire durante l'intero corso, senza essere riusciti finora a liberarsene del tutto, ed è questo che vieta loro di abbandonare il cuore e i sensi alla divina poesia del volo. Ma la loro tenace volontà, per un verso, e, per l'altro, l'amorevole pazienza dell'istruttore, ottengono finalmente il desiderato frutto, e viene il giorno in cui anch'essi, liberati da ogni irragionevole ansia, padroni di sé e delle proprie ali, possono scordarsi, per i brevi minuti del loro volo, della terra da cui sono partiti, per ascoltare il canto delle cose sposato al canto della propria anima, nella ineguagliabile libertà del cielo.

È arrivato così il giorno destinato al conseguimento del brevetto. Le prove sono severe, e il cuore batte nel petto... Ma quale gioia costituisce per il giovane aquilotto il solenne riconoscimento che davvero egli ha imparato a volare! Gli pare d'essere un altro uomo ed è tentato seriamente di domandarsi se proprio al mondo ci siano delle cose impossibili. La mente sogna, e il cuore corre dietro a quei sogni: chi può dire dove si fermerà?

Ecco intanto che i nostri quaranta immaginari allievi stanno per lasciare la scuola, che li ha ospitati ed istruiti. Nel dirsi addio, ciascuno sente che si rivedranno ancora. La passione del volo è una di quelle che non perdonano. Si vedranno ancora, dunque: forse in una scuola di volo veleggiato, forse in una scuola di volo a motore, in divisa grigio-azzurra. Ma il dove non conta; quello che conta è volare, poiché il volo è divenuto ormai per tutti loro una ragione suprema di vita.

FINE

Plinio Rovesti

### 1.ª Categoria:

1.º Club Argentino de Planeadores «Albatros», che compie il percorso alla media oraria di 29 km. su «Spallinger».

### 2.ª Categoria:

1.º Club Albatros alla media di 28 Km/h

### 3.ª Categoria individuale:

1.º M. Fentanes, che compie il percorso alla media di 36 km/h.

Su 29 apparecchi partecipanti, soltanto sei hanno portato a termine la prova. E' doveroso rilevare però che, al momento dell'arrivo, il campo di Merlo era immerso in una intensa foschia e che, per tal motivo, i piloti, che non conoscevano bene la zona, furono costretti ad atterrare fuori campo.

### Giorno 15 dicembre 1948. Gara di distanza libera.

#### 1.ª Categoria:

1.º Club de Planeadores «Condor» con 364 km su «Meise»;

#### 2.ª Categoria Interclub:

1.º Club de Planeadores Pehuajo, con un volo di 275 km.;

#### 3.ª Categoria Individuale:

1.º N. R. Rivello, con 153 km.;

### Giorno 17 dicembre 1948 - Prova di altezza con discesa al punto di partenza. Presero parte a questa prova soltanto gli alti veleggiatori. Ecco i risultati:

1.º Club Albatros: quota guadagnata metri 2220.

### CLASSIFICHE FINALI

#### 1.ª Categoria:

1.º Club Argentino de Planeadores «Albatros», con punti 34,445 (Spallinger S. 18);

#### 2.ª Categoria:

1.º Club Argentino de Planeadores «Albatros» con punti 18,973;

#### 3.ª Categoria:

1.º N. R. Rivello, con punti 11,410;

Il miglior pilota in gara è stato senza dubbio l'asso argentino José Ortner, Presidente del Club de Planeadores «Albatros»; seguono Lehrke del «Condor» e Lapince, pure delle Albatros.

Il servizio meteorologico, perfettamente organizzato, era diretto dall'eminente meteorologo prof. Walter Georgii, che ha entusiasmato piloti e tecnici per la sue infallibili previsioni.

# Il Concorso Naz. di Volo a Vela Argentino

Dall'8 al 18 dicembre u. s. si è svolto sul campo ufficiale di volo senza motore in Merlo il secondo Concorso Nazionale di Volo Veleggiato, perfettamente organizzato dalla Direzione dell'Aeronautica Sportiva Argentina.

