

I primi 6 numeri della rivista editore Plinio Rovesti



PREMESSA

Questo documento raccoglie i primi 6 numeri della rivista “Volo a Vela” editi da Plinio Rovesti. Questa rivista è nata nel gennaio del 1946; sono stati pubblicati solo sei numeri con scadenza mensile. L’ultimo numero è datato giugno 1946.

Il formato della rivista era di tipo “tabloid” 24 x 34 ed un certo numero di questi documenti sono ancora conservati presso il Centro Studi di Volo a Vela Alpino di Calcinate (Va).

La rivista Volo a Vela è rinata nel 1957 sempre con il medesimo titolo ma nel formato classico A4 (21 x 29,7). L’editore di questa nuova edizione è stata inizialmente l’AVM di Milano dove nel 19.. AVM ha ceduto la redazione e distribuzione di questo documento al CSVVA. Tutte le riviste “Volo a Vela”, a partire dal numero 1 del 962, sono stati digitalizzati e resi consultabili tramite il sito del CSVVA (ad eccezione degli ultimi due anni) con il seguente link: <https://www.voloavela.it>

INDICE DELLE RIVISTE



Numero 1 gennaio 1946
pagina 3

Numero 2 febbraio 1946
pagina 11



Numero 3 marzo 1946
pagina 19

Numero 4 aprile 1946
pagina 27



Numero 5 maggio 1946
pagina 35

Numero 6 giugno 1946
pagina 43



ANNO I — Numero 1

Esce al 15 di ogni mese.

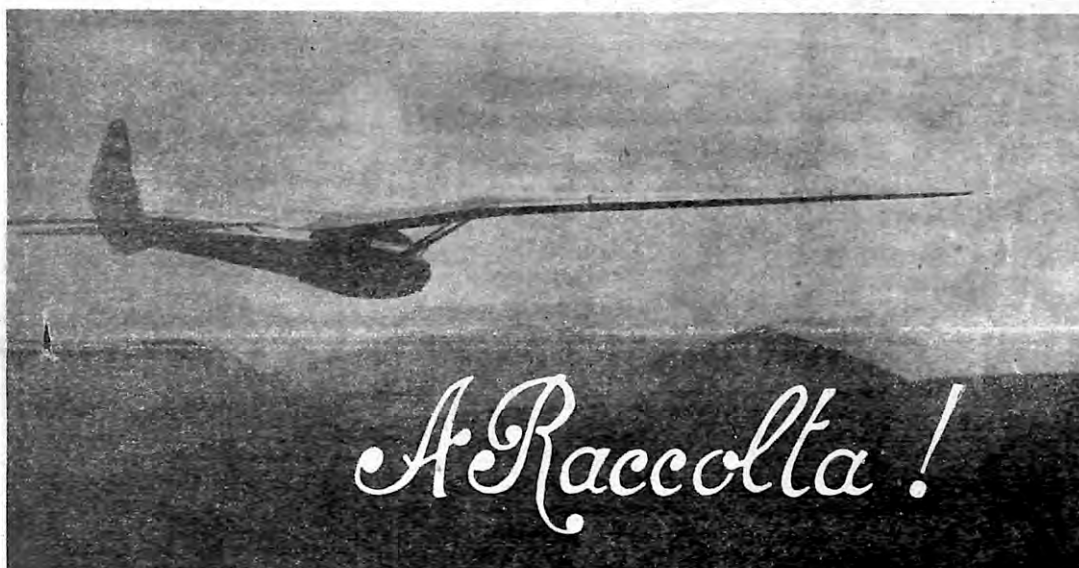
Sesto Calende (Varese) — GENNAIO 1946



Un numero L. 20 — Arretrato L. 25.—
Abb. annuo L. 210 — Semestrale L. 110

Direttore Responsabile:
PLINIO ROVESTI

Direzione, Amministrazione e Pubblicità
SESTO CALENDE - (Varese).



Volovelisti italiani, a raccolta!

La guerra, che ha distrutto tante cose, buone e cattive, ha disperso anche voi. Le scuole, che un giorno vi accolsero tanto numerosi, oggi son chiuse; i campi, da cui moveste un giorno in volo, sono deserti; le ali silenziose e pacifiche, che di tanto in tanto portavano un lembo d'azzurro nel vostro occhio e nella vostra anima, sono infrante.

Ma nel vostro cuore la passione per il volo senza motore non è morta. Voi vorreste rivivere quei bei giorni di sole che viveste sui campi di volo, compiere ancora quelle gioconde fatiche, godere ancora quelle inoblili gioie; ma non sapete come fare. Non sapete come ricostruire le vostre ali spezzate, non sapete dove trovare il maestro che vi insegna la tecnica del volo, non avete danari per potervi comperare il verricello, che vi consenta di staccarvi dal suolo e di lanciarvi per le vie del cielo.

Rimarrà dunque insaziata la vostra sete di volo?

No. Il volo a vela italiano deve rinascere, e rinascerà.

Rinascerà, perchè un popolo di poeti e di artisti, qual'è il popolo nostro, non può rinunciare a dare un'ala ai suoi sogni. Rinascerà, perchè una gioventù sana e generosa come la nostra ha bisogno e diritto di evadere, almeno per qualche istante, dalla meschina cerchia dei bisogni quotidiani e delle comuni miserie, per farsi più pura e più forte sotto il bacio del sole e la carezza del vento. Rinascerà, perchè

ai nostri giovani, che non sogliono mai misurare il rischio e la fatica, quando occorre misurarsi nelle gare sportive coi giovani degli altri paesi, non può essere negato di cimentarsi anche nel volo senza motore, lo sport più degno di un popolo di gloriose tradizioni civili, poichè per esso l'uomo tanto più sale, quanto più riesce a liberarsi dalla materia che lo fa greve. E rinascerà, non già quale fu in passato, 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 educarvi lo spirito al valore.

Questo periodico nasce per voi. Esso vuole offrirvi tutto quello che vi occorre per conoscere e praticare il volo a vela, inteso come attività sportiva. Ve ne vuol far conoscere la storia e insegnare la tecnica. Vuole offrirvi disegni e consigli per costruire da voi stessi le vostre ali. Vuole essere insomma il vostro amico e venire incontro a tutti i vostri bisogni.

Noi abbiamo fede nell'avvenire del volo a vela. Abbiate fede voi pure, e siateci vicini con la vostra simpatia e con la vostra collaborazione. E con fede riprendiamo, come un tempo, il nostro pacifico lavoro, mentre la Patria, dopo la bufera che l'ha sconvolta, va cercando la sua pace e le vie del suo domani.

LA DIREZIONE

RINASCITA

Crediamo di non errare pensando che siano molti oggi, in Italia, ad auspicare la ripresa del volo a vela.

Molti — s'intende — tra i giovani.

Ma ci sono i mezzi per la ripresa? Ci sono idee, programmi, organizzazioni?

Quando, nell'aprile dello scorso anno, la guerra venne a termine, dell'antica organizzazione velovolistica italiana non rimaneva quasi più nulla. Chiuse da tempo le scuole, dispersi istruttori ed allievi, distrutta o andata in deperimento la massima parte degli alianti e delle attrezzature di cui scuole e gruppi erano dotati. In tale condizione di cose parrebbe assurdo sperare in una ripresa del volo a vela italiano.

Parrebbe, ma non è.

La volontà di volare è rimasta immutata nell'anima dei velovolisti italiani, ed è ciò tanto vero che, non ancora spento l'eco del cannone, già si ricostituivano qua e là gruppi di velovolisti che, rabberciati alla meglio gli alianti che avevano potuto sfuggire alla furia devastatrice della guerra, riprendevano, sia pure in misura molto ridotta, la loro attività.

Poco più tardi — cioè nell'agosto — la rivista *Alata* rivolgeva un caldo appello ai velovolisti italiani per promuovere la rinascita del volo a vela nazionale e, in collaborazione con gli appassionati velovolisti del Politecnico di Milano, indicava e teneva, nell'ultima settimana di settembre, un convegno, a cui parteciparono piloti, tecnici, costruttori ed amici, con lo scopo di concretare appunto il programma della ripresa, che avrebbe dovuto realizzarsi nella primavera di quest'anno. Inoltre, per conoscere il pensiero dei velovolisti italiani sulle diverse questioni inerenti appunto alla ripresa, *Alata* bandiva un referendum, i cui argomenti formarono oggetto di ampia discussione al convegno milanese.

Il quale si concluse con la costituzione della Federazione Italiana di Volo a Vela (F.I.V.V.), retta provvisoriamente da un Consiglio di cinque membri eletti dagli stessi congressisti, alla quale furono affidati i seguenti compiti:

1) tutela degli interessi dei velovolisti, dei quali promuove la libera associazione e favorisce l'indipendenza;

2) studio e soluzione pratica di tutti i problemi riguardanti l'organizzazione e il funzionamento della nuova Federazione;

3) elaborazione dello statuto dell'associazione e del regolamento tecnico, da sottoporre all'approvazione del Convegno nazionale che avrà luogo a Milano presso la Sede del Politecnico, domenica 27 gennaio 1946.

Compito — come si vede — molto ampio e tutt'altro che facile, specialmente se si tien conto del tempo e delle circostanze in cui si doveva svolgere e dei mezzi quasi nulli di cui si disponeva. Si spiega così come i risultati pratici seguiti alla costituzione della F.I.V.V. non siano stati così importanti quali si era sperato che potessero essere. Eppure non era mancata, e non manca, negli uomini che le sono a capo né la competenza né la volontà di fare.

Alle varie difficoltà sopracennate venne ad aggiungere la sua influenza deleteria la polemica tra chi vorrebbe affidati gli interessi del volo a vela nazionale alla Federazione e chi li vorrebbe affidati invece all'Aero Club di Italia.

Dicono i sostenitori di quest'ultimo: — A che creare la Federazione velovolistica? Non esiste già l'Aero Club, cioè un ente che è il naturale promotore dell'attività velovolistica e il naturale tutore dei suoi interessi? E non è questo ente che la Federazione Aeronautica Internazionale ha preposto un tempo al controllo dei tentativi di primato, anche nel campo del volo senza motore, e che ha delegato alla concessione dei brevetti «A» e «B» di volo librato?

I sostenitori della Federazione, per giustificare la creazione di questo nuovo ente, rievocano il passato e trovano che gli Aero Club, prima, e la R.U.N.A., poi, diedero in generale prova di assai scarsa comprensione e sollecitudine per gli interessi del volo a vela, ai quali più spesso riuscirono d'incanto che



d'aiuto, e ciò fa oggi desiderare la costituzione di un ente nuovo che attenda seriamente a dar impulso e norma all'attività velovolistica, rinnovandola soprattutto nello spirito, in armonia con le tendenze proprie di questi tempi nuovi.

C'è poi chi vorrebbe risolvere la questione mettendo d'accordo alla meglio Aero Club e Federazione, dando, come si suol dire, un colpo al cerchio e uno alla botte. La qual cosa, se avvenisse, sarebbe la peggiore delle soluzioni, poiché un'esperienza non lontana, di quando cioè si contendevano il campo del volo a vela le organizzazioni giovanili del cessato regime da una parte e la R.U.N.A. dall'altra, ci ha mostrato quanto, dualismi del genere, sogliano riuscire perniciosi all'attività pratica.

Noi non prendiamo parte né per i sostenitori dell'Aero Club né per i sostenitori della Federazione, parendoci che tanto a favor dell'una quanto a favor dell'altro militino buone ragioni. Ci auguriamo solo, nell'interesse della nostra attività velovolistica, che non vorremo veder isterilita da contrasti e da polemiche, che la composizione del disaccordo avvenga presto, e non per vie di compromessi, ma con una decisione precisa, che elimini per sempre ogni possibilità di perniciosi dualismi e di perniciose interferenze.

Ma, in attesa che chi può e deve definisca la questione, che si deve fare?

«Primum vivere — rispondiamo — deinde philosophari». Cioè: lavorare intanto che i competenti dicano a quale dei due enti oggi in contrasto si deva prestare obbedienza e chiedere consiglio e aiuto. Lavorare, poiché oggi questo rappresenta per ogni velovolista il problema fondamentale, mentre il problema organizzativo, se anche di importanza grande nel quadro della vita nazionale, non ha, in relazione al primo, che importanza secondaria. Lavorare, per volare presto! Volare!

Ma come? Dove sono i mezzi? Come procurarsi un aliante, se oggi il più semplice dei libratori, acquistato presso l'industria aeronautica, può costare oltre 60 mila lire, e un verricello anche modesto ne può costare 100 mila?

Il problema è grave, ma la sua soluzione c'è. Ed è quella di costruire da sé quello che può occorrere all'attività dei rinascanti gruppi di volo a vela. Questa sola, per ora, è la strada per cui il volo a vela italiano può vincere la sua dura battaglia.

Velovolisti italiani, vecchi e giovani, amici insoddisfatti, valorosi aeromodellisti, cercate di ricostituire i vostri gruppi sportivi di volo a vela in seno o, almeno, a lato di aziende aeronautiche, di officine meccaniche o di industrie specializzate nella lavorazione del legno, presso le quali, dopo il lavoro, avrete più larghe possibilità di costruire direttamente e con modica spesa gli alianti necessari allo svolgimento della vostra attività sportiva. Cercate di guadagnarvi l'appoggio degli E.N.A.L. Aziende Aeronautiche unitamente alla simpatia delle vecchie industrie aviatriche, le quali, per quanto presentemente siano costrette a cercare nuove forme di lavoro per superare la crisi che le travaglia,

sono pur sempre in grado di offrirvi 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.

E voi, amici studenti, che serbate in cuore tanta nostalgica passione per il volo a vela, chiedete l'appoggio di chi regge i vostri Politecnici e i vostri Istituti industriali, presso i cui bene attrezzati laboratori potrete costruire quegli alianti, che domani vi offriranno la gioia ineguagliabile di veleggiare arditi e sereni per i placati cieli della Patria.

Velovolisti di tutta Italia, svegliatevi dal torpore opaco in cui vi ha gettati la bufera che ha sconvolto il mondo. Questo periodico sorge per confortarvi e guidarvi nella vostra fatica. Esso pubblicherà i piani costruttivi per la realizzazione dei velivoli e dei verricelli che vi occorrono, vi insegnerà come dovete servirvene, vi fornirà l'assistenza tecnica che vi abbisogna, contribuirà insomma a ridarvi la gioia di possedere un'alca e di potervene valere per salire in alto.

In alto! Con la carne e con l'anima. Tornate! Tornate sui campi di volo, riprendete le vie dell'azzurro, lungo le quali gli uomini si fanno più forti e più buoni.

PLINIO ROVESTI



Lezione teorica alla vecchia scuola di Pavullo

IL VOLO SENZA MOTORE



(1ª puntata)

Fin dalle sue remote origini l'uomo ha invidiato il nuoto ai pesci e il volo agli uccelli. Non aveva ancora assoggettato al suo dominio la terra, e già pensava a far suoi il mare e l'aria. Non c'è da stupirsi, se si tien presente l'insaziabile sete di grandezza e di potenza che gli tormenta l'anima e lo rivela di stirpe divina: «credo equidem, nec vana fides, genus esse deorum».

Ma se la conquista del mare da parte dell'uomo cominciò assai presto e presto giunse a buoni risultati, quella dell'aria riuscì assai più lenta e dura. L'uomo però non vi rinunciò mai. Il mito antico di Icaro, il sangue di ardimentosi pionieri, le meditazioni di molti uomini di scienza e di genio testimoniano che l'uomo non ha mai rinunciato al sogno che da millenni gli affascina l'anima: volare.

E se, oggi, l'uomo non è ancora riuscito a foggarsi quelle ali che la natura dona agli uccelli e gli artisti agli angeli, si può tuttavia dire che quell'antico sogno è divenuto, in qualche modo, realtà. Che, oggi, l'uomo vola. Non è agile, il suo volo, come quello degli uccelli, non è lieve come quello delle farfalle: troppo è ancora appesantito dalla materia; ma ha toccato distanze che i più audaci migratori non toccheranno mai, ma ha raggiunto altezze che l'aquila non raggiungerà mai.

Due sono state le vie finora percorse dall'uomo per tradurre in atto il suo desiderio: la prima lo condusse a costruire apparecchi che si usa designare come «più leggeri dell'aria»: più leggeri nel senso che la massa d'aria spostata dal loro considerevole volume è più pesante degli apparecchi medesimi, e da ciò avviene che questi si sollevino e navighino nell'aria. Tale per la mongolfiera, che tanto commosse, più d'un secolo addietro, il Montgolfier e il Leclercq; tali furono i primi dirigibili che, su la fine del secolo scorso e sul principio di questo, tanta meraviglia e tanta aspettazione destarono nell'animo della generazione che ci ha preceduti.

La seconda via condusse gli uomini a costruire invece apparecchi designati genericamente come «più pesanti dell'aria»: e sono macchine, talora munite di motore, talora senza, le quali, per sostenersi nel fluidissimo oceano dell'aria, devono comporre in armonia due forze della natura, e precisamente la forza di



(Pastello di G. Schneider)
Ricostruzione ideale dell'apparecchio immaginato da Leonardo da Vinci nel 1505 per volare a vela

gravità, che le richiama a terra, e la forza costituita dalla reazione opposta dall'aria alle superfici in movimento, che invece le spinge a salire. Tale è l'aeroplano, la macchina prodigiosa, per cui nessun orizzonte sembra abbastanza vasto, nè abbastanza profondo alcun abisso di cielo.

La nostra generazione è nata quando l'aeroplano a motore era già nato ed aveva già stupito il mondo con le sue prime conquiste: il sorvolo delle Alpi e la traversata della Manica. Il fragore petulante dei suoi motori aveva già cominciato a turbare l'infinito silenzio dei cieli. Così molti hanno potuto pensare che l'aeroplano fosse nato col motore, come ogni uccello nasce col cuore. E quando, non sono or molti anni, si sentì parlare di aeroplani che volavano senza motore, molti si stupirono come di cosa nuova e quasi prodigiosa.

Era una meraviglia dovuta solo a ignoranza storica. Oggi nessuno ignora come il volo senza motore abbia preceduto, e anche di parecchio, il volo a motore. Studi recenti hanno dimostrato come la divina mente del grande



Leonardo avesse, fin dai suoi tempi, ideato una macchina volante che, per i principi su cui si fonda e per le caratteristiche tecniche che presenta, non è molto lontana da quanto ha saputo poi mandare ad effetto la tecnica aeronautica moderna. Ma, lasciando da parte le divinizioni leonardesche, che non furono mai tradotte in realtà, sta di fatto che i primi voli compiuti dall'uomo con macchine più pesanti dell'aria furono appunto voli senza motore.

Vogliamo fare qualche nome? Ebbene, basterà ricordare il tedesco Lilienthal e il francese Chanute, i quali, tra il 1890 e il 1899, compirono una lunghissima serie di voli, che il primo coronò anzi col sacrificio della vita, e gli stessi creatori dell'aeroplano a motore, i fratelli Wright, americani, che prima e dopo la loro geniale applicazione, furono cultori appassionati del volo senza motore, sul cui cammino segnarono anzi la prima tappa gloriosa con 9 minuti e 45 secondi di volo.

Da quei lontani anni le fortune del volo silenzioso hanno toccato mete che parevano, e a molti paiono ancora, impossibili. Ci fu, è vero, un periodo di tempo nel quale la febbre che aveva preso tutti per il volo con motore fece quasi dimenticare il volo a vela, a cui pareva non restasse più alcuna parola da dire: un bel ricordo storico, e nulla più. Ma, dopo la prima guerra mondiale, particolari condizioni politiche interne ed internazionali favorirono, specialmente presso i popoli vinti, una appassionata ripresa di studi e di esperienze sul volo senza motore, nel quale non si tardò a ravvisare un efficace mezzo per mantenere vivo nel popolo l'interesse per l'aviazione, una

suggestiva scuola di arduo per migliaia di giovani, uno sport capace di esaltare e di elevare lo spirito umano, soprattutto per il fatto che, per esso, tanto più lungi e tanto più alto si vola, quanto più ci si libera da quella materia, che appesantisce le altre esercitazioni sportive.

Ebbene noi, nella persuasione di far cosa grata a molti amici del volo a vela, e particolarmente ai più giovani che, dopo aver foggato con pazienza e studio mirabili, tanti modelli d'alianti, attendono con impazienza il giorno in cui potranno possedere due ali valide e con quelle levarsi a volo, verremo pubblicando su questa rivista una illustrazione, di carattere più divulgativo che scientifico, del volo senza motore, nelle sue forme, nei suoi mezzi, nelle sue mete. La fede che noi da anni abbiamo riposta in esso per i prodigi che ha saputo compiere, e il bene che dalla pratica di esso sappiamo derivare a chi lo esercita, e che si compendia nell'affinamento dei sensi e nella elevazione dello spirito, ci guideranno nella nostra esposizione, la quale non ha altra pretesa che di farlo conoscere a chi lo ignora, farlo apprezzare di più a chi già lo conosce e lo pratica, farlo amare da tutti.

(Continua)

Pierre.

IL MOTO - ALIANTE POLACCO

«B. A. K.»

Il moto-alante «B.A.K.» è stato progettato in Polonia nel 1938 dal noto volovelista A. Kocjan. Esso è munito di un motore «Sarolet-Albatros» della potenza di 32 C.V. L'apparecchio è ad ala centrale a monolongherone, completamente a sbalzo ed interamente rastremata. Le due semiali sono fissate alla fusoliera con tre bulloni di facile montaggio. Il comando differenziale degli alettoni è montato su cuscinetti a sfere. La fusoliera elittica, ricoperta di compensato, possiede uno spazioso posto di pilotaggio, ben protetto ed in ottime condizioni di visibilità. La cappottina si raccorda perfettamente con la fusoliera; essa è stata appositamente studiata dall'Istituto Aerodinamico di Varsavia. Lo speciale carrello d'atterraggio è costituito da due «ballon» a bassa pressione, fissate a gambe di forza indipendenti e munite di ammortizzatori oleo-pneumatici, tali da acconsentire anche atterraggi in terreno fortemente accidentato. Il castello motore è costruito in tubi d'acciaio. Il serbatoio del carburante ha la capacità di 40 litri ed è di lamiera d'al-



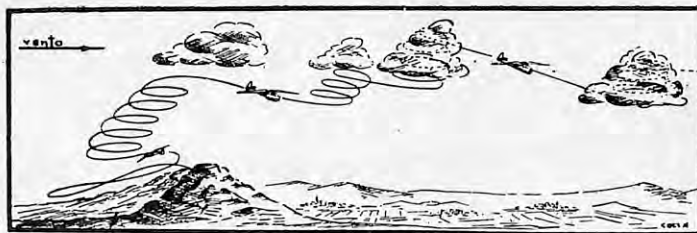
luminio saldato. Il motore è sospeso elasticamente per ammortizzare le vibrazioni.