Vi hanno partecipato complessivamente 39 piloti, appartenenti ad undici diversi Clubs de Planeadores della Repubblica. Gli aianti in gara comprendevano: 2 « Meise », 1 « Spallinger S. 18 », 2 « Rhön Bussard » e 15 « Grunau Baby 2.a »; in tutto 29 apparecchi. Una dozzina di velivoli rimorchiatori erano a disposizione dei concorrenti per il traino degli aianti in quota.

La Direzione del Concorso, tenuto conto dello scarso numero di veleggiatori d'alta classe partecipanti, rispetto ai molti apparecchi da allenamento in gara, allo scopo di porre tutti i concorrenti nelle stesse condizioni, ha suddiviso gli stessi in tre distinte categorie:

- 1) Categoria Interclub - Alti Veleggiatori (« Meise », « Spallinger », « Bussard »).
- 2) Categoria Interclub - Veleggiatori da Allenamento (« Grunau Baby 2.a »).
- 3) Categoria Individuale - Veleggiatori da Allenamento (« Grunau Baby 2.a »).

Ogni Club de Planeadores poteva partecipare alla prima e seconda categoria con due piloti per apparecchio partecipante. Tali piloti, però, rappresentavano in gara il loro Club, tanto che nella classifica non figurava nemmeno il loro nome. Nella categoria individuale, invece, i piloti, pur essendo stati designati dai vari Clubs, non rappresentavano i medesimi ed in gara figuravano nominalmente.

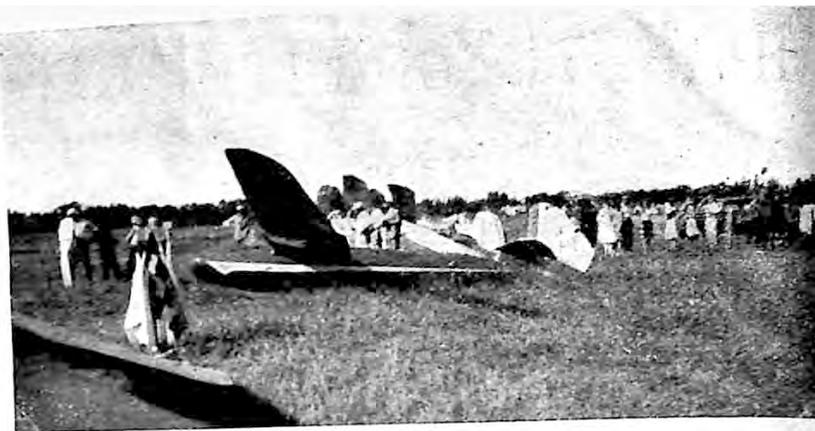
E' interessante rilevare come tutti gli iscritti alla seconda e terza categoria partecipassero al Concorso su veleggiatori da allenamento del tipo « Grunau Baby ». In tal modo questi concorrenti vennero posti tutti su uno stesso piano ed ogni pilota poté misurarsi sportivamente con gli altri in condizioni di assoluta parità. Durante lo svolgimento del Concorso, infatti, si è visto come l'adozione dell'aiaante monotipo assicurasse sempre la vittoria agli elementi meglio preparati.

Le prove disputate furono le seguenti:

Distanza libera in linea retta - Distanza con ritorno al punto di partenza - Distanza con meta prefissata - Altezza con discesa al punto di partenza. Durata con discesa al punto di partenza.

Nella prova di distanza libera venne computata la distanza in chilometri, misurata in linea retta dal punto di partenza. Nelle prove di distanza con ritorno al punto di partenza e con meta prefissata, vennero computate la distanza in chilometri ed il tempo di volo impiegato. Nella prova di altezza: la quota guadagnata in volo veleggiato, indipendentemente dal punto di sgancio dal velivolo rimorchiatore. In fine, per la durata, venne computato il tempo di volo.

Il sistema di punteggio adottato in questo



Il campo di Merlo durante le gare nazionali argentine di volo veleggiato.

Concorso e il risultato delle esperienze conseguite nelle gare precedentemente organizzate in Argentina ed in Germania, nonché nell'ultimo concorso internazionale di Samaden. Ilustrarne il meccanismo sarebbe certamente interessante, ma ciò ci farebbe superare di molto i limiti entro i quali ci siano proposti di contenere questa nostra rassegna. Ci limiteremo pertanto a rilevare come le distinte prove, agli effetti del punteggio, siano state valorizzate. Eccone i criteri:

1) in base alla situazione meteorologica esistente nella zona del Concorso, sfavorevolmente influenzata dalla vicinanza del Rio della Plata, che, nella regione di Buenos Aires, ha una larghezza media di 40 Km.;

2) subordinatamente al tipo di prova da disputarsi;

3) tenendo conto del fatto che la maggioranza dei veleggiatori in gara era costituita da aianti da allenamento;

4) in base all'indirizzo che la Direzione dell'Aviazione Sportiva Argentina intende imprimere al volo a vela Nazionale.

Il numero dei punti da conteggiare, per ogni volo, veniva determinato sull'apposito diagramma, seguendo la curva corrispondente ad ogni prova. I valori in tal modo ottenuti subivano una variazione dipendente dal « fattore giorno », costituito dal valore medio dei cinque migliori voli effettuati nella giornata. Tale fattore, riportato nell'apposita linea del diagramma, dava il punteggio definitivo. Per quanto questo metodo possa sembrare a prima vista complicato, all'atto pratico si è dimostrato di facile applicazione e pienamente rispondente ai fini preposti dall'Ente organizzatore.

Diamo ora i risultati conseguiti nelle distinte prove, senza tralasciare di rilevare che, per tutta la durata del Concorso, le condizioni meteorologiche, pur essendo state generalmente buone, non hanno offerto le straordinarie possibilità che, proprio negli stessi giorni, offrivano le zone nell'interno del Paese, dove l'influenza dell'enorme Rio della Plata non si faceva sentire. Ma in tali zone non esisteva nessun campo civile sufficientemente attrezzato per ospitare il rilevante numero di apparecchi partecipanti alle gare ed adibiti ai vari servizi, nonché i piloti, gli specialisti e gli appassionati in genere, che rimasero sul campo per tutta la durata del Concorso. Per questo la scelta è caduta sull'aeroporto di Merlo, ad una quarantina di chilometri dalla Capitale, dove ha sede la

Scuola Ufficiale di Volo Senza Motore ed il famoso Club Argentino da Planeadores « Albatros » e dove esiste una completa e perfetta attrezzatura volovelistica.

Chiudiamo la parentesi, che abbiamo ritenuto opportuno aprire a proposito di quanto s'è precisato, e diamo i risultati conseguiti nelle varie prove:

**Giorno 9 dicembre 1948. Gara di durata con ritorno al punto di partenza.**

1.a Categoria:

- 1.º Club de Planeadores « Condor » su « Meise », con 5 ore e 30 primi;
- 2.º Club de Planeadores « Albatros » su « Spallinger » con 5 ore e 11 primi;
- 3.º Club de Planeadores « Tucuman » su « Rhön Bussard » con 5 ore ed 8 secondi.

2.a Categoria:

- 1.º Club de Planeadores « Condor » con 5 ore e 20 primi;
- 2.º Club de Planeadores « Azur » con 5 ore e 3 secondi;
- 3.º Club de Planeadores « Albatros » con 4 ore e 50 primi.