Poco prima dello scoppio del conflitto mondiale il moto-alante «B.A.K.» ha stabilito — per la propria categoria — i seguenti primati internazionali: primato d'altezza con 4.595 metri; primato di durata, con combustibile limitato, con 5 ore e 24 minuti di volo.

Le principali caratteristiche del «B.A.K.» sono: Apertura alare m. 12,2 - Lunghezza m. 6 - Altezza m. 1,4 - Peso a vuoto kg. 177 - Carico utile kg. 100 - Velocità massima 152 km/h - Velocità di crociera 130 km/h.

VOLOVELISTI!

abbonatevi al nostro periodico:
è il modo migliore per dimo-
strarci la vostra simpatia.



Quando e come si effettua IL VOLO DI DISTANZA

Ivan Ovsianicov, il noto volovelista sovietico, famoso per i suoi primati nel campo della distanza, dopo un volo di oltre 600 Km., ad un pilota che gli chiese come egli riuscisse a conseguire questi miracolosi risultati, rispose: — Questi risultati sono stati possibili soprattutto, perchè in precedenza ho sempre studiato accuratamente la rotta dei miei voli in relazione alle condizioni meteorologiche. —

Non si scappa: la buona riuscita di un tal genere di volo esige due cose solo, un buon aliante e un pilota che sappia il suo mestiere. Un pilota che non si lasci prendere dalla febbre dell'improvvisazione, che conduce certamente all'insuccesso, ma che, al contrario, prepari il proprio volo fino nei più minuti particolari. Chi vuol volar lontano non deve dimenticare che ha bisogno di una rotta, lungo la quale si trovino numerose correnti ascensionali. Bisogna perciò che egli scelga per il proprio volo dei giorni nei quali si possa prevedere — e qui soccorre appunto la meteorologia — la formazione e la distribuzione uniforme su un vasto territorio di tali correnti. Se il pilota sa leggere le cartine meteorologiche che gli osservatori e gli Uffici Presagi sogliono quotidianamente pubblicare, non troverà difficoltà nello scegliere i giorni destinati alla prova e nel predeterminare la propria rotta. Questa, anzi, dovrà essere studiata con molta cura, fissando numerosi e ben riconoscibili punti di riferimento, per potere mantenere l'orientamento durante il volo, quando l'attenzione del pilota sarà in gran parte assorbita dalla ricerca delle correnti ascendenti, e solo in poca parte e di sfuggita potrà essere rivolta all'osservazione del terreno.

Studiata la rotta e scelto il giorno, occorre sottoporre ad un'accurata revisione l'aliante e, soprattutto, gli strumenti di volo. Il buon funzionamento del variometro ha, come ognuno comprende, importanza capitale. Non deve mancare a bordo una piccola riserva di viveri e di acqua, collocata a portata di mano del pilota; non deve mancare neppure il pacco sanitario per il caso in cui occorresse qualche soccorso d'urgenza; non devono mancare nemmeno gli attrezzi più semplici, che possono servire per una piccola riparazione: le peripezie di un lungo volo possono essere numerose e difficili, e chi è saggio nulla trascura per superarle. In fine, occorre provvedersi di indumenti pesanti, senza badare se la stagione è calda. Nelle scalate che l'aliante, durante il volo, darà alle nubi, verrà a trovarsi spesso ad alte quote, ove la temperatura può essere anche di parecchi gradi sotto zero: se il pilota non si sarà premunito contro il freddo, andrà incontro a sicuri disagi ed a probabili pericoli.

Quando tutto questo è stato preparato con la debita cura, si parte. Ma, anche qui, ci vuole dell'attenzione, per non partire né troppo presto, né troppo tardi. Partire troppo presto vorrebbe dire trovare lungo la strada correnti ascensionali ancora deboli, incapaci quindi di sollevare l'aliante a quelle alte quote, che gli consentano di superare la distanza che separa un'ascendenza dall'altra, ed esser costretti ad atterrare per ripetere la partenza più tardi. Partire troppo tardi vorrebbe dire

perdere le ore preziose in cui le correnti ascensionali sono più vigorose e perciò utilizzabili con maggiore profitto, e privarsi quindi delle migliori possibilità di riuscita. Occorre, dunque, studiare bene anche il momento del decollo. Vedete nel cielo formarsi e giganteschi i cumuli? Vedete salire dalla terra alte colonne di polvere aspirate da trombe d'aria? Vedete gli uccelli, con l'ali aperte e ferme, salire, salire, con volo a larghe spirali? Tutto questo vi indica la presenza sulla vostra zona di forti correnti ascensionali: questa è l'ora buona per decollare.

Via, dunque! Se il decollo avviene mediante traino aereo, sarà bene portarsi alla quota di 1000 o 1100 metri, prima di sganciarsi dal velivolo rimorchiatore. E non converrà abbandonare il cielo dell'aeroporto per iniziare il volo di distanza, prima di aver raggiunto la quota più alta possibile, dalla quale poi lanciarsi alla ricerca di altra corrente ascensionale.

È qui, che si inizia il volo di distanza vero e proprio, ed è qui parimenti che s'incontrano le prime difficoltà. Dove trovare, infatti, una di quelle preziose correnti ascendenti che, portandoci ad alta quota, ci potranno consentire un ulteriore scatto in avanti? Sotto una nube la troveremo, e più precisamente da quella parte della nube che è illuminata dal sole. E poiché sappiamo anche che il vento porta alla deriva le correnti ascensionali, così, in giornata di aria mossa, andremo a cercarle nelle zone sottovento della nube stessa. Il variometro ci rivelerà l'inizio dell'ascensione: la corrente è trovata, bisogna saperla sfruttare, non abbandonarla fin che non ci abbia portato al suo vertice. Né ci induca a lasciarla il fatto che essa sia debole: ciò dipende assai spesso dalla bassa quota a cui ancora ci troviamo o dal fatto che navighiamo ai margini della corrente ascensionale: lasciamoci portare verso l'alto, sia pure lentamente: vedremo ben presto come vada aumentando la velocità di salita e come venga così ad essere premiata la paziente attesa del pilota.

Ci si può chiedere fino a qual limite sia opportuno lasciarsi portare in alto dalle correnti ascensionali trovate. Si può rispondere, in via generale, che avere molta quota significa possibilità di percorrere grandi distanze e di mantenere una forte velocità, assai utile, questa, quando, usciti da una corrente, si voglia raggiungerne un'altra, senza perdere troppa dell'altezza prima conquistata; in via particolare, poi, si può aggiungere che — come ha dimostrato l'esperienza fatta da molti piloti — la quota più conveniente per il volo di distanza suole essere quella compresa tra la base e la cima delle nubi, perché qui si sviluppano normalmente delle correnti ascensionali forti. Le quali permettono di abbandonare lo svernante volo a spirale e di volare in linea retta. Naturalmente, il volo nell'interno delle nubi presuppone nel pilota un conveniente addestramento al volo cieco; se tale addestramento non c'è stato, sarà prudente norma quella di navigare sotto le nubi stesse.

Nel passare da una nube all'altra, ossia dall'una all'altra ascensione, si imprimerà al velivolo la massima velocità che gli è consen-

tita; ma, non appena si entri nella corrente ascendente, tale velocità dovrà venire fortemente ridotta, fino ad avvicinarsi al limite della minima. Naturalmente, prima di tentare il passaggio da una nube all'altra, il pilota deve calcolare se ha quota sufficiente per superare la distanza e per giungere sotto la nuova nube con una notevole quota di riserva, che gli consenta di riprendere la salita e prepararsi così a un nuovo balzo in avanti.

Cosa molto importante per la buona riuscita di un volo di distanza, è quella di disporre la rotta in modo di avere il vento in coda; e ciò, non già per lo scarso aumento di velocità che può derivarne all'aliante, ma perchè le nubi sogliono disporsi in file parallele al vento, e volare pertanto lungo la fila delle nubi vuol dire trovare sul proprio cammino una serie continua di ascendenze, le quali consentiranno all'aliante periodiche riprese di quota e il mantenimento di un'alta velocità di volo.

Può capitare, non ostante le cure del pilota per cercare le correnti ascendenti, di trovarsi all'improvviso entro una corrente discendente, che può far perdere al velivolo 4 o 5 o anche più metri di quota al minuto secondo. Converterà allora aumentare al massimo la velocità dell'apparecchio per allontanarsi il più presto possibile da quella zona nemica. Quando la perdita di quota divenga molto rilevante — qualunque ne sia stata la causa — converrà al pilota procedere ad un rapido esame del terreno, per scegliersi il luogo in cui sia possibile l'atterraggio. Tuttavia, egli non deve perdere in questo esame troppo tempo e togliersi con ciò la possibilità di utilizzare le deboli correnti che può ancora trovare e che gli possono permettere di riguadagnare altezza e di continuare il suo cammino. Prima di dichiararsi sconfitto, egli impegnerà tutta la sua esperienza, tutta la sua volontà, tutta la sua valentia tecnica per riportare la sua ala verso l'alto ed aprirsi così la via verso la contesa vittoria. Continuerà pertanto a resistere ostinatamente per mantenere e migliorare la sua quota; terrà presente che le correnti ascensionali, quando l'altezza dal suolo è poca, hanno un raggio ristretto, al quale dovranno adeguarsi le spirali del suo volo; terrà l'occhio costantemente al variometro, e quando vedrà che l'aliante non perde più quota, ed anzi ne guadagna, si rallegrerà: la battaglia è vinta, e presto l'altezza faticosamente riconquistata gli consentirà con un nuovo balzo in avanti di raggiungere una meta più lontana.

Il volo a spirale entro le correnti ascensionali richiede nel pilota qualche avvertenza. È bene che la spirale descritta dall'aliante rasenti la circonferenza della corrente, senza però uscirne. Allorché il pilota avverte nell'aliante una tendenza a sbandare, vorrà dire che la pressione della corrente ascendente si esercita su un'ala sola, e pertanto egli dovrà contrastare tale tendenza, virando in direzione contraria. Quando invece avverte che la pressione si esercita in maniera uniforme su tutte e due le ali, vorrà dire che il volo si svolge entro il cerchio della corrente, e allora le spirali potranno continuare a svolgersi regolarmente fino al raggiungimento di quella quota che si riterrà sufficiente al nuovo balzo in avanti.

Questo gioco di sapienza e di pazienza potrà durare fino a quando dalla terra alle nubi continuano a svilupparsi correnti ascendenti. Viene però il momento, nel corso della giornata, in cui i cumuli cominciano ad appiattirsi, a sfaldarsi, a dissolversi. E vano allora cercare sotto quelle nubi in sfacimento delle correnti ascendenti; ci si troveranno invece delle correnti discendenti, che trascineranno rapidamente il velivolo verso terra, se il pilota non si darà ad una fuga precipitosa. Quest'ora critica coincide sempre con il calar del sole. Le correnti ascendenti cominciano a indebolirsi, per poi cessare del tutto. Ma è bene che il pilota rammenti che, mentre vicino al suolo la loro energia si va spegnendo, a grandi altitudini essa si mantiene più a lungo viva e fervida. Ciò significa che, anche in quell'ora, è possibile al pilota esperto guadagnare ancora quota, molta quota, e così si sarà assicurata la possibilità di percorrere ancora una notevole distanza in volo planato (o anche in volo veleggiato, se incontrerà sul suo percorso, come spesso avviene, larghe zone di deboli ascendenze residue) prima di atterrare.

PLINIO ROVESTI

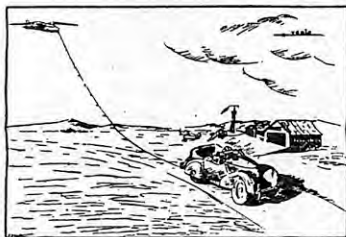
SISTEMI DI LANCIO DEGLI ALIANTI

Quello che, fino a qualche tempo fa, stupiva i profani, cioè come potesse un velivolo senza motore, staccarsi da terra e volare, domani non sarà più un mistero per nessuno, quando, per lo sviluppo che il volo a vela prenderà, vedremo per il nostro cielo, a stormi gli alianti, che volteggeranno, silenziosi e lievi in gara con l'aquila e coi falchi.

Orbene, dobbiamo esporre, in questo articolo, come avviene che un aliante, pur mancando di una sorgente autonomia di energia, riesca a distaccarsi dal suolo e lanciarsi in volo. Naturalmente, è necessario a questo scopo valersi di mezzi estrinseci all'aliante stesso, mezzi che vanno dalla corsa in discesa lungo il pendio di una collina — come usava il pioniere Lilienthal — al traino a forza di uomini — come usarono i fratelli Wright — al lancio con cavo elastico, all'autorimorchio, al verricello, all'aerotraino.

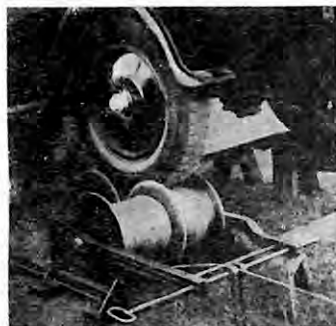
Ognuno di questi sistemi — se si eccettuano i primi due, caduti da gran tempo in disuso — presenta vantaggi a seconda delle circostanze di luogo e di tempo e a seconda della natura e dei fini del volo. In generale, il lancio con cavo elastico, con veicolo a motore, con verricello, viene effettuato quando ci si vuole limitare a far del volo librato; si ricorre invece al rimorchio con aeroplano quando si vuol fare del volo veleggiato vero e proprio, a meno che il lancio non avvenga da una montagna.

Spendiamo qualche parola intorno a questi vari sistemi di lancio, riservandoci di parlare in seguito più diffusamente dell'ultimo, il quale appare come quello che presenta i più cospicui vantaggi.



Il sistema di lancio con cavo elastico, pur acconsentendo di poter graduare l'impulso che si vuole imprimere all'aliante perché decolli e voli, costituisce una manovra che richiede molto tempo e moltissima fatica e che, per di più, sottopone la macchina e il pilota alla violenza dello scatto iniziale, per nulla piacevole e talora, anzi, pericoloso. Il cavo elastico, comunemente impiegato, ha un diametro di circa 18 millimetri e una lunghezza di circa 40 metri. Per mezzo di un anello viene agganciato alla prua dell'aliante, il quale è solidamente ancorato al suolo per la coda, i due capi del cavo vengono tenuti da due squadre di tiratori, i quali — al comando del pilota o di chi dirige l'operazione — si mettono in cammino, prima di passo, poi di corsa, in modo che le loro direzioni divergano di 50 o 60 gradi, per evitare di essere investiti dall'aliante al momento dello scatto. Quando si ritiene che la tensione del cavo abbia raggiunto una misura sufficiente, si libera dall'ancoraggio l'aliante, il quale scatterà nell'aria con tanta maggiore velocità, quanto maggiore sarà stata la tensione del cavo. Questo, poi, non essendo più teso, si staccherà da sé dal gancio di prua dell'apparecchio e cadrà al suolo.

Questo sistema che, nell'applicazione pratica, ha subito diversi adattamenti per poter dare maggiori garanzie di sicurezza, non consente di raggiungere delle quote notevoli, salvo che — come spesso vien fatto — il lancio non avvenga dalla sommità di una montagna, nel qual caso l'aliante, così lanciato, ha la possibilità di poter reggersi in volo per un tempo bastante ad un'utile ricerca di correnti ascendenti.



Un tipo di verricello molto semplice si può ottenere con l'ausilio di una qualsiasi automobile

Una variante apprezzabile di questo sistema di lancio consiste nel sostituire alla forza umana quella meccanica, facendo tendere il cavo elastico da un'automobile, che si muove con velocità crescente nella stessa direzione in cui, lasciato libero, scatterà l'aliante. Bisogna, naturalmente, che la tensione del cavo sia tale da poter imprimere al velivolo una spinta sufficiente a superare l'ostacolo costituito dall'automobile: un errore su questo punto, come pure un turbamento del pilota alla vista dell'ostacolo sulla traiettoria del suo volo, può cagionare una tragedia. Crediamo sia appunto questo pericolo quello che ha impedito a tale sistema di lancio di diventare comune nelle scuole di volo.

Un sistema, totalmente diverso dal precedente, è quello dell'autorimorchio.



Una novità: il verricello del Gruppo SIAI - MARCHETTI

Esso, tanto in auge in Inghilterra ed in America, non è mai stato praticato da noi se non a scopo sperimentale. Siamo certi però di non errare affermando che l'attuale scarsità di verricelli farà ben presto diventare l'autorimorchio popolare anche in Italia. Per la sua esecuzione, un'automobile, possibilmente potente



Un potente verricello - carro attrezzi

e veloce, viene a porsi dinanzi al velivolo da rimorchiare, sulla stessa sua direzione, e alla distanza massima richiesta dalla lunghezza del cavo che si impiega: che è di 80 metri per le strisciate, 200 per le rette, 350 e più per i lanci in quota.

È da tener presente che, nell'autorimorchio, il cavo di traino non è più elastico, ma rigido, e che l'aliante non è più ancorato al terreno, ma libero di seguire il veicolo rimorchiatore.

I volovelisti americani, per le rette e le prime parabole, sostituiscono spesso il cavo di acciaio con una fune di canapa o di manilla, della lunghezza di 150 metri, onde attutire gli strappi dovuti agli errori di manovra degli allievi inesperti. Va rilevato però che, se l'autotraino può vantaggiosamente sostituire il lancio a verricello nei voli in quota, la stessa cosa non si riscontra in quelle altre fasi del tirocinio che riguardano le «rette» e le prime «parabole» presso le scuole di volo librato. Nel campo della didattica, infatti, l'autotraino non è del tutto esente da pericoli, e la sua effettuazione richiede molta prudenza e la scrupolosa osservanza di alcune norme dettate dalla pratica. E, innanzi tutto, indispensabile che, tanto da bordo dell'aliante che della macchina trainante, la fune possa venire sganciata in qualsiasi istante. Qualora il rimorchio venga eseguito con una macchina sprovvista di sgancio, l'istruttore, da bordo dell'automobile, potrà tenere in mano un capo della fune, dopo averla fatta girare due volte attorno ad una balestra. In tal modo la fune stessa potrà essere trattata senza sforzo e facilmente abbandonata in caso di necessità.

L'autorimorchio è enormemente facilitato quando l'aliante da trainare è munito di ruotina e quando la macchina impiegata ha la possibilità di correre su terreno battuto, o, meglio ancora, su pista di lancio. L'aliante raggiunge così più facilmente la velocità di cui abbisogna per decollare, per sostenersi in volo e per guadagnare quota. Anzi, in tali condizioni ideali, si possono raggiungere altezze superiori a quelle realizzabili col sistema di lancio a verricello. Tuttavia crediamo che in Italia — nel campo didattico del volo librato — l'autotraino non sia destinato a conseguire la grande diffusione del verricello, che, per la sicurezza che offre, per l'economia di tempo e di carburante che consente, per la semplicità del suo funzionamento, è diventato oggi il sistema di lancio preferito dalle scuole di volo librato.

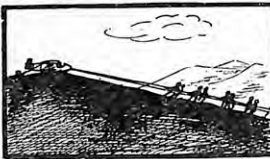
Un tamburo girevole, collegato al motore di un'auto, consente lo svolgersi e l'avvolgersi di un cavo d'acciaio lungo un migliaio di metri: questo è il verricello, che viene posto ad una estremità del campo di volo. All'altra estremità viene piazzato l'aliante, con la prua volta al verricello, al quale viene agganciato per mezzo del cavo. Mettendo in azione il verricello, il cavo si avvolge con velocità sempre crescente ed esercita una trazione sul velivolo, che si muove, striscia, si leva, sale e, quando ricade al suolo per il rallentamento conseguente all'arrestarsi del verricello, si libera libero e giocando nell'aria. Con questo sistema si possono toccare quote attorno ai 200 metri.



Pronti....



Camminare....



Correre....



Via!

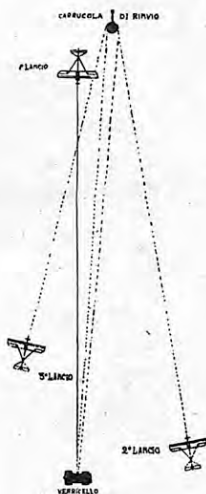
Impiegando due verricelli, posti alle due estremità del campo di volo, i lanci possono susseguirsi senza notevoli perdite di tempo e si ha la possibilità di svolgere una intensa attività didattica, particolarmente apprezzabile quando le scuole sono affollate di allievi.



La carrucola di rinvio sperimentata felicemente dal Gruppo SIAI - MARCHETTI

Disponendo di un solo verricello, è consigliabile l'impiego di una carrucola di rinvio, come è chiaramente indicato nelle illustrazioni qui riportate.

Concludendo, è ovvio che, qualunque sia il sistema adottato, l'istruzione degli allievi deve procedere per gradi: va però notato che, con l'impiego del verricello — sempre per quanto riguarda il campo didattico — riesce più facile



dosare la velocità da imprimere al velivolo, così che riesce più agevole e più razionale il passaggio dalla semplice strisciata al decollo, al volo in linea retta, alla virata a destra o a sinistra, al giro completo sul campo.

Technik8.

Volovelisti Italiani!

Domenica 27 Gennaio 1946
alle ore 10 tutti a Milano presso
il R. Politecnico in Piazza Leonardo Da Vinci, per partecipare al Convegno della Federazione Italiana Volo a Vela.

6

L. 210 "VOLO A VELA" per un anno

COSTRUIRE UNO "ZÖGLING", CON NOI

Le attuali urgenti necessità del volo a vela italiano ci hanno indotti a trattare la costruzione particolareggiata di un alianti libratore di primo periodo del noto tipo «Zögling». Questa macchina, di struttura semplicissima, sulla quale folle di giovani di tutti i paesi hanno provato l'indimenticabile brivido del primo distacco dalla terra, è stata concepita dai lontani pionieri del volo a vela tedesco ed oggi è largamente impiegata in tutte le scuole ove s'insegna a volare.