3.a Categoria:

- 1.º Gordon, con 4 ore e 55 primi;

**Giorno 10 dicembre 1948. Gara di distanza con mete prefissate (dai piloti).**

1.a Categoria:

- 1.º Club de Planeadores « Albatros » su un volo di 202 km. (Merlo-Dolores), alla media di 49 km/h su veleggiatore « Spallinger » S. 18 »;

2.a Categoria:

- 1.º Club de Planeadores « Albatros » con un volo di 152 km. alla media di 36 km/h.

3.a Categoria individuale:

- 1.º A. Yakstas, con un volo di 121 km., alla media di 31 km/h.

**Giorno 12 dicembre 1948.** Date le condizioni atmosferiche sfavorevoli venne ripetuta la prova di durata con ritorno al punto di partenza. I risultati conseguiti furono inferiori a quelli del giorno 9. La prova migliore la effettuò il « Meise » del Club de Planeadores « Condor », con 3 ore e 13 primi.

**Giorno 13 dicembre 1948.** Le condizioni meteorologiche permangono sfavorevoli. Gli alti veleggiatori tentano voli di altezza e quelli da allenamento voli di durata. Risultati modesti da parte di tutti.

**Giorno 14 dicembre 1948. Gara di distanza con ritorno al punto di partenza (Merlo-Navarro-Merlo) per complessivi km. 122.**

Plinio Rovesti, Autore del libro di nostra edizione « *Tecnica ed Arte del Volo a Vela* », ci manda dall'Argentina il resoconto di una interessantissima intervista col noto meteorologo tedesco prof. Georgii. L'originale formulazione teorica che qui viene illustrata apre nuovi orizzonti al volo senza motore ed imporrà probabilmente anche un nuovo indirizzo nelle costruzioni ad esso destinate.

# A 20.000 METRI IN ARGENTINA SI VOLERÀ CON ALI SILENZIOSE

Nei nostri incontri con Walter Georgii, di cui confessiamo l'orgoglio di essergli, assieme all'amico Mantelli, appassionati collaboratori nella fervida attività sorta per lo sviluppo del volo a vela in Argentina, l'illustre Maestro, a cui tanto deve la cultura tedesca in materia di meteorologia e tanto deve il volo a vela mondiale per la messe di studi, di osservazioni, di esperienze, con cui costantemente ne coadiuvò lo sviluppo e l'attività, abbiamo più volte conversato sulle possibilità offerte al volo veleggiato da questo grande Paese, ed abbiamo pregato l'eminente meteorologo di volerci esporre il suo pensiero su alcuni problemi di grande interesse per i volovelisti di tutto il mondo. — *Crede Lei — abbiamo chiesto al Prof. Georgii — che effettivamente l'Argentina sia uno dei paesi che offrono le maggiori possibilità all'alto volo veleggiato?*

— Ne ho la certezza — ci ha risposto il Professore — che, del resto, è la certezza di quanti in questi mesi hanno seguito da vicino i miei studi ed hanno fede nell'avvenire del volo a vela. L'Argentina, grazie alle sue molteplici condizioni naturali, è veramente uno dei paesi che offrono al volo a vela le maggiori possibilità.

— *Condividiamo la Sua fiducia. Vuol precisarci però il suo pensiero in proposito?*

— Ecco. Le estese pianure argentine permettono lo sviluppo di grandi correnti di aria. Questa è la condizione ideale per lunghi voli di distanza, tenuto conto del fatto che, in queste pianure, il suolo si riscalda uniformemente e dà luogo alla formazione di ampie ed ordinate ascendenze termiche, sia secche che umide di nube.

— *Non ritiene, Professore, che in Argentina, oltre che in volo termico, si possano percorrere notevoli distanze anche sui fronti temporaleschi?*

— Certamente. I fronti temporaleschi mostrano in Argentina uno sviluppo fuori del normale. Ad esempio, in fronte occluso, di grande ampiezza, essi avanzano a velocità non comuni. Un volovelista allenato ed attento può approfittare di questa circostanza e volare davanti al fronte a velocità di 100 Km/h.

— *Vorrebbe, Professore, precisarci ora il suo pensiero sulla presenza in quota di quelle estese correnti termiche osservate per la prima volta in Argentina e che Lei ha denominato « termiche d'altezza »?*

— La presenza di queste correnti è stata una novità anche per me. Esse hanno le loro basi più o meno a 3000 metri e si sviluppano sino a 6000 metri, in una corrente orizzontale superiore di direzione Nord-ovest. Si tratta di masse d'aria calde ed umide completamente indipendenti dal riscaldamento delle superficie terrestri. In questo caso, infatti, la cappa aerea inferiore è costituita a una massa d'aria secca e più fredda. Il cielo è senza nubi.

— *Crede che sotto questo aspetto la termica d'altezza sia sconosciuta in Europa.*

— Sì, ed è per questo che in Argentina gli obiettivi del volo veleggiato termico sono più numerosi che in altri paesi e che, pertanto, qui la strada da percorrere è ancora molta. L'estensione della Repubblica, dalla zona tropicale fino all'antartica, è assai favorevole per il volo a vela, il quale, indipendentemente dalle stagioni dell'anno, potrà valersi anche

di queste nuove possibilità offertegli dalla « termica d'altezza ».

— *Oggi, però, l'attenzione del mondo volovelistico è diretta soprattutto verso un altro affascinante problema: quello delle correnti ondulatorie generate dalle Ande Argentine. Le dichiarazioni da Lei fatte recentemente in proposito hanno entusiasmato i volovelisti di tutto il mondo.*

— *Vorrebbe, Professore, dirci qualcosa sugli studi da lei conoati in questi mesi nel campo specifico di tali correnti ondulatorie?*

— Il problema delle onde atmosferiche stazionarie, che in determinate condizioni si generano sottovento alla Cordigliera delle Ande, interessando spesso tutto il territorio argentino, ha turbato i miei sonni fin dal giorno del mio arrivo in questo grande Paese. La Cordigliera delle Ande infatti, notevolmente più alta delle Alpi Europee, permette alle ondulazioni atmosferiche stazionarie di raggiungere altezze maggiori. In Francia, sopra il cordone principale delle Alpi, si toccarono i 7600 metri d'altezza, veleggiando in onde. In Germania, sopra le Alpi Orientali, da 3600 metri di quota, si volò in onde fino a 11400 metri, ed a questa altezza, benchè il veleggiatore salisse ancora 5 metri per secondo, il volo venne interrotto per mancanza di ossigeno. In Argentina, secondo i miei calcoli, il movimento ondulatorio generato dalla Cordigliera supera di gran lunga le quote suddette.

— *Come, Professore, ha potuto eseguire tali calcoli?*

— Il problema delle onde atmosferiche stazionarie può essere oggi trattato teoricamente grazie alle leggi dell'idrodinamica e dell'aerodinamica, ed il profilo, in sezione, delle Ande consente di tracciare lo schema necessario per l'esecuzione del calcolo, basato sull'equazione di G. Lyra. Questo schizzo mostra le velocità verticali a 12500 metri di quota, vale a dire al limite della troposfera e della stratosfera, nel caso di una corrente di aria orizzontale di direzione ovest, sopra le Ande, con velocità di 22 m/sec. — L'illustrazione rappresenta la sezione trasversale delle Ande lungo la linea Santiago del Cile — Mendoza — Sierra di Cordoba. Si ammette una temperatura al suolo di 20° C ed un gradiente termico verticale di 0,7° C per ogni 100 metri. Il calcolo — effettuato col mio collaboratore tecnico Dott. H. Greinel — si basò, intenzionalmente, su una situazione meteorologica sfavorevole. Si è supposto che ai due lati delle Ande la corrente superiore, costituita dal vento proveniente da ovest, non arrivasse fino al suolo per l'esistenza di uno strato di sbarramento rappresentato da una cappa inferiore di aria più fredda e secca, che dal suolo giungesse alla quota di 3150 metri.