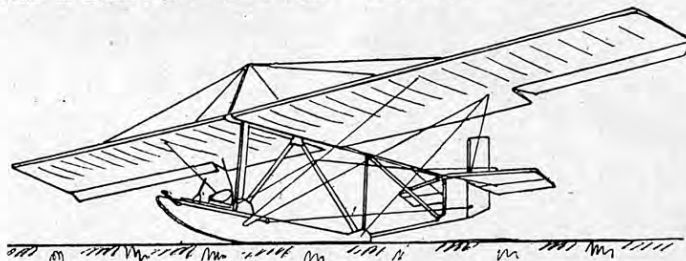
Il nostro «Zögling» è costituito sostanzialmente da un robusto corpo centrale, avente forma di triangolo, fatto di legno. Sotto di esso, è il pattino d'atterraggio; sul davanti è il posto del pilota e sono situati i comandi, totalmente scoperti questi e quello, col vantaggio, non trascurabile per chi comincia a volare, di godere di una completa visibilità e di rendersi più facilmente conto della maggiore o minore velocità dell'apparecchio durante il volo; le ali sono fissate alla parte superiore del corpo centrale e sostenute da un appropriato sistema di fili d'acciaio; all'estremità del trave di coda sono fissati gli impennaggi. Una estrema semplicità e una grande solidità di strutture caratterizzano questo apparecchio, destinato ad avviare i giovani che lo costrui-

una centina e l'altra sui longheroni. Sono ricavate dall'abete (rosso o bianco) tutte le strutture di forza e cioè: i longheroni principali alari, i longheroni degli alettoni e quelli degli impennaggi di coda, i puntoni e le diagonali dell'ala, il trave di coda ed il corpo centrale della fusoliera, fatta eccezione per il montante principale di quest'ultimo, che si ricava dall'Oregon Pine o dal Douglas Fir. Il pattino d'atterraggio si ricava invece dal frassino o dalla robinia.

Il compensato (di betulla o di faggio) è impiegato per i fazzoletti delle centine e per la giunzione di tutti i tralicci, nonché per il rivestimento del bordo d'entrata dell'ala.

Raccomandiamo vivamente di scegliere legname stagionato e di prima qualità, scevro da qualsiasi imperfezione (nodi, resine ecc.), con fibre unite, sottili e parallele.

Gli incollaggi saranno eseguiti tutti con colla fredda alla caseina del tipo extra per aviazione. Per la preparazione della colla alla caseina dovranno essere scrupolosamente seguite le seguenti norme: polvere gr. 100, -



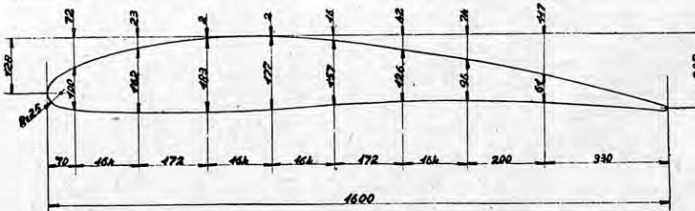
ranno alle prime conquiste nell'affascinante regno dell'aria. È un libratore, insomma, di basso costo, di facile montaggio, di riparazione agevole con attrezzature modeste: tutto ciò, sommato alla praticità grande di impiego, spiega il largo uso che se ne fa in tutte le scuole volevelistiche del mondo.

In tedesco «Zögling» significa «scolaro», perché appunto questo tipo di alianti serve per l'istruzione degli allievi.

Ecco le caratteristiche principali dell'apparecchio di cui tratteremo la costruzione: Apertura alare m. 10; Corda alare m. 1,60; Lunghezza m. 5,335; Altezza m. 2,11; Superficie portante mq. 16; Peso a vuoto Kg. 85; Peso totale Kg. 160; Peso per mq. Kg. 10.

Riteniamo intanto utile ed opportuno ricordare a quanti intraprenderanno la costruzione del nostro «Zögling», che l'inizio dei lavori dovrà essere notificato alla più vicina sede del Registro Italiano Aeronautico, per il controllo tecnico che tale Ente dovrà saltuariamente esercitare sulla costruzione stessa.

acqua gr. 170. - Versare la polvere lentamente nell'acqua mescolando. Tempo di mescolamento: 15 minuti primi. Tempo di riposo dopo tale operazione: altri 15 minuti. Applicazione abbondante della colla con pennello su superfici accuratamente rabotate (quest'ultima norma non ammette eccezioni). Applicazione della pressione di incollaggio - Distacco della pressione di incollaggio dopo un minimo di 15 ore. Durante l'applicazione della pressione d'incollaggio, la colla deve affiorare ai margini delle incollature sotto forma di gocce. Ove non si verifichi questo eccesso di liquido, l'incollaggio è difettoso. Il bordinio di colla che si forma in seguito all'applicazione della pressione, non deve essere asportato, fatta naturalmente eccezione per gli incollaggi dei compensati da mm. 1-1,5. Per le incollature dei pezzi di notevoli dimensioni si impiegano comuni morsetti da falegname, mentre per i piccoli pezzi si adoperano semplici mollette di filo d'acciaio a forma di anello tagliato, fra le cui punte si pressano



MATERIALE

Il nostro libratore verrà interamente costruito di legno, fatta eccezione naturalmente per le piastre d'attacco, la leva di comando e le trasmissioni relative, che sono di metallo. Le righe delle centine sono ricavate dal pino e così pure tutti gli angoli di legamento, nonché le strisce di riempimento tra

le parti da incollare. Tali mollette dovranno essere preparate dagli stessi costruttori in varie misure.

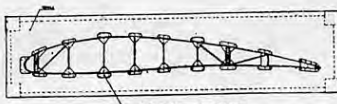
Le parti metalliche sono di acciaio dolce (ferro omogeneo) di resistenza non inferiore a 45 Kg/mmq. I bulloni e gli spinotti sono invece di acciaio al nichel da 60 Kg/mmq. di resistenza. Le altre parti verranno illustrate ogni volta che se ne presenterà l'occasione.

LA COSTRUZIONE DELLE CENTINE ALARI

Uno dei lavori la cui esecuzione richiede maggior tempo è quello della costruzione delle centine: cominceremo quindi senz'altro da loro.

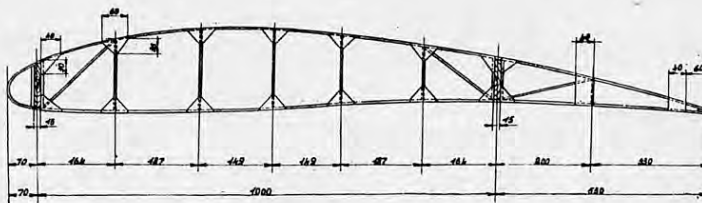
Nel nostro apparecchio il numero di tali centine è di 32. Esse sono costruite con listelli di pioppo di mm. 5 x 10. La sola variante si riscontra nelle centine tagliate in corrispondenza degli alettoni. Ad ogni modo anche per la costruzione di queste ultime si potrà utilizzare lo stampo impiegato per le centine normali, apportandovi una piccola modifica, che illustreremo a suo tempo.

Lo stampo è costituito da una tavola, perfettamente in piano, sulla quale tracciamo



con molta cura la nostra centina. I contorni del profilo e gli elementi del traliccio interno saranno delimitati da tanti blocchetti di legno, come è indicato nella figura. Nello stampo lo spazio corrispondente alla sede dei longheroni verrà riempito con due pezzi di legno duro riproducenti la sezione dei longheroni stessi (larghezza mm. 15, altezza mm. 85).

Costruite le 22 centine intere, prima di passare alla costruzione delle altre 10 centine d'alettone, modificheremo lo stampo aggiun-

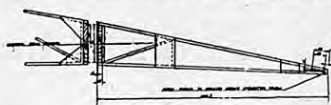


gendo un terzo blocchetto di legno duro che materializzi il longherone dell'alettone stesso (larghezza mm 11, altezza mm. 81.). Per far ciò, dovremo naturalmente spostare di un poco il corrispondente diagonalino del traliccio.

La costruzione della centina viene effettuata ponendo per primi nello stampo i listelli costituenti il contorno, che dovranno incurvarsi aderendo ai blocchetti di forma. Per ottenere una migliore incurvatura nella parte corrispondente al bordo d'entrata della centina, si dovrà smussare col pialletto, per circa 10 cm., un'estremità dei listelli e metterli poi in piega, serrandoli in apposita forma. Tale operazione sarà enormemente facilitata sottoponendo la parte dei listelli da curvare ad un bagno in acqua bollente per 15 minuti circa. Sarà così eliminata ogni possibilità di rottura della fibra legnosa. I costruttori dovranno approntare tali listelli il giorno prima del loro impiego.

Sistemati due di questi listelli nello stampo, previa incollatura della giunta a palette sul bordo d'entrata, si taglieranno i pezzi di listello del traliccio, incollandoli a quelli del contor-

no. I fazzoletti di compensato da mm. 1 — indicati nella figura — verranno successivamente incollati, da una sola parte della centina, sui punti di congiungimento dei listelli in parola, ai quali verranno fissati con 5 chiodini (semenza da calzolaio del n. 6). È bene ram-



Centina d'alettone.

mentare che anche tali fazzoletti di compensato, prima dell'incollaggio, dovranno essere regolarmente rabottati.

Dopo tre ore la centina potrà essere tolta dallo stampo.

(Continua)

Il falegname montatore.



GINO SULLANI, un narratore di buona razza, ha scritto per noi una serie di spassosi novelli volovelistici, che verremo pubblicando sul nostro periodico per tonificare il buon umore dei nostri lettori. I quali troveranno in queste pagine gaie e scanzonate di che ridere e... fare buon sangue.

Entrando una mattina dello scorso agosto al mio solito caffè, m'imbattei nell'amico Pippo. Lo salutai, e notai che ha il naso e la fronte deturpati da due larghi cerotti.

— Be' — gli chiedo — che sono codeste decorazioni? Hai, forse, bisticciato con Tatina? — Tatina, per chi non lo sapesse, è la fidanzata di Pippo.

Il quale, noiato forse della mia domanda, mi risponde asciutto: — Non ho mai bisticciato con nessuno.

— E allora? — insisto io.

— E allora... incidente di volo — conclude lui.

Vi dirò, tra parentesi, che il mio amico Pippo è un arrabbiato frequentatore dei campi di volo a vela, dove s'è già guadagnato un brevetto A, poi un brevetto B, e credo si prepari a conquistarsene tant'altri da pareggiare le lettere dell'alfabeto.

— Incidente di volo? — riprendo io, per nulla scoraggiato dal tono secco delle risposte.

— Racconta, racconta! — E mi affretto, per stimolare l'amico, ad ordinare due aperitivi. Ma quello sembra ancora poco voglioso di entrare in argomento: — Bah! È così tanto da poco... Non vale la pena di raccontarla.

— Ah, non sperare di cavartela così. Hai stuzzicato la mia curiosità, e non ti mollo, finché non m'avrai raccontato ogni cosa. Orsù!

— E per far cadere le ultime resistenze di Pippo, gli faccio scivolare sotto il naso l'astuccio delle sigarette e lo invito a servirsi. La tentazione è forte. Ne prende una, ed io mi affretto ad accendergliela. Non nasconde il piacere che ne prova. — Deliziosa! — dice. Ed io approfitto del suo entusiasmo: — Racconta, dunque!

E Pippo racconta. — Tu sai — comincia — che da qualche tempo mi vado allenando sul campo di Buonvento per conseguire il brevetto C di volo a vela. E sai anche che non è una prova molto facile, poiché si tratta di restare in aria, senza perdere quota, non meno di cinque minuti dal momento in cui ti sganci dall'aeroplano rimorchiatore. E non ce la puoi fare senza l'aiuto delle correnti termiche.

Sarebbe a dire?

— Sarebbe a dire di certe correnti d'aria calda, che si generano per l'azione calorifica del sole e che hanno la forza, se t'imbatti in loro durante il volo, di sollevarti col tuo alante e di portarti su su, magari fino a toccare le nubi. Mi sono spiegato?

Egregiamente.

— Dunque, per veleggiare ti ci vogliono le correnti termiche. E più ne trovi, e più puoi durare in volo; e più son forti, e più puoi salire. Ogni pilota d'alante ne va in cerca, ma talora capita che esse ti si offrano da sé, e allora, credimi, è una bella soddisfazione. Ti senti portare su su, nell'immensità azzurra da una forza invisibile, come se il cielo ti aspirasse dal suo abisso senza fondo. È una cosa meravigliosa.

— Ora divaghi, Pippo. Veniamo al fatto.

— Ci vengo subito. Tutti i giorni, dai primi

dello scorso luglio all'altro ieri, mi son venuto allenando alla grande prova. Tu a queste cose sei profano e non puoi capire che febbre ti mettono addosso. Di giorno volavo, di notte sognavo di volare, tanto che, anche a ripensarci, non so distinguere le impressioni della veglia da quelle del sogno. La vigilia del giorno destinato alla prova finale, l'altro ieri, ero stanco morto. Credo d'aver avuto anche un po' di febbre. Mi buttai sul letto, la sera, per prendermi un po' di riposo, ma senza speranza di chiudere occhio. E invece dormii.

— Pippo, tu torni a divagare, mi sembra.

— Credi davvero? E allora torniamo a bomba. Che sole, domenica, sul campo di Buonvento! Un caldo che bruciava, una luce che accecava. E che cumuli, nel cielo azzurro! Parevano cattedrali di neve erette da giganti. Arrivo. Salgo su l'«Alledola», che è il miglior alante di quella scuola di volo a vela, elegante come una signorina di buon gusto e così leggero che un alito di bimbo potrebbe sollevarlo in aria. Mi rimorchia l'istruttore Moalli con «Calabrone», un biplanino da turismo che fila come un accidente. Si prende quota in un momento: 200... 300... 500... 1000 metri. A 1200 mi sgancio dal rimorchiatore. Mi trovo proprio sotto un enorme cumulo, e penso che lì le correnti termiche non possono mancare. Non mi sono ingannato. La corrente c'è.

— Termica?

— Termica, si capisce. Che altro mai ci poteva essere?

— Non saprei.

— E allora statti zitto. Dunque, la corrente ascendente c'è, tant'è vero che il variometro segna salita. E una salita rapida: cinque metri per secondo. In breve mi trovo ad aver raggiunto una grande altezza. Su di me incombe, oscura, la nube. Ho l'impressione che una forza irresistibile mi traggia verso l'alto. Mi sembra di dover essere ingoiato, da un momento all'altro, da una voragine senza fondo. Provo come un senso di paura. Voglio liberarmene. Voglio sfuggire ai tentacoli della nube. Perciò, con una decisa picchiata, esco dalla corrente ascendente e punto la prua dell'«Alledola» in direzione di un altro cumulo che eleva la sua cupola scintillante a poca distanza dal primo. Ma non faccio in tempo ad uscire dai margini della prima termica, che mi imbatto in una seconda. Sono fortunato, oggi. I cinque minuti di volo veleggiato richiesti per la prova di brevetto sono ormai passati. La vittoria è sicura. Potrei scendere, ora, ma non voglio. Trovo delizioso quel volo in grembo alle misteriose correnti atmosferiche. Non sento più il

pesto... è quello del mio alante.
Ho... che il mio spirito, la mia
carne... macchina si siano fatti una cosa
sola con l'aria, in cui veleggio lieve come una
farfalla.

Pippo è, ora, infervorato nel suo racconto. Non c'è da temere che dia in secco. Ad ogni buon conto faccio un segno telegrafico al cameriere, che ci serve subito due amari con seltz, mentre faccio scivolare sul tavolino, davanti all'amico, l'astuccio delle sigarette. Egli ne estrae un'altra, che io mi affretto ad accendergli. Aspira la lunga boccata, tradizionale per ogni fumatore che si rispetti, poi riprende il suo racconto.

— Veleggio così, a lungo. Mezz'ora? Un'ora? Non lo so. Passo da una corrente all'altra. L'aria ne fredda tutta. Tuttavia, quella inusitata frequenza di correnti termiche, per cui sembra che tutta la massa dell'aria sia in moto verso l'alto, finisce con ruscarmi strana. Le mie cognizioni di meteorologia, di fronte a un fenomeno così vasto e così nuovo, vengono meno. E un'altra cosa mi riesce strana, quel caldo cioè che mi sento addosso, non ostante mi trovi ad una considerevole altezza. Il sole? Ma a quattromila metri d'altezza il sole non può scottare così. Mi sento la testa in fiamme. Che io abbia la febbre? Non ci sarebbe da stupirsi, data l'intensa fatica compiuta durante l'allenamento. Penso che sia prudente scendere, prima che mi vengano meno le forze. Abbandono perciò il volo a spirale o punto decisamente verso il campo di Buonovento. E mi pare saggio consiglio, perché certi brividi di freddo alla schiena, succeduti al gran caldo di prima, mi fanno pensare che io abbia davvero la febbre.

Ma ecco che mi capita ora il caso più strano di quella già strana giornata. Quasi non credo ai miei occhi. Che anche gli strumenti di bordo siano presi dalla febbre che divora me? Il fatto è che, per quanto io punti il muso dell'alante verso il basso e mi sforzi di volare in linea retta per atterrare rapidamente, in realtà, non solo non discendo, ma continuo a salire. Ed a salire con velocità impressionante, forse a sei, forse anche a sette metri per secondo. Trovo la cosa incredibile. Penso che per qualche causa sconosciuta gli strumenti di bordo errino nelle loro indicazioni. Ma no. Guardando fuori della cabina, m'avvedo bene che continuo a salire davvero, a salire prodigiosamente. Sotto di me, la terra fugge; intorno, l'orizzonte si va facendo sempre più ampio; sul capo mi si spalancha l'immensa voragine del cielo. Sento stringermi il cuore.

E qui Pippo, forse per liberarsi di quell'incomodo stringimento, ingoiò d'un fiato il bicchierino di cognac, che nel frattempo, in previsione di un epilogo drammatico dell'avventura, io avevo ordinato. Poi, rinfrancato, proseguì:

— Non ho vergogna a confessare d'aver provato un po' di paura. Perciò volevo discendere, discendere a qualunque costo, risentirmi ancora sotto i piedi la terra solida. L'abisso vuoto e muto in cui navigo, mi dà le vertigini, mi opprime, mi fa impazzire. Maledette le correnti termiche! Possibile che in tutto questo cielo, così ampio, così sereno, non ci sia un angolino tranquillo, non agitato da correnti di alcun genere, per il quale io possa sgattaiolare a terra? Sudo freddo. Mi sento vicino alla disperazione. In un parossismo d'ira e di paura mi butto a corpo perduto sul timone di profondità e premo quanto più posso. Perderò le ali. Io so bene, ma almeno discenderò. Mi romperò l'osso del collo, ma almeno toccherò terra. Non voglio restare prigioniero di quelle odiose potenze invisibili, che mi tengono in aria a mio dispetto. Invano! Continuo a salire. Ed è un salire inarrestabile, un salire che rovescia tutte le leggi della fisica, che sconvolge tutte le previsioni della meteorologia, che mi toglie il respiro, mi offusca la vista, mi nausea lo stomaco. Cinquemila metri? Seimila? Settemila? Chi lo può dire? Preso dalla disperazione, decido di buttarmi giù col paracadute. Ecco mi in piedi. Guardo con terrore l'abisso che mi si spalancha dinanzi. Un lampo di esitazione. Poi, giù, a capofitto!

A questo punto fui io, a trangugiare il bicchierino di cognac che mi stava davanti. Confesso d'aver sentito un certo brivido nella schiena, come se fossi stato io a gettarmi col paracadute, e non Pippo. Il quale frattanto continua il suo racconto.

— Qui comincia la parte veramente drammatica della mia avventura. Per alcuni secondi precipito a velocità spaventosa. Ho gli occhi chiusi, il cuore stretto nell'angoscia. Poi, uno strattone violento. Il paracadute s'è aperto. Infatti la discesa si fa dapprima moderata, poi più lenta, finché cessa del tutto. Sbalordito meraviglioso. Perché non scendo più? Anzi, perché riprendo a salire? Giacché, non c'è alcun dubbio, io risalgo. E risalgo velocemente. Un pensiero mi balena nella mente e mi dà la spiegazione del fenomeno incredibile. Certo è una corrente termica che investe il paracadute e gli impedisce di scendere, lo obbliga anzi a risalire. Sono un'altra volta prigioniero delle forze misteriose dell'aria, condannato dal loro ostinato capriccio a vagare senza meta per il cielo.

Per quanto tempo continuo a salire? Non lo so. Mi prende un dolore acuto per tutto il corpo, e lo attribuisco allo stiramento dei muscoli causato dalle bretelle del paracadute. In breve quel dolore si fa insopportabile. Aggiungo ad esso l'angoscia prodotta in me dal mistero di quella salita inarrestabile, e non stenterai a comprendere come ad un certo punto, preso da un senso di infinita disperazione, io abbia provato il bisogno irresistibile che tutto ciò finisse, una buona volta, fosse anche nella morte. Così, senza avere coscienza precisa di ciò che faccio, sfidavo ad una ad una le bretelle del paracadute... e mi lascio cadere nel vuoto.

— Brrr! E non sei morto? — mi scappa di bocca.

— Non pare — risponde, serio, Pippo — se son qui a parlarti. — M'accorgo d'aver detto una scemenza. Ma non è la prima volta che mi capita, e del resto capita un po' a tutti, nevero? Pippo intanto continua la sua narrazione, evidentemente rinfrancato da un secondo bicchierino di cognac, che nel frattempo ho avuto cura di far servire a lui ed a me. Per prendere coraggio ad ascoltare l'epilogo della drammatica avventura, bevo io pure.

— Quello che provai, dopo essermi liberato dal paracadute, non te lo so dire. Vedevo la terra avventurarsi contro con velocità fulminea. Tutto stretto in me, con la gola arida, col cuore pietrificato, precipitai per attimi senza fine. Un urlo disperato, poi l'urto violento, ed ebbi a giacere immobile sul terreno.

Sono esterrefatto. — E... come te la sei cavata? — chiedo timidamente.

— Lo vedi. Con un paio di bernoccoli guaribili in tre o quattro giorni. — Pippo è un ragazzo fortunato, molto fortunato.

— Ma sai — gli dico — che è miracoloso?

— Miracoloso? Che c'è di miracoloso?

— Caspita! — dico io — Cadere da cinque o seimila metri di altezza, senza paracadute, e con la sola conseguenza di due o tre trascurabili bernoccoli, non è miracoloso?