— *Tale situazione, però, debilita sensibilmente la corrente ondulatoria superiore.*

— Sì, ed è stata scelta, appunto, per dimostrare la straordinaria efficacia delle ascendenze ondulatorie Andine.

— *Gli alianti, dunque, in Argentina, raggiungeranno i 20.000 metri di quota?*

— Ne ho la certezza poichè, con vento da Ovest, dal suolo a grande altezza le onde atmosferiche delle Ande, incrementate dalla precordigliera Argentina e ulteriormente dalle Sierre di San Luis e Cordoba, oltrepassano i 20.000 metri e, per di più, il sistema ondulatorio attraversa la maggior parte del paese.

— *E' meraviglioso!*

— In altre occasioni avremo modo di comparare tale ultima favorevole situazione meteorologica con quella sfavorevole del primo esempio citato, di cui, seguendo il mio schizzo, illustrerò gli sviluppi:

1) Sopra la regione delle preande Cilene, a 12.500 metri d'altezza, esiste una zona di discendenza di quasi 80 Km d'ampiezza, con velocità discendenti massime di 4 m/sec.

2) Sulla verticale ed immediatamente dietro alla prima cima principale delle Ande, alla quota di 6.800 metri, esiste una regione di

# alata

RIVISTA MENSILE DELLE ATTIVITÀ AERONAUTICHE  
ANNO IV - NUMERO 12 - MILANO, DICEMBRE 1948

correnti ascendenti — dell'ampiezza di 18 Km — la cui velocità ascensionale raggiunge i 14 metri per secondo.

3) Tra la prima e la seconda catena delle Ande centrali, si alternano strette, però intense, zone di discesa con deboli zone di ascendenza.

4) Sopra le cime successive, inclusa la regione del monte Aconcagua (m 7100), esiste una zona dell'ampiezza di 50 Km, dove le ascendenze più deboli raggiungono i 12 m/sec.

5) Dietro l'ultima catena del versante argentino esiste un campo di discesa dell'ampiezza di 50 Km, dopo di che le ondulazioni diminuiscono rapidamente sino ad annullarsi. Va rilevato che questa rapida diminuzione dell'ondulazione appare soltanto nel caso della supposta condizione meteorologica sfavorevole

— *Crede, Professore, che si potrà presto sperimentare praticamente lo sfruttamento di queste miracolose correnti?*

— L'inizio delle esperienze pratiche di volo in questo campo è subordinato, naturalmente, alla costruzione di alianti veleggiatori equipaggiati per l'alta quota. I piani costruttivi per la realizzazione di questi alianti speciali sono già pronti ed io mi auguro di vederli al più presto in cantiere.

L'esperienza conseguita in Europa nel volo d'onda costituisce una sicura garanzia di successo.

Non è quindi assolutamente azzardato affermare che alle onde atmosferiche stazionarie della Cordigliera Andina è riservato di sollevare, in un domani non lontano, un'ala silenziosa ed un cuore audace a quella quota di 20.000 metri che costituiva sino a ieri, un sogno cui pareva dovesse perpetuamente negarsi la realtà.

PLINIO ROVESTI

Anno V n. 6 "L'ALA" 15 Marzo 1949



## VUELO A VELA

Plinio Rovesti, l'indimenticabile vo-  
lavelista italiano, testè trasferitosi  
in Argentina, ha colà preso la dire-  
zione di una collana di quaderni tec-  
nici per il volo senza motore che ha  
iniziato le sue pubblicazioni con il  
1° dicembre scorso con il nome di  
« Vuelo a Vela ».

Ampiamente illustrato, il primo  
numero riporta interessanti articoli  
inerenti alla materia; vi è fra l'altro  
un messaggio in italiano, indirizzato  
ai vecchi aquilotti del gruppo « To-  
maso dal Molin » di Varese del qua-  
le egli era capo ed animatore.