Pippo mi guarda con aria di commiserazione. — Ma non hai ancor capito, imbecille, che quel volo e quella caduta sono stati solo il sogno di un febbricitante?

Devo avere in questo momento una faccia inconfondibile di scemo, perché Pippo si mette a ridere sonoramente. Cerco di scusarmi: — Gli è che tu m'avevi parlato di un incidente di volo, e io credevo che... E i bernoccoli, dunque? Hai sognato anche quelli?

— I bernoccoli me li son fatti davvero, cadendo dal letto nell'agitazione della febbre. Come vedi — aggiunge beffardo — un volo e una caduta ci sono stati veramente.

— Già, già! — concludo io a denti stretti. E trovo che Pippo non è affatto quel ragazzo simpatico, che tutti dicono; al contrario... E quanto alle correnti termiche, via, è meglio non parlarne. Così mi levo piuttosto mortificato, brontolo un saluto distratto e me ne vado, lasciando a Pippo la cura di pagare le consumazioni...

GINO SULLANI

(Al prossimo numero «Vento di pendio»).

Il nostro periodico pubblica gratuitamente notizie e fotografie sull'attività volovelistica dei Gruppi, degli Aeroclub e delle altre libere associazioni. Inviare le corrispondenze non più tardi del primo di ogni mese alla Direzione di *Volo a Vela* - Sesto Calende (Varese).

CRONACA LITE

A Milano i valorosi volovelisti del Politecnico stanno dando gli ultimi ritocchi al «Pinocchio»: un magnifico veleggiatore che in primavera farà molto parlare di sé, e sul quale intratteremo presto i nostri lettori.

A Varese il locale Aeroclub, in collaborazione coll'E.N.A.L. Aziendale dell'Aeronautica Macchi, ha costituito una sezione volovelistica che, riprendendo le tradizioni del vecchio Gruppo Varesino, inizierà, nella prossima primavera, un'intensa attività di volo librato e veleggiato. Intanto si sta provvedendo alla rimessa in efficienza dei cinque «Allievo Cantù» e dell'«Asiago» di cui la sezione dispone, nonché alla costruzione di un verricello.

A Parma si lavora intensamente con... senza motore. Nel prossimo numero riferiremo dettagliatamente sull'attività dei tenaci volovelisti Parmigiani.

A Sesto Calende (Varese) il Gruppo Sportivo di Volo a Vela dell'E.N.A.L. Aziendale «Sia-Marchetti» ha rimesso in efficienza due vecchi «Zögling», un «Cantù» e due veleggiatori del noto tipo «Vizzola». In questi giorni è stata inoltre ultimata la costruzione di un nuovo tipo di verricello, che illustreremo nel prossimo numero. Tale verricello è stato felicemente sperimentato, unitamente al sistema di lancio con l'ausilio della carrucola di rinvio, che accennate lo svolgimento di una intensa attività didattica di volo anche con l'impiego di un solo verricello.

A Gallarate, Busto Arsizio e Legnano alcuni appassionati aeromodellisti hanno costituito tre nuovi Gruppi di volo a vela in seno ai rispettivi Aeroclub. Tali Gruppi provvederanno direttamente alla costruzione degli alianti necessari allo svolgimento della propria attività di volo.

Ad Arona (Novara) uno sparuto gruppo di aeromodellisti, capitanati da due ragazzi in gamma, Camia e Grossi, hanno recuperato e rimesso in efficienza un vecchio e rattoppato «Zögling», col quale hanno furtivamente... starnazzato lungo i declivi delle montagne che circondano il Lago Maggiore, per tutta la durata della scorsa stagione estiva.

«O la va o la spaccia» è il motto ed il nome imposto all'Associazione di questi ardimentosi aquilotti, i quali, recentemente, hanno chiesto ed ottenuto di svolgere la loro attività in seno al Gruppo Volovelistico «Sia-Marchetti» di Sesto Calende, dal quale riceveranno assistenza ed appoggio.

A Tradate (Varese) il Gruppo Aeromodellistico del Collegio Arcivescovile ha ormai ultimato la costruzione di un interessante alante, progettato dall'Ing. Ernanno Bazzocchi e realizzato sotto la direzione del Rev. Don Nagel, un giovane sacerdote entusiasta del volo a vela. Ci troviamo di fronte ad uno di quegli alianti intermedi che assumono caratteri propri dei liberatori e dei veleggiatori e che pertanto è difficile assegnare all'una o all'altra categoria. L'apparecchio è ad ala monolungherone, rettangolare e con le estremità arrotondate. Ha 10 metri d'apertura e 12,5 mq. di superficie portante. La fusoliera, lunga m. 5,8, è a sezione romboidale e richiama alla mente la caratteristica sagoma del piccolo veleggiatore inglese «Scud». Le prove pratiche di volo di questo nuovo alante sono attese con molto interesse negli ambienti volovelistici lombardi.

A Firenze è stato istituito, in seno all'Aero Club, un Centro di Volo a Vela, per iniziativa di un gruppo di appassionati volovelisti. E in programma la costruzione diretta di un alante e, in attesa dell'attività di volo, l'organizzazione di speciali corsi teorici di aerodinamica, meteorologia ecc.

L'Aero Club di Firenze invita tutti i volovelisti della provincia presso la propria Segreteria in Piazza Antinori, per mettersi in contatto con gli organizzatori del nuovo Centro.

La riproduzione anche parziale è vietata se non si cita la Rivista. La responsabilità degli articoli firmati resta agli Autori.

Pubblicazione autorizzata dalla R. Prefettura di Varese
Tip. ALA - Varese, Via Sempione, 10 - Telefono 11-13

ANNO I — Numero 2

Esce al 15 di ogni mese

Sesto Calende (Varese) — FEBBRAIO 1946

VOLO A VELA

Un numero L. 20
Arretrato L. 25
Abb. annuo L. 210
Semestrale L. 110

Direzione, Ammin.
SESTO CALENDE
[Varese]

PERIODICO DEI
VOLOVELISTI ITALIANI

UNO SGUARDO AL PASSATO ED UNO ALL'AVVENIRE

Le nostre vive insistenze si hanno ottenute dal « papà » del volo a vela nazionale l'interessantissimo articolo che segue, nel quale, con serena obiettività ed acuta penetrazione, sono esaminati indirizzi e sviluppi dell'attività velivolistica prebellica. La ventennale esperienza di Texou nel campo del volo a vela conferisce alle sue considerazioni un ineguagliabile valore. Noi siamo anzi persuasi che esse possano grandemente giovare a tutti coloro che, avendo fede nella rinascita del volo a vela nazionale, desiderano trovare un sicuro orientamento per il loro lavoro di domani.

Il regime armistiziale, tuttora in vigore, ha impedito ed impedisce le attività aeree, escluse quelle dell'aviazione militare che, anche con funzioni di trasporto passeggeri, si svolgono sotto il controllo degli alleati, talché il nostro Paese può considerarsi quasi privo di aviazione propria specie civile o sportiva. E il volo a vela non sfugge alla regola.

Non è detto tuttavia che senza il divieto alleato il nostro cielo potrebbe essere percorso da aerei da turismo o da alianti: purtroppo la guerra ci ha lasciato in condizioni di materiale che ci ricordano quelle dei primordi dell'aviazione.

Costatazione questa che non può passare per la nostra mente senza provocare un'ondata di ricordi che nell'angoscia dell'ora, costituiscono forse il solo balsamo per i nostri cuori: non soltanto perché attraverso le rievocazioni di un passato lontano o recente gli aviatori, quelli veri, possono trovare il con-

forto e l'orgoglio della certezza di un dovere compiuto sino in fondo, ma anche perché in quanto essi hanno saputo compiere in passato vi sono gli elementi per la garanzia di un domani non oscuro ed operoso. Ad onta di tutto, quando la Pace sarà ridata al nostro Paese, gli aviatori italiani non resteranno assenti dalle civili contese, superata la crisi, torneranno a solcare le vie del cielo. Fra essi i primi saranno i volovelisti.

Il volo a vela, attività dalle modeste esigenze, interessando soprattutto i giovani, possedendo gli elementi per dare le soddisfazioni del volo a chi ne sente l'acuta nostalgia e ai neofiti attratti dal suo fascino; il volo a vela, nelle particolari condizioni del nostro paese, risolto il capitale problema del suo finanziamento, ha molte probabilità di giocare un ruolo di non secondaria importanza nella prossima attività aerea italiana.

Qualcuno potrà forse sorridere del nostro ottimismo come di una puerile ingenuità. Apparterrà certo alla schiera di coloro, e non furono pochi, i quali ci computavano come dei fissati o dei maniaci perché anche molti anni or sono avevano il « pallino » del volo a vela e osavano reclamare che vi si dedicassero energie e mezzi.

Doveva poi essere la guerra ad incaricarsi di dare una parola definitiva anche per questo. Chi non comprese allora la nostra fede deve aver concluso, se in possesso di sufficiente obiettività e memoria, di non aver saputo vedere là dove altri videro molto chiaramente.

Non è spirito di vana polemica o ricerca

di postume amare soddisfazioni che ci inducono a riprendere l'argomento prediletto, bensì la nostra non esausta passione e il desiderio di fare ancora qualcosa e di offrire il modesto contributo della nostra non breve esperienza. Ed è quello che cercheremo di fare nella ricerca di una soluzione del problema fondamentale, quello del finanziamento.

Cominciamo anzitutto da uno sguardo al passato per quanto ciò possa sembrare ozioso. Ma possiamo noi dimenticare i nostri caduti, il loro sacrificio, le mete raggiunte e perché no, gli errori compiuti? Non lo possiamo non solo per ragioni sentimentali, ma perché sarebbe imperdonabile errore dimenticare le lezioni del passato e disperderne i frutti.

Il volo a vela italiano ha avuto una fisionomia particolare che lo ha distinto fra i movimenti similari delle altre nazioni. Il nostro è stato quello che più di ogni altro ha avuto spiccato carattere precoronautico. L'enorme numero di attestati B, confrontato ai pochi brevetti C e C d'argento ne è l'indice più significativo. Ne è conseguito che mentre in materia di volo librato ci siamo fatta una vastissima esperienza e abbiamo ottenuto risultati che sarebbe ingiusto non ammettere, nel settore del volo veleggiato siamo rimasti molto in arretrato. Il che ha finito per nuocere anche al nostro prestigio aeronautico e al volo a vela italiano.

Molti i licenziati dalle scuole elementari, pochi da quelle medie, rarissimi i laureati dalle università.

Ecco tradotto in termini e paragoni scolastici il panorama del volo a vela italiano dopo 15 anni di attività.

Valendo trarre il maggior utile dalla organizzazione delle scuole si è dato un carattere eminentemente pratico alle lezioni nel senso di preparare gli allievi a ciò che avrebbero dovuto in seguito apprendere pilotando apparecchi a motore. Eliminando ed omettendo quanto aveva carattere sportivo si è inteso ridurre ed evitare spese considerate improduttive perché ritenute superflue alla preparazione degli allievi piloti militari.

Fatte queste costatazioni con l'obiettività che ci è cara non ci lasceremo trasportare dal temperamento autolesionista proprio di molti italiani per ingolfarci in una facile e sterile critica, che sarebbe anche di cattivo gusto.

Ci preme invece farne seguire un'altra che non si può onestamente omettere, e cioè che, per quanto in misura inferiore e in forma diversa di quella desiderata, il nostro volo senza motore ha avuto i mezzi finanziari che gli hanno consentito di esistere. Si tratta ora di studiare le eventuali possibilità di finanziamento che la nuova situazione politica ed economica italiana può offrire. La risoluzione di questo problema è per noi di capitale importanza poiché siamo sinceramente convinti che senza finanziamenti esterni e adeguati il volo a vela non può esistere.

L'affermazione è grave ma fondata su esperienze e conoscenza che non si possono facilmente mettere in disparte.

Uno sguardo al passato convincerà gli eventuali increduli e dimostrerà anche come e quanto il lato finanziario abbia influito sull'indirizzo tecnico del movimento. Già sul lato che più facilmente si presta alla critica.

IL VECCHIO FINANZIAMENTO

Tutti sanno che il volo senza motore italiano ha goduto delle sovvenzioni o contributi esterni e cioè:

- del Ministero dell'Aeronautica, che oltre a mantenere la scuola di Pavullo provvedeva a retribuire tutti gli istruttori militari assegnati alle varie scuole e concedeva altre facilitazioni e aiuti sotto forma di cessioni di immobili e di materiali.

- delle organizzazioni giovanili del defunto regime, sulle quali gravavano le scuole di volo librate per una spesa annua che si aggirava attorno ad un milione di lire.

La R.U.N.A., a sua volta finanziata dal ministero stesso, provvedeva alle attività di volo vellegiate.

Faceva erezione l'attività del C.V.V. del Politecnico di Milano che si può considerare vissesse di vita propria.

Non è un segreto che gli Enti finanziatori non abbiano attribuita la dovuta importanza all'adozione di un diverso e più felice indirizzo tecnico della nostra attività. Per una strana incomprensione della importanza del volo senza motore, il Ministero, anche perché assorbito dai più gravi problemi, vi dedicò scarsa attenzione limitandosi ad aiutare e controllare tecnicamente le scuole di volo librate e ad esigere che i giovani che vi conseguivano l'attestato B possedessero gli altri requisiti necessari per l'ammissione alle scuole di pilotaggio militari.

Al P.N.F. che aveva affrontato la nuova attività con suprema leggerezza, pareva di fare anche troppo per l'aeronautica, mantenendo le scuole di volo librate; ci si accontentava di pubblicare sui fogli d'ordine il maggior numero possibile di attestati. E se questi ad un certo momento divennero B in luogo di A, ciò non dipese certo dai gerarchi i quali poco ne capivano e non potevano conoscere ed apprezzare la sostanziale differenza fra gli attestati e il brevetto C.

Alla R.U.N.A., e prima ancora all'Aero club, sarebbe spettato il compito l'onore e l'onore di creare e sviluppare un vero movimento sportivo velovelistico, ma anche per ragioni economiche, arrivò con molto ritardo

dopo essersi fatto precedere da un Ente politico meno indicato ma più dinamico e intraprendente.

Si ebbe così per parecchi anni una dispersione di forze che non mancò di farsi sentire sui risultati.

Non mancarono i tentativi di riunire sotto un unico Ente tutte le attività veloveliche, ma sino al 1939 non si concluse nulla perché nessuno, vale a dire R.U.N.A. e Ministero, non si sentiva di assumere l'onere del mantenimento delle scuole già gravanti sul Partito.

In tutte queste vicende di carattere prevalentemente organizzativo e finanziario chi fece le spese fu proprio il volo a vela.

Oggi è utile rievocare questi errori, ma è anche doloroso pensare che con gli stessi mezzi diversamente impiegati avremmo potuto ottenere ben altri risultati.

E qui conviene farci una domanda alla quale non ci sentiamo di dare una risposta del tutto esauriente. Dove trovare i mezzi per far rinascere e sviluppare il nuovo volo a vela?



Secondo quanto assicurano i velovelisti del Gruppo «Sai-Marchetti» questa è il primo alante che ha volato in Alta Italia dopo il 25 Aprile 1915. La fotografia è stata eseguita sul campo di Lergiate (Varese) il 9 Maggio dello scorso anno.

Noi crediamo alla fede ed alla buona volontà di molti giovani, vogliamo attribuire loro capacità e virtù aumentate dalla ritornata libertà e dal clima democratico, ed una maggiore spontaneità nella vocazione che li spinge sui campi di volo, ma non possiamo pensare ad una fioritura di gruppi, alla riapertura di scuole, aimenti sportivi nazionali e internazionali prima che sia risolta in maniera non alacoria una forma di finanziamento che offra ai volenterosi le possibilità materiali che sarebbe assurdo pretendere totalmente da loro.

Non va dimenticato che gli appassionati italiani sono stati molto viziati: essi hanno potuto dilettarsi nel volo a vela e in quello librate senza dover ricorrere che in piccola misura alle proprie tasche o a quelle dei genitori, beneficiando di facilitazioni che i loro colleghi di molte altre Nazioni avrebbero invidiato.

Non va infine dimenticato che in tutti i paesi a forte sviluppo velovelico l'organizzazione era sovvenzionata dallo Stato o da enti parastatali e in forme più o meno palesi. Sovvenzioni ed aiuti che venivano impiegati soltanto per le spese di carattere tecnico e organizzativo, dovendo gli allievi provvedere per proprio conto alla loro manutenzione durante la permanenza alla scuola o al campeggio.

I GIOVANI E IL VOLO A VELA

Il nostro amore per la verità ci induce a portare il nostro esame retrospettivo anche al comportamento dei giovani di fronte ai problemi del volo a vela.

Gli amici non si additano se saremo sinceri e severi, in ogni caso le accuse e i rimproveri riguardano non chi ha creduto al volo a vela ed ha risposto al suo richiamo bensì la massa rimasta assente, lontana, agnostica, talché si possono trarre le seguenti non liete conclusioni:

1°) Fatte le debite e lodevoli erezioni, il volo a vela italiano è stato iniziato, organizzato, sovvenzionato, disciplinato da Enti ufficiali che gli hanno impresso indirizzi non sempre aderenti alle sue vere finalità. L'iniziativa privata, se non fu incoraggiata, non venne nemmeno ostacolata — salvo il periodo del più radicale accentramento da parte della R.U.N.A. nel 1939 —.

2°) La partecipazione dei giovani, ai quali

non si chiedeva il più piccolo sacrificio finanziario, non ebbe la spontaneità e la qualità che uno sport di sì alta nobiltà avrebbe giustificato.

3°) Tra gli studenti in generale e gli universitari in particolare il volo a vela non ha suscitato l'entusiasmo che sarebbe stato più che giusto attendersi.

4°) Il volo a vela non può sussistere, svilupparsi e prosperare senza l'apporto finanziario di Enti pubblici o privati.

Se si vorrà, come siamo certi, far rinascere il nostro volo a vela, sarà opportuno non trascurare le conclusioni su riportate alle quali siamo giunti dopo un'esame retrospettivo compiuto a fini costruttivi e con la più serena obiettività.

È vero che in passato l'adesione dei giovani ha lasciato desiderare, — e per adesione intendiamo di fare del volo a vela anche a costo di sacrifici — non è detto che ci si trovi di fronte ad un fenomeno contro il quale non si possa far nulla. Occorrerà agire meglio che in passato per invogliare i giovani e soprattutto gli studenti ad organizzarsi, a frequentare le scuole di volo a vela che risorgeranno, dar vita a Gruppi.

Il magnifico esempio del C.V.V. del Politecnico di Milano è un sintomo di quanto possa la volontà, la serietà d'intenti, l'amoroso studio dei problemi; questo esempio non deve restare isolato ma deve avere emuli in ogni Ateneo d'Italia.

Occorre però che l'opera di diffusione, di propaganda di divulgazione e di attrazione venga perseguita col massimo vigore. Opera affidata alla stampa e in particolare a quella tecnica e specializzata che ha cominciato assai bene.

Ma il problema economico resta sempre quello principale e il più difficile. Pur affermando che è errato il principio dell'offrire tutto ai giovani senza chiedere loro se non il piacere di volare, siamo assolutamente convinti che anche col contributo dei partecipanti alle attività il volo a vela necessita di essere generosamente sovvenzionato.

Ora ammessa come inderogabile questa necessità è opportuno domandarsi chi potrebbe o potrebbero essere i finanziatori.

Le condizioni economiche della Nazione, sremata per il tremendo inutile sforzo compiuto lasciando adito a poche speranze, ereditiamo tuttavia che non si debba lasciare tentata nessuna via pur di ottenere il minimo di aiuti indispensabile.

Anche lo Stato avrebbe il dovere di intervenire in quanto il volo a vela è attività che non può essere più discussa. Se il mondo si assesterà, e sarebbe ora, il volo a vela farà parlare di sé o lo vedremo incoraggiato — leggi sovvenzionato — anche in Paesi che prima lo avevano come si suol dire «snobbato».

Le prossime Olimpiadi lo vedranno certamente fra gli Sport ufficiali, ciò mentre ne



Gli allegri aquilotti del Centro Sportivo Ambrosiano non perdono tempo. Ecco come li ha colti il nostro caricaturista durante una loro esercitazione di volo... a terra. Ma in primavera...

VOLOVELISTI!

abbonatevi al nostro periodico:
è il modo migliore per dimo-
strarci la vostra simpatia.

aumenta l'interesse sportivo, deve richiamare l'attenzione degli organi competenti ai quali spetta di provvedere alle difficoltà finanziarie del nuovo sport. La F.I.V.V., di recente costituzione, non fa capo attualmente né all'Aero Club né al C.O.N.I. In ogni caso siamo certi che i dirigenti del nuovo Ente non si lasceranno scappare l'occasione per ottenere dall'uno o dall'altro o da entrambi le migliori condizioni, e adegueranno le loro decisioni avendo presenti i veri interessi del Volo a Vela senza sentimentalismi fuori posto.

Lo stesso Ministero dell'Aeronautica non potrà negare il suo appoggio e questa volta si dovrà pur tener conto degli errori commessi. È indubbio che il Ministero ha dato molto per il volo a vela, ma è anche certo che la forma non fu la più indicata. E questo dovrà pure essere ricordato.

IL FINANZIAMENTO ALL'ESTERO

Non si può tuttavia escludere anche il disinteresse delle sfere ufficiali, in tale mera previsione non è superfluo vedere come il problema sia stato risolto nei paesi a maggiore sviluppo velistico.

Non parliamo della Germania che per fini ora evidenti a tutti i San Tomasi, ha dato vita e sviluppo alla più forte organizzazione velistica ottenendo risultati che hanno influito su tutta l'efficienza dell'aviazione militare e civile.

In Francia, specie negli ultimi tempi, il volo a vela ha ottenuto forti appoggi e con la creazione de l'Aviation populaire è è durato ufficialmente nelle attività aeree governative.

In Polonia una « Lega Aerea Nazionale » aveva il compito di raccogliere fondi mediante speciali tassazioni, e con quelli finanziare le attività velistiche e turistiche che ad onor del vero ottennero risultati di indubbio valore internazionale.

Anche in Ungheria volo a vela e turismo aereo erano ufficialmente sostenuti dallo Stato che aveva creato un apposito Ente denominato « Fondo nazionale Nicola Horthy ».