La Prealpina - 7 agosto 1949

## GIUNTO A VERGIATE L'ASSO FRANCESE DI VOLO A VELA

**Vergiate, 6** (I. B.) - E' giunto a Vergiate il 2 agosto l'asso francese del volo a vela Guy Marchand, attuale detentore del record mondiale di durata in aliante. Egli nel marzo scorso ha tenuto l'aria per ben 41 ore consecutive. Il record precedente, detenuto dalla Germania e da parecchi anni imbattuto, era di oltre 36 ore.

Guy Marchand è ospite del gruppo volo-velistico vergiatese SIAI-Marchetti creato dall'asso varesino Plinio Rovesti, attualmente in Argentina.

Marchand fungerà da istruttore al Corso ed ha inizio in questi giorni sul campo di Vergiate. Il suo gradito soggiorno è dovuto ai sentimenti di amicizia che lo legano ai piloti della nostra provincia, tra essi il com. Vico Rosaspina che ce lo ha presentato, ed all'intenzione di effettuare seri e scientifici sondaggi della zona prealpina del varesotto.

Abbiamo interrogato il pilota francese ed egli si è entusiasticamente prestato a fornire al nostro giornale ampie notizie sulla sua attività e sulle sue prime impressioni. Egli è pilota volo-velista da soli 15 mesi e da 4 mesi detiene il più stabile record mondiale di volo a vela.

Marchand ci ha parlato del suo record manifestando il rammarico che un guasto alla ra-

dio, nel corso della seconda notte di volo, lo abbia costretto ad atterrare, dopo un difficile volo alla cieca, a raso delle roccie della zona montagnosa Avignone, allorchè si proponeva di tenere l'aria per almeno 60 ore.

Nel corso del suo volo, che dalla quota di sgancio a 200 metri lo ha portato, fra correnti ascendenti, a quasi 3000 metri, egli ha sofferto molto per il sonno, e si è nutrito di soli biscotti, marmellata, ciccolato.

Il valoroso aviatore ha manifestato il suo entusiasmo per le condizioni meteorologiche della nostra zona e la sua ammirazione per i dodici giovani piloti vergiatesi che sotto l'impulso di Rovesti e Baldissara continuano le splendide tradizioni del volo a vela varesino.

Guy Marchand ci ha manifestato anche la sua ammirazione per una serie di tre loopings (giri della morte) effettuati da un quadrimotore S. 95 ad opera del comandante Moggi. Egli è giunto a Vergiate pilotando personalmente un Macchi M. B. 308.

Esprimiamo al pilota francese i nostri migliori auguri per conseguire gli ambiti risultati che si propone nella nostra zona il che continuerà la gloriosa tradizione volo-velistica di avanguardia nella nostra provincia.

## INDICE DEI VOLUMI DELLA RACCOLTA

VOLUME I° - ANNI 1931-1932

VOLUME II° - ANNI 1933-1934

VOLUME III° - ANNI 1935-1939

VOLUME IV° - ANNI 1941-1949

VOLUME V° - ANNI 1950-1952

VOLUME VI° - ANNI 1953-1980



**I volumi di questa raccolta sono stati realizzati internamente al CSVVA, grazie alla collaborazione dei volontari che operano per la conservazione della documentazione di questo centro, che costituisce un patrimonio storico del volo a vela italiano. Un sentito ringraziamento a Fabrizio Rovesti, figlio del noto volovelista Plinio, che ci ha messo a disposizione la preziosa documentazione storica raccolta da suo padre, conservata con cura meticolosa, che ci ha consentito la realizzazione di questo lavoro.**

Questo documento è stato realizzato presso il Centro Studi di Volo a Vela Alpino di Calcinate del Pesce con la collaborazione dei soci volontari appartenenti al Gruppo Alianti d' Epoca che operano presso questo centro.



Il documento è disponibile per visione/scarico solo tramite il sito del Museo del CSVVA accessibile dal collegato sito: <https://www.voloavela.it/>