Questo Ente non ebbe altre funzioni oltre a quelle di raccogliere e distribuire del danaro per le suddette attività. La raccolta dei mezzi avveniva in prevalenza mediante una tassa supplementare, aggiunta ai biglietti d'ingresso per pubblici spettacoli. Pochi centesimi che non disturbavano il pubblico ma che a fine d'anno rappresentavano una somma considerevole per mezzo della quale il « Fondo » poteva somministrare l'assistenza necessaria a gruppi, scuole, centri scientifici. E anche il volo a vela ungherese ha ottenuto in questi ultimi anni risultati di considerevole valore sia in campo sportivo che dal lato numerico.

Fra tutti i sistemi di finanziamento quelli polacchi e ungheresi hanno la nostra preferenza soprattutto perché l'Ente finanziatore si limita a funzioni esclusivamente finanziarie. Non entra in merito in materia tecnica pur esercitando il dovuto controllo sul modo di impiego del danaro e sui risultati ottenuti dagli enti aiutati.

Sarà possibile qualcosa di simile anche in Italia? Tentativi fatti in passato in tal senso non ebbero successo presso il governo. Quando le condizioni economiche del nostro Paese saranno migliorate si dovrà tentare e fare tutto il possibile affinché i Ministeri competenti diano la loro indispensabile approvazione.

Dato un panoramico sguardo al passato del nostro volo a vela, considerate le deficienze e le necessità, riteniamo di aver indicato alcune soluzioni allo spinoso e impellente problema finanziario, e confidiamo che i nuovi dirigenti non le trascurino.

È comunque necessario attribuire la massima importanza ad un principio che siamo certi troverà solidali tutti i velisti, e cioè che gli appoggi, i finanziamenti, le sovvenzioni, non costituiscono per gli oblati né un diritto di ingerenza nell'ambito organizzativo e soprattutto tecnico.

Il volo a vela italiano per la capacità, maturità e serietà dei suoi esponenti è in grado di scegliere, tracciare e percorrere la giusta rotta e saprà vincere le difficoltà e superare gli ostacoli per raggiungere la meta prefissa, a due condizioni, che non gli manchi l'appoggio finanziario e che si evitino perniciose interferenze.

Tenax

IL VOLO SENZA MOTORE

2ª puntata

Due sono le forme di volo senza motore oggi conosciute e praticate: l'una denominata « volo librato », l'altra denominata « volo veleggiato », la prima preparatoria alla seconda, questa complementare a quella. Non è detto, però, che nuove forme, ora ignote, non possano venir trovate e praticate in avvenire: non si può porre ipoteche sul futuro, nel quale potranno discendere, forse, realtà che oggi non sono che sogni di fantasia audaci. Gli vivrà, vedrà. Qui, dovendo limitarci all'esame delle due forme di volo senza mo-

quella legge di gravità, a cui devon pur obbedire tutte le cose. Uscito poi dall'orbita della corrente ascendente, l'aliante riprenderà il suo normale volo discendente, fino a quando non incontri un'altra di quelle invisibili e pur potenti aniche, che lo riporti ancora verso l'alto. E così di seguito, il diagramma barografico sarà, in questo caso, costituito da una linea spezzata, nella quale le cuspidi, più o meno numerose, più o meno aguzzate, staranno ad indicare il maggiore o minor numero di correnti ascendenti incontrate dall'aliante sul suo cammino e la misura maggiore o minore in cui il pilota ha potuto o saputo gio-



tore sopra indicate, diciamo che a fondamento dell'una e dell'altra stanno gli stessi principi di aerodinamica: la differenza che le caratterizza sta principalmente in questo, che il volo librato non si vale d'altre forze che della gravità e della reazione dell'aria contro le superfici in movimento, composte in tale armonia da consentire all'aliante di sostenersi e muoversi nell'aria; il volo veleggiato, invece, oltre che di quelle forze, si vale anche in larga misura di altre, le quali sono costituite dalle correnti aeree, così che può raggiungere limiti di altezza, di distanza, di durata, che sono negati al volo librato.

Dobbiamo illustrare questa differenza con un esempio? Ebbene, si supponga che un aliante si spieghi da una determinata altezza in un momento di assoluta calma atmosferica. Poiché nessuna causa, per ipotesi, viene ad alterare il cammino percorso dall'apparecchio, questo, sollecitato per un verso dalla forza di gravità che lo richiama a terra, e sostenuto per un altro verso dalla resistenza dell'aria contro la superficie delle ali in movimento, discenderà secondo una traiettoria obliqua continua uniforme, tale che il diagramma barografico del volo sarà costituito da una linea che discende dritta, con ritmo sempre uguale, allungata più o meno, a seconda della maggiore o minore velocità di discesa di cui è dotato l'apparecchio stesso. Questo è il volo librato. Potremmo paragonarlo, in qualche modo, al volo di un sasso, scagliato lontano dal braccio di un ciclope.

Si supponga ora che lo stesso aliante si spieghi dalla stessa altezza in una giornata, in cui l'atmosfera sia percorsa da un gran numero di quelle correnti ascendenti, di cui tanto parla la meteorologia e di cui noi stessi dovremo fare qualche cenno più innanzi: e ne avrà come conseguenza un volo assai disuguale nel suo andamento. L'aliante infatti seguirà la normale traiettoria discendente fino al momento in cui, entrando nell'orbita di una di quelle miracolose correnti, non si sentirà, a seconda della velocità di cui questa è dotata, o ritardato nella sua discesa, o mantenuto (fin che permane nell'orbita della corrente) ad una altezza costante, o addirittura portato verso l'alto, quasi in disprezzo di

varsene per il suo volo. Questo è il volo veleggiato. Se vogliamo anche qui valerci di un'immagine, diciamo che esso è ben raffigurato dal volo capriccioso di una farfalla, la quale indugia ora qua or là, sulle siepi e sui fiori, prima di posarsi sulle erbe del prato.

Ora è chiaro che, mentre il volo librato di un aliante ha dei limiti teorici insuperabili, che sono segnati per un lato dalle caratteristiche aerodinamiche dell'aliante medesimo e per l'altro lato dalle forze, ben conosciute e determinate, a cui obbedisce, il volo veleggiato non ammette invece limiti preventivamente definibili, in quanto sul suo andamento vengono ad influire forze, di cui non è dato conoscere in precedenza né il numero, né l'intensità, né la misura in cui potranno venir utilizzate dal pilota. Ora, si è appunto nel campo del volo veleggiato che, ove non fallisse l'abilità del pilota, tutte le mete appaiono possibili. Sottinteso, per virtù delle miracolose correnti che solcano l'atmosfera, alla legge fatale del peso che lo richiama alla terra, l'aliante sale verso l'alto col suo carico di carne, che sembra, quanto più ascende, tanto più smaterializzarsi, per portare più su, sempre più su, il sogno che la affascina e la solleva.

La fantasia dei poeti e degli artisti del disegno si è sbizzarrita in mille modi per creare nostri, che rendessero possibili all'uomo ciò che l'uomo non aveva mai potuto: volare. Dall'aquila che, nel mito classico, rapisce Ganimede, al Gerione di Dante, all'Ipogrifo dell'Ariosto, ai tenebrosi fantasmi alati delle leggende medioevali e delle saghe nordiche: immagini luminose miste ad immagini fosche, miti che rasserenano l'animo misti con altri che lo riempiono d'un misterioso terrore. Ma, come sempre, la realtà è più bella dei sogni degli uomini. E la realtà è questa che, per volare, basta all'uomo uno di quei mille e mille aliti, lievi, invisibili, impalpabili, di cui si anima ed ha vita l'atmosfera. Or bene, il volo veleggiato, che incarna e fa palese questa realtà, ha in sé più bellezza che tutti i fantasmi dei poeti e degli artisti, ha in sé più poesia di tutti i miti, perché la sua bellezza e la sua poesia son fatte dell'azzurro del cielo o dello splendore del sole.

Pierre

AVIATORI! APPASSIONATI DEL VOLO!

sui **"corriere dell'aria"**

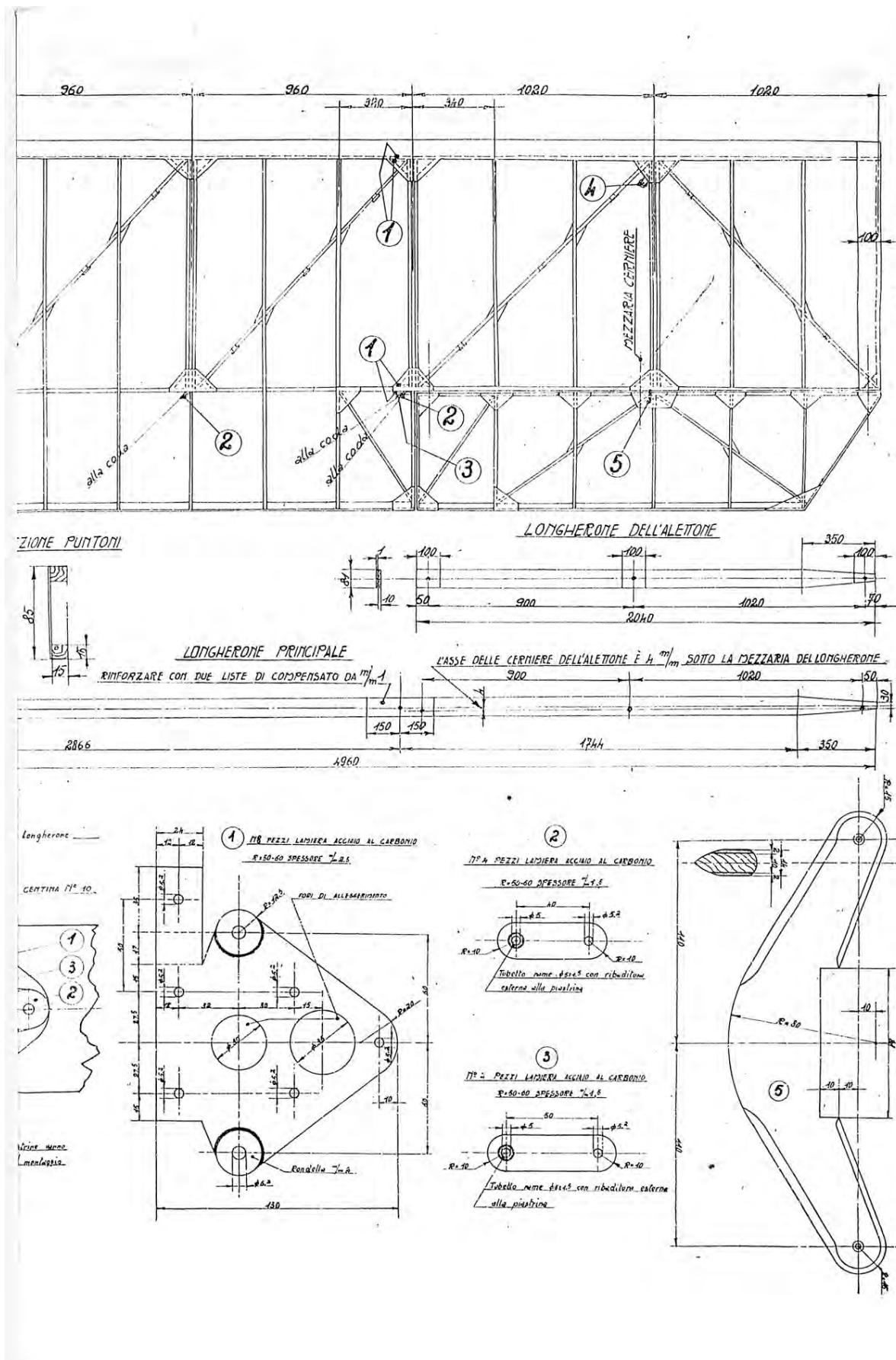
sono trattati tutti i vostri problemi. Abbonatevi! L. 600 per 52 numeri. Vaglia ed assegni al "Corriere dell'Aria", Corso Garibaldi, 117 MILANO.

AEROMODELLISTI!

"NOTIZIARIO AEROMODELLISTICO"

è il vostro giornale.

Abbonatevi! 24 numeri L. 430 Vaglia ed assegni a "Notiziario Aeromodellistico", Corso Peschiera, 229 TORINO



LA FEDERAZIONE ITALIANA DEL VOLO A VELA è un fatto compiuto

Indetto dal Consiglio Provvisorio di Reggenza della Federazione Italiana Volo a Vela (F.I.V.V.), nei giorni 26 e 27 gennaio 1946 si è svolto a Milano, presso il locale Politecnico, il secondo Convegno Nazionale dei Velocisti.

Erano presenti i più noti piloti, tecnici e costruttori del volo a vela italiano, tra i quali ricordiamo: Bazzocchi, Casana, Della Torre, Frati, Gada, Galimberti, Locatelli, Mantelli, Nannini, Padova, Pagliani, Preti, Rolandi, Rosaspina, Rovesti, Scarton, Triulzi, Vaghi e Zaca. Sono inoltre intervenuti il Generale Biffi della Zona Aerea di Milano, l'ing. Zanasi del Registro Aeronautico Italiano, una folla schiera di appassionati aeromodelisti, numerosi rappresentanti della stampa aeronautica e moltissimi altri.

I membri del Consiglio Provvisorio di Reggenza della F.I.V.V., nominati in occasione del Convegno dello scorso Settembre — dopo una relazione sull'opera svolta, hanno presen-

tato le proprie dimissioni.

Sono state quindi messe in discussione le proposte di Statuto Federale elaborate dal Consiglio dimissionario, Statuto che venne approvato con votazione quasi unanime e che riportiamo integralmente:

Art. 1. - **COSTITUZIONE E SCOPI.** La F.I.V.V. si prefigge:

a) la propaganda, la disciplina e la regolamentazione di ogni manifestazione velivolistica, con particolare riguardo a quelle di valore agonistico e di interesse per il turismo, in conformità al regolamento tecnico da essa approvato e pubblicato;

b) la difesa degli interessi generali del volo a vela attraverso tutti i possibili appoggi agli enti affiliati e meriti che provvidenze che fossero ritenute utili e necessarie.

La sede della F.I.V.V. è in Via Ugo Foscolo, 3, Milano.

Essa è una libera associazione apolitica costituita da tutti i Gruppi, Circoli e Società che nel territorio dello Stato italiano praticano il volo a vela ed escludono dai propri intendimenti ogni fine di lucro.

Art. 2. - **SOCIETÀ AFFILIATE.** — Per far parte della F.I.V.V., le Società debbono inoltrare domanda di affiliazione e pagare la quota prevista dal Regolamento (L. 1000).

Art. 3. - **CESSAZIONE DI APPARTENENZA ALLA F.I.V.V. DELLE SOCIETÀ.** — Le società o gruppi affiliati cessano di far parte della F.I.V.V.:

a) per dimissioni;

b) per radiazione pronunciata dal Consiglio Federale per mancato pagamento delle quote o per altre gravi infrazioni alle norme statutarie o regolamentari, salvo riserva all'Assemblea generale dei rappresentanti delle Società affiliate.

Art. 4. - **ORGANI FEDERALI CENTRALI.** — Sono organi centrali della Federazione:

a) il Consiglio Federale;

b) la Commissione Tecnica;

c) il Collegio dei Revisori.

Potranno ricoprire le cariche federali soltanto cittadini italiani, i quali siano regolarmente soci di un Gruppo di volo a vela.

Art. 5. - **IL CONSIGLIO FEDERALE.** — È composto dal Presidente della F.I.V.V., da un Vice Presidente, dal Tesoriere, dal Presidente della Commissione Tecnica, e da un numero di Consiglieri non inferiore a 6 e non superiore a 10, designati dall'Assemblea generale dei rappresentanti delle Società affiliate. Tutti i membri del C. F. sono eletti dall'Assemblea subdotta, a maggioranza di voti, e durano in carica due anni. Ogni anno decadono per sorteggio due consiglieri che sono rieleggibili.

Il C. F. provvede all'ordinaria amministrazione ed adotta tutti i provvedimenti necessari ed opportuni per il buon andamento tecnico ed amministrativo dell'attività federale. Essa deve venir convocata almeno quattro volte all'anno e deve decidere sul bilancio preventivo e consuntivo e su ogni altra questione che gli venga sottoposta dal Presidente. Potrà inoltre essere convocato ogni qual volta il Presidente lo ritenga necessario, oppure a richiesta di almeno un quarto dei suoi componenti. Le riunioni del C. F. sono valide se risulta presente la maggioranza dei componenti in carica e decide a maggioranza di voti.

Il C. F. nomina il Segretario della F.I.V.V. e stabilisce la di lui remunerazione. Tutte le altre cariche sono gratuite. Di ogni delibera del C. F. verrà redatto verbale firmato dal Presidente e dal Segretario e trascritto su apposito registro.

Art. 6. - **IL PRESIDENTE.** — Il Presidente è nominato dall'Assemblea generale per la durata di anni due. Ha la rappresentanza legale della F.I.V.V. e firma tutti gli atti e provvedimenti con potestà di delega. Coordina le norme per il regolare funzio-

namento della Federazione ed adotta tutti quei provvedimenti a carattere di urgenza sia nel campo tecnico che in quello amministrativo, imposti da circostanze eccezionali.

Art. 7. - **IL VICE PRESIDENTE.** — È nominato dal C. F. per la durata di anni due; sostituisce in ogni attribuzione il Presidente in caso di sua assenza per malattia, legittimo impedimento o per sua delega. In caso di dimissioni del presidente le sue funzioni, fino alla nuova nomina, saranno esercitate dal Vice Presidente.

Art. 8. - **IL TESORIERE.** — È nominato dal C. F. per la durata di anni due. A lui è affidato il compito di svolgere tutte le pratiche di carattere finanziario e redigere il bilancio consuntivo e preventivo da sottoporre all'Assemblea ed al C. F.

Art. 9. - **IL COLLEGIO DEI REVISORI.** — Sono nominati dalla Assemblea in numero di tre uno dei quali con funzioni di Presidente. Il Collegio esercita il suo mandato in conformità delle attribuzioni dei sindaci in genere, secondo le leggi vigenti, nei confronti dell'amministrazione federale.

Art. 10. - **L'ASSEMBLEA.** — L'Assemblea generale ordinaria della F.I.V.V. è composta dei seguenti membri aventi diritto a voto:

a) componenti il C. F. (con esclusione di voto per quanto concerne l'operato del Consiglio);

b) il Presidente della Commissione Tecnica;

c) il Presidente del Collegio dei Revisori;

d) i rappresentanti delle società affiliate in numero di uno per ogni società.

L'Assemblea si riunisce una volta l'anno per giudicare tutta l'attività federale esprimendo il suo giudizio mediante votazione. Nomina i membri del C. F. ed il Collegio dei Revisori.

Decide su tutte le altre questioni poste all'ordine del giorno di carattere fondamentale per la organizzazione federale ed il suo funzionamento. Nella assemblea ogni presente ha diritto ad un solo voto, fatta eccezione per coloro che abbiano regolare delega degli aventi diritto eventualmente impossibilitati a parteciparvi. Ogni presente non potrà avere più di due deleghe.

Di ogni assemblea dovrà essere steso a cura del Segretario e della F.I.V.V. regolare verbale da inserirsi nell'apposito libro.

Art. 11. - **ASSEMBLEA GENERALE STRAORDINARIA.** — L'Assemblea generale straordinaria potrà essere convocata dal C. F., oppure quando ne facciano domanda almeno i due terzi delle Società affiliate, ogni volta che lo si ritenga necessario. La richiesta dovrà specificare i motivi per i quali l'Assemblea deve essere convocata ed in essa nessun altro argomento potrà essere trattato.

Art. 12. - **COMMISSIONE TECNICA.** — Il C. F. nomina la Commissione Tecnica per raggiungere le finalità tecniche che la Federazione si propone. La costituzione e le funzioni di tale Commissione saranno determinate dall'apposito regolamento federale.

Art. 13. - **COMMISSARI DI ZONA.** — Vengono nominati dal C. F. in quelle zone dove vi sia almeno un Gruppo di Volo a vela, oppure dove sia riconosciuto un interesse speciale per i suoi sviluppi futuri. Essi curano che nella loro giurisdizione vengano rispettate le norme federali ed applicate le disposizioni emanate dalla F.I.V.V.

Art. 14. - **PATRIMONIO.** — Il patrimonio della F.I.V.V. può comprendere:

1) un capitale costituito ed aumentato anno per anno dalle quote di entrata versate una volta all'atto della domanda d'affiliazione delle società;

2) gli immobili necessari eventualmente agli scopi perseguiti dalla F.I.V.V. e che siano o divengano di sua proprietà;

3) le somme che provengono da atti di liberalità, a meno che non siano destinate ad impiego immediato;

4) la capitalizzazione di un decimo almeno dell'eventuale avanzo annuale.

I capitali liquidi compresi nel patrimonio sono investiti in titoli di Stato. Possono essere egualmente impiegati nell'acquisto di immobili utili e necessari agli scopi perseguiti dalla F.I.V.V. Ogni altra forma di impiego potrà essere consentita solamente dall'Assemblea generale su proposta del C. F.

Art. 15. - **ENTRATE ANNUALI.** — Per il conseguimento dei suoi fini la F.I.V.V. dispone delle seguenti entrate:

a) quote annuali di affiliazione;

b) contributi per gare e campionati;

c) vendita stampati, distintivi, ecc.;

d) reddito dei beni federali;

e) entrate straordinarie.

Art. 16. - **ANNO FEDERALE.** — L'anno sportivo e finanziario coincide coll'anno solare.

Art. 17. - **BILANCIO.** — I bilanci preventivi e consuntivi saranno compilati dal Tesoriere, esaminati dal Collegio dei Revisori ed approvati dall'Assemblea.

Art. 18. - **MODIFICHE ALLO STATUTO.** — Lo statuto non può essere modificato che su proposta del C. F. o di almeno 1/3 degli enti affiliati, indirizzata alla Presidenza con almeno un mese di anticipo sulla data di convocazione dell'Assemblea per discutere tale proposta.

L'Assemblea generale straordinaria convocata a tale scopo deve riunire almeno i 2/3 degli enti alli-



Il Barone Dott. Piero Casana — noto pilota sportivo Torinese che non ha bisogno di presentazioni — nominato all'unanimità Presidente della F.I.V.V.

tiati in regola con i contributi annuali. Se detta proporzione non viene raggiunta l'Assemblea viene convocata nuovamente, ma con almeno 15 giorni di intervallo e questa volta potrà deliberare validamente qualunque sia il numero dei presenti. Le norme di cui sopra valgono anche per le modifiche da apportarsi al regolamento interno.

Art. 19. - **SCIoglimento E LIQUIDAZIONE DELLA FEDERAZIONE.** — L'Assemblea generale straordinaria chiamata a pronunciarsi sullo scioglimento della Federazione è convocata espressamente dagli enti affiliati, in regola con i contributi annuali, in attività al giorno della convocazione. Se questa percentuale non viene raggiunta l'Assemblea straordinaria viene convocata una seconda volta ma con almeno 15 giorni di intervallo e questa volta potrà deliberare validamente qualunque sia il numero dei presenti. In ogni caso lo scioglimento non può essere deciso che con una maggioranza di almeno due terzi dei membri presenti. In caso di scioglimento l'Assemblea straordinaria nominerà uno o più Commissari incaricati alla liquidazione dei beni della Federazione, determinando la destinazione delle eventuali attività residue.

Art. 20. - **REGOLAMENTO FEDERALE.** — Il regolamento tecnico della F.I.V.V. dovrà essere approvato dall'Assemblea. Esso costituirà parte integrante di questo Statuto e non potrà essere modificato se non dall'Assemblea.

Approvato così lo Statuto della nuova Federazione ne è stato eletto il Consiglio di Presidenza, che è risultato così composto:

Presidente: Barone Dott. Piero Casana; Vice Presidente: Ing. Edgardo Vaghi; Consiglieri: Ing. Maurizio Galimberti, Adriano Mantelli, Umberto Nannini, Ing. Emenegildo Preti e Plinio Rovesti. Sono stati inoltre chiamati a far parte della Commissione Tecnica l'ing. Emenegildo Bazzocchi, l'ing. Preti e Fulvia Padova.

Il Dottor Casana, dopo la sua nomina a Presidente della nuova Federazione, ha portato il suo augurale saluto a tutti i velocisti italiani, assicurando che la F.I.V.V. farà del suo meglio per coordinare gli sforzi di tutti coloro che hanno ancora fede nell'avvenire del volo a vela nazionale, inteso come sana attività sportiva o scientifica.

Benché la nuova Federazione, ha proseguito il Dott. Casana, sia ben lungi dal poter mettere ai velocisti italiani i mezzi necessari al finanziamento delle loro attività, essa si ripromette di tutelare gli interessi, di promuovere la libera associazione e di favorire l'indipendenza. La F.I.V.V. studierà e cercherà di risolvere praticamente tutti i problemi riguardanti l'organizzazione ed il funzionamento dei risorti Gruppi Velocistici, ai quali fornirà la massima assistenza tecnica e cercherà di andare incontro ai loro bisogni con valide iniziative. Il Dott. Casana ha affermato infine che se i velocisti riprenderanno il lavoro di ricostruzione con l'antica fede e se continueranno ad essere vicini alla F.I.V.V. con la loro simpatia e con la loro collaborazione, il volo a vela italiano vincerà la sua dura battaglia e le nostre ali silenziosamente torneranno presto a solcare ardite e serene i placidi cieli della Patria. Le calde ed appassionante parole del nuovo Presidente sono state salutate dall'entusiastica ovazione dei convenuti, che, animati dall'ardente desiderio di riprendere le vie dell'azzurro, hanno lasciato il Politecnico e sono ripartiti per le rispettive sedi di provenienza, dove intensificheranno il lavoro che ci ridurrà le ali. Il lavoro, poiché oggi questo rappresenta per ogni velocista il problema fondamentale.

CRONACHE

I componenti del Gruppo Velocistico Gallaratese, composto da una folla schiera di appassionati aeromodelisti, hanno nominato loro Presidente il signor Nino Gatta, non sportivo di Gallarate. Ai lavori aeromodelistici che stanno approntando uno "Zigling" e ad un velicello, in bocca al lupo e buon lavoro!

IN TEMA DI VOLO DI DISTANZA

POSTILLA

Il nostro precedente articolo «Quando e come si effettua il volo di distanza» o, meglio, quel punto di esso in cui si affermava che la quota a cui conviene sganciarsi dall'aeroplano rimorchiatore è quella di 1000 o 1100 metri, ci ha procurato il deciso dissenso di un lettore.

Perché — obietta costui — ci si dovrebbe sganciare dal rimorchiatore a tanta altezza, quando si sa che i regolamenti prescrivono che, nella determinazione della distanza percorsa in volo da un aliante venga detratta dal percorso effettuato una lunghezza pari a dieci volte l'altezza a cui è avvenuto lo sganciamento? Non è più conveniente, appena s'incontrano una corrente termica, affidarsi a quella per guadagnare quota e abbandonare il rimorchiatore, per non vedersi poi sottratti troppi chilometri dal numero di quelli percorsi?

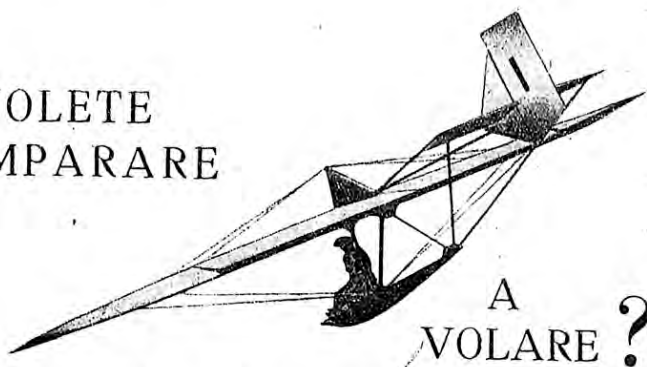
Rispondiamo che lo sganciarsi dal rimorchiatore a quota molto bassa può tornar opportuno per quei piloti che, pur mirando a fare del volo di distanza, non hanno però i mezzi, vogliamo dire i sussidi scientifici, necessari per poter predisporre in antecedenza la rotta da seguire in relazione alle condizioni meteorologiche della giornata, o che, se pur li hanno, non se ne sanno giovare: per coloro, insomma, che volano alla ventura e che perciò, salvo casi eccezionalmente fortunati, non hanno speranza di riuscire a toccare distanze considerevoli. Conveniamo che, per costoro, la sottrazione di dieci o dodici chilometri dal modesto numero dei chilometri percorsi rappresenta davvero un salasso troppo forte, così che può sembrare miglior partito quello di sganciarsi dal rimorchiatore appena si sia trovato un alto termico bastante a reggerci nell'aria.

Ma la cosa cambia aspetto, quando chi si accinge a tentare un volo di distanza ha il tempo e il modo o la capacità di predisporre con cura la sua rotta, soprattutto in relazione alle condizioni meteorologiche della giornata: quando, in altri termini, chi, volendo fare del volo di distanza sul serio e non una passeggiatina fuor dell'uscio di casa, non vuole andare alla ventura, affidato alla sorte, ma sa bene in antecedenza dove vuole andare e quale strada ha da percorrere e anche, magari, la meta a cui vuole arrivare. Costui evidentemente non ha interesse a sganciarsi dal rimorchiatore a bassa quota, con la conseguenza molto probabile di dover poi arrancare a lungo su una corrente termica debole (e a bassa quota tutte quelle correnti sono deboli) per raggiungere l'altezza utile a spiccare il primo balzo in avanti: correrebbe il rischio, così facendo, di perdere un sacco di tempo e di arrivare in alto troppo tardi, quando cioè le correnti termiche non possono offrire al pilota altro che modeste possibilità di riuscita. Egli, al contrario, ha interesse a raggiungere il più rapidamente possibile quell'altezza che comunemente è ritenuta la più idonea ad iniziare voli di distanza e che si trova tra la base di condensazione delle nubi e la loro cima: e poiché non è sempre facile giungere presto a tale altezza col solo sussidio delle correnti termiche, ecco la convenienza di farlo, giovandosi dell'aeroplano rimorchiatore. Per un volo di lungo respiro (e con tale determinazione intendiamo indicare voli che superino i 500 chilometri, quali furono appunto compiuti da numerosi piloti di varie nazioni) contano ben poco i dieci o dodici chilometri che possono venir detratti in applicazione dei regolamenti.

Ora, che lo cose siano, come noi abbiamo scritto prima e come ora riconfermiamo, lo sanno molto bene tutti coloro che di volo veleggiato di lunga lena hanno dimostrato di saperne fare: citiamo i nomi di Wolf Hirt, Ivan Ovsiannikov, Rostorguev, Kimelman e Cartacev, che concordano tutti nei principi da noi esposti. I quali, con buona pace del lettore dissenziente, non sono una nostra scoperta della quale egli abbia ragione di ingelosire, ma sono il risultato di seri studi e di ripetute esperienze di tecnici e piloti di molte nazioni, e, particolarmente, dei più noti primati tedeschi, russi e polacchi.

PLINIO ROVESTI

VOLETE IMPARARE



Se dovessimo accorgerci ad uno qualunque dei tanti giovani che incontriamo per via e gli rivolgessimo questa domanda: «Vuoi volare?» — novantanove volte su cento ci sentiremmo rispondere: «Certamente, vorrei volare». — E se insistessimo: «Ebbene, perché non voli?» — colui ci risponderebbe che ha sempre pensato che il volo sia una cosa ardua, la quale presuppone speciali doti di temperamento e pertanto solo da pochi può essere appresa, e che in ogni caso, per giungere a volare, ci vogliono dei mezzi che superano le possibilità di quei tanti, che han già da fare, con il loro lavoro, a mettere d'accordo il pranzo con la cena.

Chi pensa così è, però, in errore. Per riuscire a volare, per assicurarsi cioè l'indivisibile gioia di staccarsi da terra, di sollevare l'aria, di portare verso il cielo i propri sogni e i propri palpiti, non occorre né un temperamento di eccezione né dei mezzi che eccedano le comuni possibilità di un giovanotto, sia esso studente o operaio o contadino. Un po' di fegato e un'ala bastano a volare. Ora, nessun giovanotto che si rispetti vorrà mai ammettere di non aver del fegato, vogliamo dire un po' di coraggio; a nessun giovanotto che la cerchi, potrà mai mancare l'ala, su cui tentare le vie del cielo.

Prima che la guerra orrenda cominciasse 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 un po' dappertutto, alle quali affluivano, durante i corsi estivi, folle di allievi, animate tutte da un solo proposito: imparare a volare. Dopo la guerra, però, le scuole si chiusero. L'una dopo l'altra, e a chi aveva voglia di volare non restava altra via che di arruolarsi nell'Aeronautica di allora e mettere il proprio coraggio e il proprio braccio a servizio della ricca furia distruttrice della guerra. Ma, 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 nuovo impulso al lavoro dei campi e delle officine, a ristorare le proprie fortune, anche

i gruppi di amici del volo a vela si vanno qua e là ricostituendo, si va riprendendo l'attività; si va cercando di organizzare le forze disperse, di coordinarle, di disciplinarle, e non andrà molto — ne siamo certi — che anche vere e proprie scuole si riapriranno ai giovani, che hanno voglia di imparare a volare.

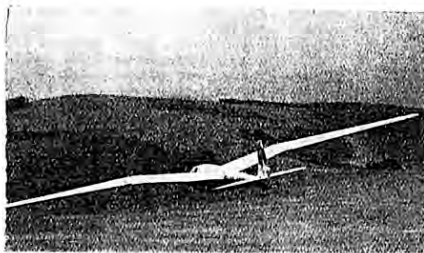
Ebbene, si è appunto presso i gruppi in via di ricostituzione che il giovane che ha fegato potrà trovare l'ala che gli bisogna per tentare l'azzurro. E non troverà solo l'ala, ma probabilmente troverà anche il maestro che gli insegnerà a volare; qualche vecchio istruttore, carico di esperienze e di nostalgie; qualche antico 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 «Volo a vela» vorrebbero proprio riuscire ad essere un corso pratico di pilotaggio di alianti, tali da mettere in grado, chi diligentemente ne segue l'insegnamento, di poter tentare il volo. Queste lezioni non saranno vane, poiché serviranno per lo meno a ribadire nella memoria degli allievi gli insegnamenti che l'istruttore avrà impartito sul campo.

Iniziando il nostro corso, non vogliamo premettere la formulazione di nessun programma, per due considerazioni: la prima, che gli istruttori di mestiere non ne hanno bisogno, essendo loro ben note la via da seguire e le tappe da fare; la seconda, che agli allievi, più che conoscere i vari punti del programma didattico che il maestro intende svolgere, interessa che il programma stesso sia svolto in forma piana, in ordine logico, senza lamente, in modo da condurre effettivamente gli allievi a quella meta, a cui s'era proposto di condurli.

Chiariti così le ragioni e i propositi del corso che inizieremo sulle pagine di «Volo a vela», col prossimo numero entreranno senz'altro in argomento.

PLINIO ROVESTI



Vento di Pendio

Sono in viaggio per Torino. Scopo del mio viaggio: fare una visita all'ex campione di volo a vela Italo Rabboni, farmi raccontare qualche episodio della sua vita avventurosa o ammannirgli poi ai lettori della rivista «L'abbici del volo a vela», di cui sono redattore. Chi fosse Italo Rabboni, ad essere sincero, fino a ieri io non lo sapevo, e probabilmente neppure voi ne sapevate qualche cosa prima d'aver letto queste righe. Il mio direttore mi ha eruditamente argomentato così: — Italo Rabboni è un vecchio pilota che, fino a qualche anno fa, riempì delle sue imprese

le cronache voloveliere di tutta Italia. Ora è ammortato e non vola più (peccato!), ma il suo nome gode ancora molta fama nel campo del volo a vela nazionale. Ha avuto un sacco di avventure, che possono interessare grandemente i tifosi del volo senza motore. Cercate di avvicinarlo e di farvi raccontare qualcosa di inedito. Ma state all'erta, perché gode fama di avere un brutto carattere, e mi dispiacerebbe che vi scerventasse giù per le scale... (Questo, modestia a parte, spiacerebbe anche a me.) So che siete un uomo piuttosto timido, che non amate affrontare né orsi né

leoni; ma, se saprete scegliere l'ora opportuna, tutto andrà bene. — Già! Ma qual'è l'ora buona per avvicinare un uomo lunatico? A indovinarla, ti voglio.

Così, un'ora dopo, giunto a Torino, salgo le scale e suono il campanello dell'appartamento abitato dall'ex campione di volo a vela Italo Rabbioni. La scena che seguì a quello squillo di campanello, io non ve la so descrivere con ordine, prima di tutto, perché si svolse fulminea, e, in secondo luogo, perché essa produsse in me un curioso stato di istupidimento, che richiese parecchio tempo per dissiparsi. La scena, press'a poco, può compendiarsi così: introduzione di « voci alte e fioche », e suon di mani con elle a, porta che si spalanca con violenza, uomo che fugge veloce giù per le scale, inseguito da un soprabito e da un cappello, donna corporea accesa vociferante nel vano della porta, oggetto contudente di natura imprecisata scagliato in direzione del fuggente e arrivato, per una inesplicabile deviazione, al mio indirizzo, immediato mio istupidimento come detto sopra, porta che si chiude con fracasso, uomo fuggiasco che risale quattro quattro alcuni scalini e che con una ben modulata serie di « ps! ps! ps! », accompagnata da incoraggianti segni della mano, m'invita a discendere. Non avendo altro di meglio da fare ed essendo ormai esaurita la mia provvista di coraggio, dicessi incontro a quel signore, il quale, sorridendo, mi disse:

— Sportiva, mia moglie, eh? Tutti così, noi, in casa: io, mia moglie, mia suocera, mia cognata. Sport! Perfino i mobili, da noi, fanno dello sport. Le credenze incassano colpi da non si dire, i piatti servono per allenarci al lancio del disco, le sedie partono in volo librato, tavoli e sgabelli servono per le corse ad ostacoli. Sport, sport! È la nostra insegna. Poiché lo sport è... Be', lasciamo lo sport, ora, e sentiamo piuttosto qual beffardo destino ti ha spinto davanti alla mia porta, mentre mia moglie ed io stavamo discutendo (molto amichevolmente, te n'assicuro) la nota della rata. Ah, tu cercavi di me? dell'ex campione di volo a vela Italo Rabbioni? E perché mai? Toh! Per averne qualche ricordo inedito da annunziare ai lettori di « Abbi »? Ma bravo! Ma bene! Ma sicuro! Ti servo subito, mio caro. Volentieri. Vieni. Accompagnami, mentre vado in ufficio. Come? Un caffè corretto? Grazie, molto gentile. — (Ci avviammo).

— Ti narcerò la mia ultima avventura. Quella che mi tarpò le ali, e di me, cavaliere dell'aria, fece... quel che oggi sono: un trave. Me ne ricordo, come se fosse adesso. Era il 17 aprile. A me, il numero 17, mi ha sempre portato la mala ventura. Se devi prender moglie, non prenderla il 17; tutt'al più, il 17, puoi piantarla. Ricordatene. Dunque, quel giorno io dovevo tentare la conquista del primato nazionale di durata, volando davanti al lungo costone montano, che va da Colleforito a Montespino, contro il quale, già dal giorno precedente, soffiava un buon vento di ponente, generando una di quelle correnti ascendenti, che, se il vento dura, ti permettono di restare in aria ore ed ore, magari anche delle giornate. Ma, te lo dico subito, accingersi ad un volo di durata con vento di pendio è come condannarsi a morire di noia, poiché tutto si riduce a durare più che puoi nella massacrante fatica di andare e venire, venire e andare, restando sempre davanti a quell'ostacolo, costa montana o marina, dove si genera la corrente che ti sostiene in volo. Ma io ero deciso a tutto sopportare, pur di conseguire la vittoria. La giornata era bella, il vento buono, io allegro. Per combattere il tedio di quel monotono andirivieni, guardo il panorama: di qua i colli, seminati di ville e di giardini, di là la pianura ridente sotto il sole. Passano così un'ora, due ore, tre ore di volo. La vittoria comincia a profilarsi dal fondo azzurro del cielo. Mi molto a cantare. Mi pareva d'avere cento ragioni d'essere felice.

Nel pomeriggio, una novità, un gruppo di ragazze compare sui prati, proprio ai piedi di Colleforito. Giocano e cantano. Passando sul loro capo in una veloce puntata, raccolgo un eco delle loro risate festose e dei loro gridi. Esse si formano, col viso in aria, a guardare. Mi fanno dei cenni di saluto, a cui rispondo sventolando il fazzoletto. Ce n'è una poi, che indossa un bel casachino rosso fiammante e che mi sembra la più vivace del gruppo gentile. Come sarà? Bella, natural-

mente. Ma bionda o bruna? E gli occhi? Come saranno gli occhi? Io, vedi, ho sempre lavorato molto con la fantasia. Così, quel giorno, io fui subito certo che quella ragazza doveva essere bionda, sottile, con gli occhi azzurri, la bocca di fragola, bianca di carne, tenera di cuore... l'ideale!

Le mie puntate sul gruppo delle fanciulle si moltiplicano. Esse sembrano aspettarmi e, al mio passaggio velocissimo, mi salutano con gridi giocondi. La bella dal casachino rosso m'invia un bacio con la mano. Il cuore mi dà un tuffo. Poter vederla! Poter parlarle, prima che se ne vada! Poter godere la delizia di un suo sorriso! E invece sono dannato a restare in aria parecchie ore ancora, se voglio assicurarmi il primato nazionale di durata in volo. Accidenti ai primati!



... volle venire tutti i giorni a tenermi compagnia.

Ma ecco che accade l'imprevisto. D'un tratto il vento dà giù. Com'è? Come non è? Non lo so. Il fatto è che esso è caduto, e senza di esso non posso più volare, che devo pensare a discendere. Ch'esso sia benedetto! Perdo il primato, ma potrò vedere Casachino rosso. Potrò parlarle. Potrò conquistarmene il cuore, forse... Chissà!

Devo frattanto pensare ad un atterraggio di fortuna. Di rientrare al campo, donde sono decollato la mattina, non è neppure il caso di parlarne: è troppo lontano, con una pianata non ci arrivo. Decido quindi di prender terra sul derelitto erboso di Colleforito, proprio là dove folleggia lo sciamone delle fanciulle. Vedo bene che il terreno è alquanto disuguale e non del tutto libero d'alberi e di fossati, non mi nascondo che l'atterraggio sarà difficilissimo, ma non mi sgomento. Sono ardito ed esperto abbastanza. Calo...

Le ragazze si sono accorte della manovra, hanno cessato il gioco e stanno a guardare. Io, sollecitato nell'orgoglio, descrivo, planando, una larga spirale per aver agio di scegliere bene il terreno. Voglio sfiorare la cima di quegli alberi, scivolare lieve sul prato, arrestarmi davanti al gruppo delle belle, rogiere il loro luminoso sorriso. Ma, ahimè! L'ardore del desiderio deve avermi tolto la mia calma abituale, il rosso di quel casachino deve avermi abbagliato e impedito di misurare bene la parabola del mio volo. Così, invece di sorvolare quei famigerati alberi, com'è, come non è, vado proprio ad impigliarmi tra i loro rami. Un brusco arresto, uno schianto sinistro, due legature tra capo e collo (anche i rami degli alberi hanno la loro suscettibilità, che non bisogna stuzzicare); poi le ali, dopo un istante di riflessione (mi rompo? o non mi rompo?), si decidono per la rottura, e io mi ritrovo, il giorno dopo, all'ospedale, con alcune costole bisognose di riparazioni.

Ma all'ospedale, oh gioia! trovo la fanciulla dal casachino rosso. Perché era lì? Era venuta a visitarmi, dopo avermi prestato con le sue compagne i primi soccorsi. Mi guardò. Mi sorrise. Io ebbi l'impressione di decollare per il paese dei sogni. Con il consenso di mia madre volle venire tutti i giorni a tenermi compagnia qualche ora. Ore di paradiso. La mia anima selvatica e fiera cominciò da allora a farsi socievole e mite: divenivo piano piano agnello. Ma non me n'accorgevo. Sentivo solo che, vicino a lei, tutto m'era dolce, anche il soffrire. Benedicivo le mie costole rotte e il vento di pendio, che mi aveva piantato in asso.

Com'era, dici? Non era bionda, ma bruna; non era sottile, ma piuttosto polposa; non aveva gli occhi azzurri, ma neri. Che importa?

Io continuavo a vederla così, come l'avevo sognata. La trovavo bella; mia madre, che ha sempre creduto d'intendersene, la trovava buona; mio zio trovava che sarebbe stata per me una mogliettina ideale, tanto più che suo padre, archivista presso la Prefettura e cavaliere, aveva fatto capire che, se avessi sposato la figlia, ci sarebbe stato per me un impiego governativo da camparmi benone tutt'e due. Finì che, mentre guarivo nel corpo, mi ammalavo nell'anima. M'innamorai perdutamente, e da quel momento il mio cervello prese a pigione la stratosfera. Non vedevo più nulla di quaggiù, e fu così che, due mesi dopo, ebbe coronamento il mio sogno d'amore.

A questo punto Rabbioni fa una lunga pausa, sospira, poi riprende: — Dopo... dopo venne il risveglio. (Ma questo non lo devi raccontare ai lettori di « Abbi »: tienlo per te solo.) L'angelo... l'hai visto, eh? che m'ispirò! L'hai sentito, eh? che voce! L'ideale... s'è fatto donna, ha preso carne, tanta carne, troppa carne. E il leone d'un tempo, Rabbioni l'ostinato, Rabbioni l'indomabile, s'è fatto... lie', è meglio non parlarne. Ma anche questo non andarlo a raccontare a' tuoi lettori.

Che? L'impiego governativo, tu dici? Sì, sì, quello è venuto. È venuto davvero. Guarda. (Siamo giunti lungo una contradeletta laia e poco pulita. Ci fermiamo davanti a una porticina sormontata da uno stinto stemma dello Stato.) Questo è il mio ufficio. Il botteghino N. 7 del Regio Lotto. Qui io sono impiegato. Qui io sono il confidente e il custode delle speranze di tutti i disperati. Qui, tra il buio e la muffa, rinvio i miei sogni d'un tempo, ricugno quel cielo azzurro in cui vissi libero e felice. Ma nemmeno questo devi andare a raccontare a' tuoi lettori. Me lo prometti? Sì? Bravo! Grazie.

Ed ora va, mio caro. Va! Non, però, senza un mio ricordo, che ti compenserà della paucità provata davanti alla mia porta. Vieni. — (M'introduce nel suo malinconico botteghino, si pone a sedere davanti a una veneranda scrivania, ne trae un bollettario di un bel colorino rosa e scrive.) Prendi. Ti regalo un terno. Posso permettermi il lusso di gettare la fortuna in braccio a chi mi pare. Ecco: 7, il numero del mio botteghino; 17, il giorno del mio ultimo volo; 27, gli anni di mia moglie. Dio l'abbia in gloria. Terno secco su tutte le ruote. Usciranno, vedrai! Usciranno tutti e tre. E potrai fare un po' di baldoria in memoria di me. Ed ora, addio, amico. Un'ultima confidenza. A me, vedi — ma non lo raccontare a nessuno, però! — a me, mi ha rovinato il vento di pendio.

GINO SOLLANI



Il sogno di un aeromodellista... qualunque.

Direttore Responsabile PLINIO ROVESTI

Autorizzaz. l'Presidenza del Consiglio N. 896 del 31-1-1946

Tip. ALA - Varese, Via Sempione, 10 - Telefono 11-13



La realizzazione di questa ardita concezione, che sino a qualche anno fa poteva apparire come il sogno di una fantasia audace, sarà presto una palpitante realtà.

LA PROPULSIONE A REAZIONE SARA' IL NUOVO MEZZO DI LANCIO CHE DARA' ALL'ALIANTE LA SUA INDIPENDENZA

Umberto Nannini ha scritto per noi l'articolo che segue sulla possibilità di rendere del tutto autonomo il volo dell'aliante veleggiatore, lanciandolo mediante un sistema di propulsione a reazione. I progressi conseguiti all'estero nelle applicazioni pratiche del volo senza motore e, in particolare, l'importante contributo fornito da J.A.T.O. per facilitare l'involo degli apparecchi a motore o sovraaccarichi o partiti da campi ristretti e seminati di ostacoli, ci fanno ritenere che le prospettive disegnate da Umberto Nannini nel suo articolo potranno realizzarsi presto e consentire al volo senza motore possibilità fin qui non sperate.

Si sa che il punto debole dell'attività volovelistica sta appunto nel fatto che il lancio dell'aliante, fino ad oggi, deve effettuarsi con mezzi estranei all'aliante stesso. Questa mancanza di autonomia nel decollo limita grandemente le possibilità di uso dei velivoli senza motore. Per questa ci associamo di cuore a Umberto Nannini nell'augurare che gli studi e gli esperimenti intorno al nuovo sistema di lancio vengano affrettati e conducano presto a risultati concreti.

È indiscusso che il volo a vela, specie dopo l'adozione del rimorchio aereo, ha ottenuto risultati eccellenti.

Muniti unicamente delle loro alte caratteristiche aerodinamiche e di una perfetta dotazione di strumenti di bordo, affidati all'arte di esperti piloti, alianti di varie nazionalità, nei cieli di tutto il mondo hanno raggiunto quote prossime alla stratosfera, percorso distanze superiori ai 700 km, collegato intenzionalmente punti distanti centinaia di km, valicato catene alpine.

I risultati sono in verità straordinari, e purtuttavia non v'è ragione di essere totalmente soddisfatti. L'aliante è tuttora incapace di prendere l'involo e di raggiungere da solo le quote di veleggiamento, ed è questa una lacuna serissima che annulla in certo senso gran parte delle sue brillanti capacità.

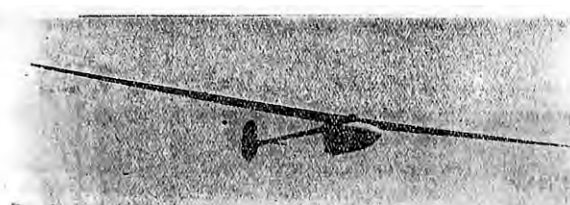
Se esaminiamo le tappe che segnano le pietre miliari dell'incessante progredire del volo a vela constatiamo che i risultati di gran lunga più importanti sono stati ottenuti da quando, con l'adozione del rimorchio aereo, l'aliante ha potuto rapidamente raggiungere le quote di veleggiamento e sfruttare tutte le ore ve-

leggiabili della giornata. Se ne conclude che il rimorchio ha reso un eminente servizio alla causa del volo a vela moltiplicando le possibilità di veleggiamento e facilitandone lo inizio.

Nel tempo stesso osserviamo che i progressi nelle strutture aerodinamiche e dei velivoli e quello nella tecnica dei piloti, non hanno avuto uguale riscontro per quanto riguarda la capacità dell'aliante di risolvere, coi soli propri mezzi, il problema dell'involo e della salita sino a quota di veleggiamento.

La opportunità di svincolare l'aliante dalla schiavitù del rimorchio aereo, com'è naturale dato il senso pratico di quei popoli e le loro maggiori disponibilità di mezzi, è stato specialmente sentito in Inghilterra e in America del Nord, dove più che in altri paesi non sono mancati i tentativi di realizzare dei motorveleggiatori: vale a dire alianti muniti di motore di potenza sufficiente per iniziare il volo e portarsi a quota di veleggiamento.

Anche in Germania e in altri paesi voloveli-



Il tipo di fusoliera del famoso alante veleggiatore « Cirrus D. 30 » è particolarmente adatto per l'applicazione del razzo propulsore.

sticamente progrediti non sono mancate le realizzazioni di alianti moto-veleggiatori, ma senza ottenere risultati considerevoli. Ricordiamo un tentativo di motorizzare il notissimo Grunau non poteva permettersi il lusso di appesantirsi di un motore e di un'elica senza pregiudicare le sue già modeste capacità di veleggiamento. E potremmo citare altri esempi che dovrebbero convincerci dell'insuccesso della formula e della inopportunità di seguitare ad insistere in questa direzione.

Pur ammettendo che i risultati ottenuti non sono molto incoraggianti siamo convinti invece che il mancato successo dipenda non tanto da difficoltà tecniche, che però non vogliamo sminuire, quanto dallo scarso interesse prestato al problema e dai pochi studi compiuti per risolverlo.

La partita si deve pertanto considerare tuttora aperta, anche perché siamo altrettanto fermamente convinti che il volo a vela deve liberarsi dalla pesante schiavitù dei vari sistemi di lancio pena l'ineluttabile decadimento della sua nascente popolarità.

Sappiamo tutti che l'applicazione di un motore ad un alante comporta sacrifici e rinunce incidendo tanto sul costo quanto sulle caratteristiche aerodinamiche, ed è per questo che il moto-veleggiatore non ha molti amici e cultori; arriviamo tuttavia a credere che per lo sviluppo del volo a vela sia ancora da preferirsi una macchina di caratteristiche non eccezionali, ma capace di partire e far quota da sola, ad un veleggiatore di altissima classe che debba dipendere da altri mezzi per poter sfruttare queste sue eccelse doti.

Chi ha assistito a grandi gare di volo a vela come le ultime della Wasserkuppe, si è reso conto del grave onere rappresentato dal ricupero di numerosi alianti che alla fine della giornata avevano atterrato a distanze comprese fra i 200 e 400 km.

Riflettendo sulla imponente quantità di mezzi o di uomini mobilitati per degli alianti che si erano permessi di superare gratuitamente considerevoli distanze, vale la pena di chiedersi se il volo a vela sarà costretto inesorabilmente a ricorrere ad una bardatura enormemente dispendiosa per il ricupero in volo o con automezzi, o se piuttosto non sia necessario studiare a fondo le possibilità di liberarsene e di snellire tutta l'organizzazione.

Oggi meglio di ieri, l'industria motoristica è in grado di realizzare motori di modesto ingombro, relativamente leggeri e capaci di dare i 10-20 hp necessari per l'involo, e in grado di imprimere all'alante una velocità di salita dell'ordine di circa 2 metri al secondo, più che sufficienti per raggiungere in pochi minuti la quota utile per l'inizio del veleggiamento. Né deve essere difficile realizzare eliche che possano assumere, in posizione di riposo, l'assetto a bandiera o addirittura eclissarsi in opportuno alloggiamento, e anche di compiere l'operazione inversa, oltre ad avere la messa in moto da bordo e in volo. Tentativi del genere sono stati compiuti e con esito discreto, devono soltanto essere perfezionati e diffusi.

Occorre però una buona volta affrontare il problema ex novo e cioè non ricorrere ad adattamenti che risentendo troppo di compromesso non si prestano a soluzioni razionali del problema. Un buon moto-veleggiatore deve essere progettato come tale sin dall'inizio e non costituire una più o meno felice trasfor-

mazione di un veleggiatore al quale è stato applicato il gruppo moto-propulsore.

Ma è proprio detto che soltanto con l'applicazione del gruppo moto-propulsore si possa realizzare la desiderata, necessaria, indipendenza dell'alante?

E perché non ricorrere alla applicazione di cariche di lancio o per meglio intenderci alla propulsione a reazione?

Con questa innovazione, che sappiamo applicata ad apparecchi sovracarichi per facilitare l'involo, tanto gli alleati quanto i tedeschi hanno ottenuto risultati pratici. Anche su aeromodelli sono state compiute di recente esperienze da parte di aeromodellisti friulani, mentre non ci consta che si sia già fatto qualcosa di concreto con veleggiatore. (È vero che anche in Italia parecchi anni or sono venne eseguita una prova di lancio su un alante ma data l'esito negativo non possiamo tenerne alcun conto.)

Per quanto scarsa sia l'esperienza in materia siamo convinti che il lancio e la salita di alianti mediante la propulsione a reazione ottenuta bruciando cariche apposte o razzi, appartenga all'ordine delle cose possibili, ma non siamo altrettanto sicuri che il sistema, a causa del suo modesto rendimento, possa risolvere facilmente il problema della indipendenza dell'alante.

Quello del rendimento è uno dei più gravi, se non il maggiore, degli ostacoli che si potrebbero frapporre alla diffusione del nuovo mezzo di lancio, per tacere di altre incognite di ordine pratico; vogliamo tuttavia attirare l'attenzione degli appassionati e degli studiosi su un problema che sarebbe errore trascurare anche se non si presenta con rosee prospettive.

Poiché conosciamo lo spirito avventuroso dei nostri piloti vogliamo dire loro una parola ammonitrice. In passato si sono commessi troppi errori, lamentate sciagure in misura superiore anzi sproporzionata ai risultati tecnici conseguiti, proprio per la diffusa leggerezza con la quale il lancio degli alianti venne affrontato da parte di elementi tecnicamente impreparati o talvolta inesperti. Ora se il lancio con cariche di esplosivi può significare un passo verso la soluzione di un grave problema, è anche verosimile che l'innovazione presenti dei pericoli dei quali sarà opportuno tenere conto.

Il C.V.V. del Politecnico di Milano che tante prove di serietà e di capacità ci ha dato, dovrebbe compiere gli studi e gli esperimenti necessari e diffonderne i risultati attraverso la stampa specializzata e la F.I.V.V.

Dobbiamo assolutamente evitare le conseguenze dei pericolosi entusiasmi, le prove di empiria e tendere invece a disciplinare l'uso del nuovo mezzo di lancio al fine di trarne soltanto benefici.

Senza voler uscire dai limiti che ci siamo imposti in queste note, riteniamo si dovrebbe giungere alla realizzazione di cariche capaci di imprimere per qualche minuto una spinta atta a lanciare l'alante, a velocità sopportabili e senza eccessive accelerazioni, quindi opportunamente dosate nel tempo, in modo di ottenere una salita rapida ma non troppo diversa da quella che si ottiene con una buona vericellata.

Il nuovo sistema, che dovrebbe essere idoneo per qualsiasi formula architettonica del velivolo, giustificherebbe certo, per gli innegabili vantaggi di sicurezza e di ordine pratico, un maggiore incremento a costruzioni a trave, oppure a fusoliera ma del tipo del notissimo D. 30 « Cirrus », che sembra prestarsi agevolmente ad applicazioni del genere.

Nel caso di applicazione di cariche sotto le ali non riteniamo impossibile, a carica consumata, l'abbandono degli involucri a volontà del pilota, riportando in tal modo il veleggiatore alle comuni condizioni d'ingombro e di peso.

Dato il suo basso rendimento, tanto più accentratore alle piccole velocità, sarà opportuno adottare la propulsione a reazione su alianti in grado di sopportare le più alte velocità possibili e dare la preferenza a lanci combi-

nati coi vecchi sistemi, preferibilmente verricello o rimorchio con automobile, in modo di fare intervenire la spinta a reazione nella fase di maggiore velocità e quota, ottenute coi tradizionali sistemi.

Ammettendo ad esempio che un alante autormorbato abbia raggiunto 300 metri di quota, la tempestiva accensione del razzo dovrebbe fargli proseguire la salita sino a 800 metri, più che sufficienti per iniziare, in condizioni favorevoli, il veleggiamento.

Considerando che il veleggiatore in questione pesi 300 kg., abbia una efficienza di 20, salga con una velocità di 20 m./sec., per compiere i rimanenti 500 m. di salita dovrebbe impiegare circa 25 sec. e la spinta necessaria è di circa 200 kg.

Supponiamo di realizzare una velocità di scarico dei gas dall'ugello del propulsore a reazione di circa 2.000 m./sec. (valore già abbastanza elevato); applicando l'equazione fondamentale della propulsione a razzo si ha:

$$F = m \cdot V$$

dove: F = forza di propulsione necessaria = 200 kg. circa; t = durata della propulsione = 25 secondi; m = massa dell'esplosivo che occorre bruciare in kg. massa; V = velocità dei gas di efflusso in m./sec.

Ricaviamo la massa di esplosivo necessaria:

$$m = \frac{F \cdot t}{V} = \frac{200 \cdot 25}{2000} = 2,5 \text{ kg. massa}$$

Il peso di esplosivo necessario è:

$$p = m \cdot g = 2,51 \cdot 2,5 = 21,5 \text{ kg.}$$

Queste, grosso modo, le indicazioni di un semplice calcolo. Esse sono, per quanto incomplete, sufficienti per portare su un terreno pratico le possibilità del nuovo sistema e appartengono all'ordine delle cose realizzabili, ma per ragioni di economia tuttavia lontane dai nostri desideri. Un comune esplosivo costa oggi circa 125-150 lire al kg., e se si considera che l'esplosivo non è tutto, ne abbiamo a sufficienza per considerare il nuovo mezzo ancora troppo costoso.

Non è però il caso di allarmarsi, con lo studio di esperienze pratiche, con l'impiego di combustibili a più alto potere calorifico o l'adozione di apparati appositi si dovrebbe ottenere e si otterrà il necessario miglioramento del rendimento o una maggiore economia. A tale scopo non dovrà essere trascurata la esperienza in atto per la propulsione a reazione di velivoli veloci, che per quanto possa sembrare interessante un campo lontanissimo dal nostro, potrà ugualmente essere utile.

Sarebbe in ogni caso opportuno che in un domani non lontano la F.I.V.V. raccogliesse i risultati delle esperienze compiute dall'Ente più indicato e le rendesse di dominio pubblico affidando poi a Ditte specializzate il compito di realizzare le cariche di lancio e di cederle ai gruppi.

Crediamo che in tal modo si potranno evitare più facilmente i pericoli dell'empirismo e nel tempo stesso facilitare i gruppi anche dal lato economico.

Il nuovo mezzo di lancio sarà forse in grado di dare all'alante la sua indipendenza e di schiuderli nuovi orizzonti, in questa convinzione vogliamo sperare che in attesa di ridare la libertà alle nostre pacifiche ali inestenuate dalle clausole dell'armistizio, i tecnici e gli studiosi affrontino seriamente il problema e lo risolvano.

UMBERTO NANNINI



sul

“Corriere dell'Aria”

sono trattati tutti i vostri problemi
Abbonatevi! L. 600 per 52 numeri.
Conto Corrente Postale N. 3/19728
intestato al “Corriere dell'Aria”
Corso Garibaldi, 117 - MILANO

VOLO A VELA

Periodico dei Velocisti Italiani

Aderente all'Associazione Culturale Aeronautica

Direttore responsabile: PLINIO ROVESTI

DIREZIONE - AMMINISTRAZIONE - PUBBLICITÀ

SESTO CALENDE (Varese)

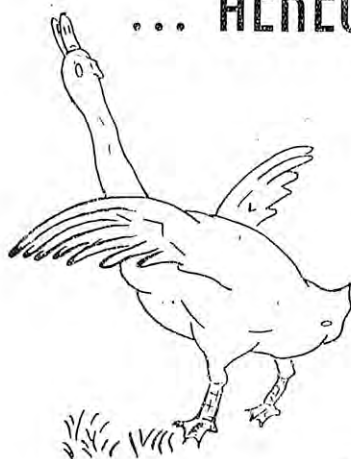
Un numero L. 20,- - Arretrato L. 25,-

Abbonamento annuo L. 210,-



ABOLIAMO GLI ?
ATTESTATI

ALLARME
... AEREO



Ha destato una certa apprensione nella cerchia dei giovanissimi amici del volo a vela la notizia che, durante il recente Congresso milanese, è stata proposta da qualcuno l'abolizione degli attestati «A» e «B» di volo libretto. Molti, anzi, ci hanno scritto, invitandoci ad esprimere il nostro parere sulla questione.

Ebbene, noi diciamo che l'apprensione dei giovanissimi non ha, per ora, alcuna ragione di essere. Un provvedimento che abolisca quei attestati non può venir preso, anche se tra i volovelisti italiani i pareri favorevoli dovessero prevalere (e non ci sembra probabile) su quelli contrari. Giacché il presente ordinamento dell'istruzione volovelistica — e conseguentemente anche il decidere circa il mantenimento o l'abolizione degli attestati e dei brevetti che ne concludono i vari gradi — è di competenza della Federazione Aeronautica Internazionale, e ciò vuol dire che, prima che s'abbia in tale materia a mutare qualcosa, se ne dovrà parlare per un pezzo ancora...

Ma non è male, frattanto, anticipare sull'argomento qualche considerazione.

I fautori dell'abolizione notano innanzi tutto che gli attestati «A» e «B» sono in quantità stragrande rispetto ai brevetti «C» e ne concludono che la maggioranza, pur essendone grande, dei frequentatori dei corsi di volo senza motore si è finora arrestata a un grado elementare di istruzione, senza giungere quindi al possesso di una capacità tecnica apprezzabile. Ciò — aggiungono — nuoce, tra l'altro, al prestigio dell'attività volovelistica ed a quello dei veri piloti di volo a vela (quelli in possesso del brevetto «C») presso coloro (e sono tanti, anche nel ceto della gente dell'aria) che non sanno distinguere il diverso valore dei diversi diplomi che concludono i vari gradi di istruzione volovelistica. Si aboliscono pertanto — concludono — gli attestati «A» e «B», e così il prestigio del volo a vela sarà salvo, giacché nessuno potrà più dirsi volovelista, se non quando sarà in possesso del brevetto «C» e dell'abilità tecnica che quello presuppone.

Ci sembra che costoro ragionino press'a poco così: Gli attestati di licenza elementare sono in numero stragrande rispetto alle lauree universitarie. Ciò conduce alla deplorevole

conseguenza che il pubblico grosso confonde un dottore con un... scintillafabeta. Aboliamo dunque, per salvare il prestigio della laurea, l'attestato di licenza elementare e limitiamo il riconoscimento ufficiale della cultura posseduta dal cittadino al solo grado superiore...

A parte lo scherzo, pare a noi che al mondo ci sia posto per gli uni e per gli altri, per chi sa molto e per chi sa poco. (C'è posto, lo si vede, anche per chi non sa niente...). E se c'è qualcuno che non sa distinguere una colonna del Partenone da un paracarro, la colpa non è né di quella né di questo, ma unicamente dell'ignoranza o della fretta con cui i più sogliono giudicare.

Siamo d'accordo anche noi, del resto, che il meglio sarebbe se ogni allievo potesse e volesse conseguire il brevetto «C»; diciamo, anzi, che proprio a ciò, con più assidua cura che in passato, dovrà mirare la rinascita organizzativa nazionale dell'attività volovelistica. Ma intanto ci domandiamo: questa meta è, nelle presenti condizioni, raggiungibile? Quanti sono, oggi, in Italia i Gruppi che abbiano la possibilità di organizzare una scuola di volo senza motore, tale da poter accogliere allievi che nulla ne sanno e portarli al grado di capacità presupposto dal brevetto «C»? E quanti sono i giovani che possono, a questi lumi di luna, sostenere di loro propria (poiché, per ora, né lo Stato né i partiti né altri Enti pubblici o privati pensano a cavar danari per far volare i nostri ragazzi) la spesa non indifferente per il raggiungimento di quel brevetto?

Mettiamoci sul terreno della realtà, amici cari: e, poiché oggi non abbiamo che ridottissima possibilità di fare dei piloti compiuti di volo a vela, mentre ne abbiamo moltissime di fare dei piloti di volo libretto, contentiamoci di avere quello che si può. Se non avremo degli aquilotti, avremo delle gallinelle, fin poco, ma anche il volo di una gallina è un tuffo nell'azzurro, è un'evazione, sia pur breve, dalla schiavitù della terra.

E non neghiamo ai ragazzi che vengono a noi con tanta voglia di volare, che in quella loro passione concentrano tutte le fresche energie della loro giovinezza, la meritata soddisfazione di veder dichiarato su un documento di carattere ufficiale il grado di abilità tecnica, sia pur modesto, che hanno conseguito. Forse nell'ordinamento vigente per l'istruzione pubblica non si rilasciano attestati e diplomi ancor prima della laurea? E diremo dunque che le licenze di scuola elementare o di scuola media inferiore non valgono nulla, non servono a nulla, e che solo la laurea vale e serve a qualcosa?

Se si dovesse arrivare — e noi francamente lo depreciamo, perché lo giudichiamo quanto mai inopportuno nelle presenti condizioni di fatto — all'abolizione di quegli innocenti attestati «A» e «B», che destano ora preoccupazioni in coloro stessi che, forse, un giorno li ostenteranno con giovanile orgoglio, si avrebbe quest'unico e bel risultato di scoraggiare o di ritardare dal loro appassionato lavoro di costruttori e di aspiranti piloti quelle folle di giovani che, da ogni parte, affluiscono ai rivassanti gruppi di volo a vela, animati solo dal loro commovente entusiasmo, e che saranno domani — quando anche alla nostra Italia sarà riconosciuto il diritto di volare — gli uomini che dovranno riprendere dalle nostre mani stanche di vecchi, per riportarla più lontano e più in alto, quella fiaccola di fede nell'ala silenziosa, che ha illuminato e scaldate la nostra prima giovinezza.

PLINIO ROVESTI

UNA PROPOSTA

di RAFFAELLO SCARTON

Durante il recente Congresso della Federazione Italiana del volo a vela, svoltosi presso il Politecnico di Milano, è stato accennato, sia pur di sfuggita, all'abolizione degli attestati A e B.

L'argomento è interessantissimo e quanto mai delicato e perciò esprime senz'altro la mia opinione in proposito, per contribuire ad aggiornare e migliorare il Regolamento per la navigazione aerea ancora in vigore.

Era naturale che il volo a vela, durante la sua infanzia, si fosse fermato all'Abecedario, per distinguere i vari gradi di abilità dei suoi piloti, ma oggi esso ha raggiunto la maturità, ed è giusto che ai piloti d'altitudine sia rilasciato un documento che attesti i vari gradi della loro abilità, raggruppandola a quella dei piloti d'aeroplano.

Io propongo quindi che in sostituzione degli attestati «A» e «B» e dei brevetti «C» e «D» d'argento, siano istituiti gli attestati di 1°, 2° e 3° grado, riconoscendo:

a) al pilota d'altitudine di primo grado, la capacità di volare soltanto con aliati liberatori, riatterrando sul campo di partenza, senza portare persone a bordo e senza scopo di lucro;

b) al pilota d'altitudine di secondo grado, la capacità di compiere voli con aliati velleggiatori, sul territorio nazionale e anche all'estero, atterrando sui campi aperti al traffico, con facilità e tra-portare persone e merci, senza scopo di lucro e di partecipare alle gare o manifestazioni aeree, purché in possesso della licenza sportiva rilasciata dalla F.A.I.;

c) al pilota d'altitudine di terzo grado, la capacità e la facoltà di esercitare la professione a scopo di lucro.

Le prove d'esame per ottenere gli attestati di tre gradi progressivi dell'abilità al pilotaggio degli aliati, potrebbero essere le seguenti:

Attestato di 1° grado.

Una serie di 5 voli libretti, della durata superiore ad 1 minuto primo ciascuno, misurato dall'istante in cui l'altitudine si sgancia dal traino o dal sistema di lancio, all'istante in cui atterra.

Durante i primi due voli l'altitudine deve compiere una traiettoria che proiettata in pianta descriva una forma di 8, ciò che comporta un giro completo a destra e un giro a sinistra, atterrando vicino al punto di partenza.

Durante il terzo volo l'altitudine deve compiere due giri completi di spirale a sinistra; durante il quarto, due giri completi di spirale a destra e durante il quinto, un giro completo di spirale a destra ed uno completo a sinistra, atterrando in ciascuna delle 5 prove a meno di 100 m. di distanza da un punto prestabilito dalla commissione esaminatrice.

Prove teoriche come per il brevetto civile di 1° grado.

Attestato di 2° grado.

a) Una prova di volo velleggiato della durata minima di 30 minuti primi, misurati dall'istante in cui l'altitudine si sgancia dal sistema di lancio o dal rimorchiatore, al momento dell'atterraggio che deve essere effettuato portando l'altitudine a meno di 50 m. da un punto prestabilito.

Per ottenere il tempo di volo effettivamente velleggiato, si sottrae dal tempo di volo segnato sul diagramma barografico, il tempo di volo che l'altitudine impiegherebbe a scendere in volo libretto, con la sua velocità teorica di discesa prevista in aria tipo, dalla quota di sgancio a quella di atterraggio.

Es.	quota di sgancio	m. 600
	» » atterraggio	» 100
	dislivello	m. 420

Velocità caratteristica di discesa dell'altitudine m. 0,70 al minuto secondo.

Durata teorica del volo libretto per un dislivello di m. 420, minuti secondi 600 pari a minuti primi 10, da dedurre sul tempo di volo segnato sul diagramma barografico, per la validità della prova, in questo caso considerato a titolo di esempio, il diagramma barografico deve segnare un tempo di volo dopo lo sgancio, eguale o superiore alla somma dei primi minuti di minuti primi (30+10=40 minuti primi).

b) Una prova di volo velleggiato in salita, durante la quale l'altitudine dovrà raggiungere una quota di almeno 300 m. superiore a quella di sgancio.

Qualora le condizioni atmosferiche lo consentano, le due prove, quella di velleggiamento e quella di salita, possono essere ritenute valide anche se contenute in unico volo, purché seguito dall'atterraggio di precisione.

Prove teoriche, come per il brevetto civile di 2° grado.

Se queste prove d'esame possono sembrare troppo severe confrontandole ai 5 minuti primi di volo velleggiato attualmente sufficienti per il conseguimento del brevetto «C» non sono eccessive se paragonate alle prove pratiche richieste per il conseguimento del brevetto civile di 2° grado.

Comunque, queste mie semplici proposte, possono essere modificate e rese più aderenti al concetto informatore della Federazione Italiana per il Volo a Vela.

Bisogna tenere conto però, che gli attestati conseguiti in pianura e quindi con le correnti termiche e non sulle dinamiche in pendenza, richiedono l'introduzione del sistema di computazione del tempo di volo a cui ho accennato, perché può darsi il caso che l'altitudine, costretto a scendere poco dopo lo sgancio, possa incontrare qualche altra termica durante il volo libretto e sfruttandola può riuscire a superare la prova pratica di volo prescritta.

Attestato di 3° grado.

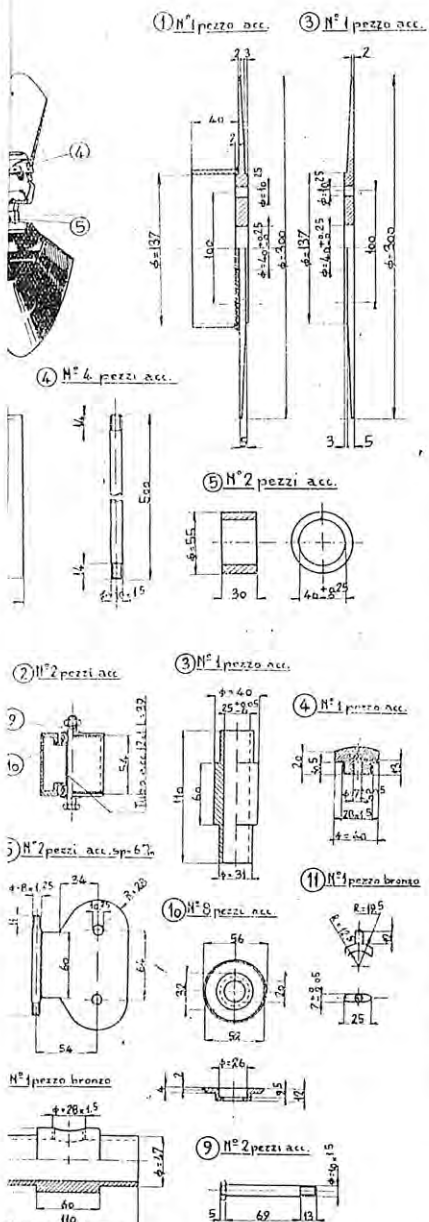
a) Una prova di volo velleggiato in salita durante la quale l'altitudine deve elevarsi ad una quota superiore di almeno 1000 m. rispetto a quella di sgancio.

b) Una prova di volo velleggiato durante la quale l'altitudine deve compiere un percorso secondo una direzione prefissata, atterrando su un aeroporto situato a non meno di 50 m. di distanza dalla verticale del punto di sgancio.

Nel computo della distanza percorsa per superare questa prova, si sottrae la distanza che l'altitudine avrebbe percorsa planando col suo rapporto d'efficienza teorica (caratteristica per ciascun tipo) per tutto il dislivello tra la quota di sgancio e quella di atterraggio.

Es.	rapporto di planata I:	25
	quota di sgancio	m. 600
	» » atterraggio	» 100
	dislivello	m. 500

PIANI COSTRUTTIVI UN VERRICELLO UTILITARIO

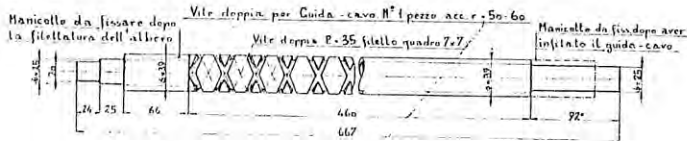
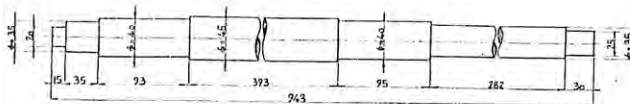


laurà sicuramente alla rinascita dei nostri traffici e particolarmente allo sviluppo dell'aviazione civile, tanto auspicata da quanti hanno ancora fede nell'avvenire dei trasporti aerei.

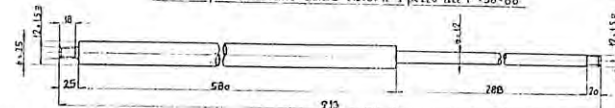
VICAR ROSAPINA

Adrendo alle richieste di numerosi Gruppi volovelistici, siamo lieti di poter finalmente iniziare la pubblicazione dei piani costruttivi del nuovo verricello utilitario, azionato da un motore automobilistico Fiat 1100, realizzato dal Gruppo Sportivo di Volo a Vela « Siai-Marchetti » di Sesto Calende. L'estrema chiarezza dei disegni, elaborati dal volovelista Luigi Grossi, ci dispensa da ulteriori spiegazioni.

Albero del Tamburo N° 1 pezzo acc. r. 50-60



Albero per scorrimento Guida-cavo N° 1 pezzo acc. r. 50-60



(Continua)

ATTI UFFICIALI DELLA FEDERAZIONE ITALIANA VOLO A VELA

Comunicato n. 1 - 29 gennaio 1946 - Sede federale.

La Presidenza dell'Aero Club Milano ha gentilmente offerto ospitalità alla F.I.V.V., che, nell'farecettare, cinrazia vivamente il Solidismo milanese per la solidarietà dimostrata. L'indirizzo della F.I.V.V. è pertanto: Federazione Italiana Volo a Vela (F.I.V.V.) - presso Aero Club Milano, Via Ugo Foscolo, 3 - Telef. 82.477, Milano.

Comunicato n. 2 - 29 gennaio 1946 - Organo Scientifico Sperimentale.

Il Consiglio - sentito il parere del Direttore del Centro Studi ed Esperienze per il Volo a Vela del R. Politecnico di Milano (C.V.V.) - ha deliberato di considerare tale Ente quale organo scientifico-sperimentale della F.I.V.V.

Comunicato n. 3 - 12 febbraio 1946 - Norme provvisorie di ammissione.

Il Consiglio, in attesa che la Commissione tecnica elaburi il regolamento previsto dallo Statuto, ha disposto che - in via transitoria - per ottenere la federazione alla F.I.V.V., gli Enti interessati devono inoltrare domanda corredata dai seguenti documenti:

a) Copia dello Statuto sociale.
b) Atto in cui si specifichi l'attuale distribuzione delle cariche sociali nonché il recapito dell'Ente.

c) Impegno all'osservanza dello Statuto, del Regolamento e delle norme emanate dalla F.I.V.V., nonché alla corrispondenza dei contributi previsti dal Regolamento.

d) Ricevuta del versamento della somma di L. 1000 (mille) - tassa di federazione fissata dall'Assemblea - sul Conto Corrente Postale numero 34616 intestato all'ing. Maurizio Galimberti in Milano, con la causale: « Tassa di federazione alla F.I.V.V. anno 1946 del ... (denominazione dell'Ente) ».

I documenti di cui alle lettere, a), b) e c), nonché la domanda devono essere volati in carta libera e recare la firma del Presidente o del Funzionario, dell'Ente richiedente.

Gli Enti i cui rappresentanti hanno partecipato al 2° Congresso della F.I.V.V., esercitando in via eccezionale il diritto di voto, sono invitati a regolarizzare la loro posizione al più presto e comunque non oltre il 31 marzo prossimo.

Comunicato n. 4 - 12 febbraio 1946 - Disciplina degli Atti ufficiali.

Le Direzioni delle Riviste, Giornali e Periodici che intendono pubblicare integralmente gli Atti ufficiali della F.I.V.V., sono pregati di volere gentilmente dare comunicazione al più presto specificando altresì i termini utili per l'invio dei comunicati. La F.I.V.V. ne darà comunicazione agli Enti federati.

Comunicato n. 5 - 21 febbraio 1946 - Concorso per la scelta dell'emblema sociale.

È indetto un concorso - a partecipazione libera - per la scelta dell'emblema sociale della F.I.V.V., con le seguenti modalità:

1°) I concorrenti dovranno inviare alla F.I.V.V. (Via Ugo Foscolo, 3 - Milano) un bozzetto in nero

ad in colore, comunque disegnato su cartoncino bianco delle dimensioni di 210x148 mm. (formato UNI-A5), che dovrà pervenire entro la mezzanotte del 15 aprile 1946.

2°) Dagli elementi simbolici contenuti nell'Emblema devono risultare le finalità della F.I.V.V., l'Ente volovelistico sportivo a carattere nazionale.

3°) I bozzetti non dovranno portare contrassegno alcuno all'interno di un motto, scritto in stampatello sul retro. Non devono essere allegati lettere di accompagnamento, ma unicamente una busta chiusa contenente un foglio recante la ripetizione del motto, nonché l'indicazione del cognome e nome e dell'indirizzo del concorrente. Tale busta verrà aperta dal Consiglio, dopo che la Giuria avrà designato i vincitori del concorso.

4°) Ogni concorrente può inviare quanti bozzetti crede, accompagnati nel caso da una sola busta ed eventualmente contrassegnati dal medesimo motto.

5°) Qualsiasi il loro valore artistico, verranno squalificati i bozzetti inviati con procedura irregolare. Nessun bozzetto verrà restituito; la proprietà e l'uso dei bozzetti dichiarati vincenti, si intendono riservati alla F.I.V.V., che potrà altresì apportarvi modifiche.

6°) Entro il 25 aprile 1946 si riunirà un'Assemblea Giuria, nominata dal Consiglio della F. I. V. V., di cui faranno parte membri del Consiglio, della Commissione tecnica, nonché membri estranei competenti in materia. La Giuria stabilirà inappellabilmente una graduatoria in base a quegli elementi artistici, pratici ecc. che saranno ritenuti opportuni; il primo bozzetto in graduatoria verrà proclamato vincitore, ed adottato ufficialmente dalla F.I.V.V. quale proprio emblema.

7°) Premi. - A ciascuno dei presentatori dei primi tre bozzetti classificati verrà offerto un volo su aliante vologgeristi biposti di alte caratteristiche, da effettuarsi non appena possibile, inoltre:

- al 1° classificato (vincitore) un abbonamento annuale ad « Alata », rivista delle attività aeronautiche;

- al 2° classificato un abbonamento annuale a « E.V.A. », rivista di aviazione, aeromodellismo, volo a vela;

- al 3° classificato un abbonamento a « Volo a Vela », periodico dei volovelisti italiani.

Nota. Gli abbonamenti alle riviste - gentilmente offerti dagli Editori - sono stati assegnati in ordine al loro valore venale.

8°) Dell'esito del concorso verrà data notizia, tramite la stampa.

L'ATTIVITÀ VOLOVELISTICA È TUTTORA PROIBITA

Secondo quanto informa l'Agenzia « Orbis », l'Air Force Superior Commission ha ribadito recentemente che qualsiasi attività sportiva di volo a vela nel territorio italiano è tuttora proibita, e che pertanto tutti gli aliante sono passibili di sequestro.

Per quanto tempo ancora rimarrà dunque insaziata la nostra sete di volo?

Il regime armistiziale, ancora in vigore, impedisce agli italiani lo svolgimento di qualsiasi attività aerea. Ma quando la crisi sarà

superata non si potrà negare agli aviatori italiani di riprendere le vie del cielo. Ed allora i velivoli saranno i primi, poiché la rinascita del volo a vela nazionale è già in atto.

Anche la nostra gioventù ha bisogno e diritto di evadere, almeno per qualche istante, dalla meschina cerchia delle quotidiane miserie, per farsi più pura e più forte sotto il bacio del sole e la carezza del vento. Ai nostri giovani non può dunque essere negato di cimentarsi

anche nel volo senza motore e di misurarsi nelle gare sportive velovestiche coi giovani degli altri paesi.

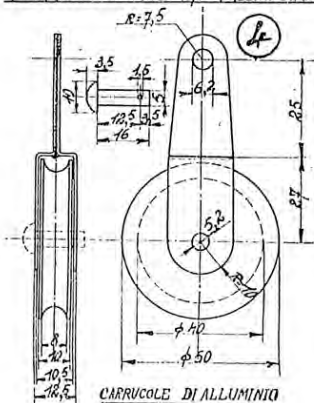
Si potrà giustamente proiluire che il volo a vela italiano rinasca quale mezzo di educazione al combattimento, non già però come puro sport, sorgente di gioia sana per la gioventù. Un popolo di poeti e di artisti, qual'è il popolo nostro, non può rinunciare a dare on'ala ai suoi sogni.

Costruite uno "Zögling,, con noi

3.

Ultimata l'imbastitura delle semiali si provvederà al fissaggio dei blocchetti di legno porta-carrucole (particolare n. 4) come è indicato nelle figure. Essi saranno ricavati dal pino e riceveranno le fenditure necessarie per infilarvi le piastre porta-carrucole, regolarmente imbullonate. Tali blocchetti verranno inseriti tra le diagonali e la centina, n. 13.

SUPPORTO E CARRUCOLA PER ALETTONE
N° 4 PEZZI LATO ACC. 10/40 SALDAT. OTTONE



CARRUCOLE DI ALLUMINIO

alle quali saranno solidamente fissati mediante incollaggio. Il tutto sarà legato da fazzoletti di compensato da mm. 2,5 e da angolini di pino, opportunamente inseriti tra i vari elementi, per rendere compatte le connessioni.

I cavi comando verranno approntati in seguito, quando cioè sarà stato montato lo scheletro completo del nostro «Zögling». In tal modo sarà più facile stabilire l'esatta misura dei cavi stessi.

Le diagonali di irrigidimento degli alettone, indicate nei disegni pubblicati nel N. 2 di «Volo a Vela», sono formate da listelli sovrapposti di pino di mm. 10 x 8, uniti fra loro da puntalini verticali e da strisce di compensato da mm. 1.

Le piastine, contrassegnate nei disegni della Fala coi n. 2 e 3, servono per l'attacco dei tiranti di irrigidimento che uniscono le semiali alla coda, e sono fissate ai lungheroni posteriori con bulloni del diametro di 5 mm.

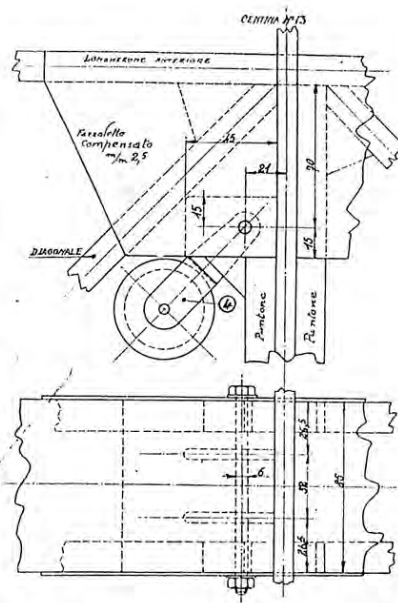
Il foro da praticarsi nelle leve del comando alettone, per il fissaggio dei cavallotti porta cavo, dovrà essere del diametro di mm. 6,5. In tale foro verrà infilato un tubetto di rame del diametro di mm. 6,5 x 1,5, opportunamente ribadito all'esterno.

La Direzione di «Volo a Vela» fornirà gratuitamente ulteriori schiarimenti in merito alla pratica realizzazione della «Zögling» di cui trattiamo la costruzione, a chiunque ne faccia richiesta unendo i francobolli per la risposta.

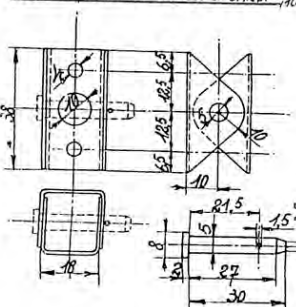
Nel prossimo numero verranno pubblicati i piani completi per la costruzione della fusoliera e le norme relative alla costruzione della stessa.

(Continuato)

Il falegname montatore



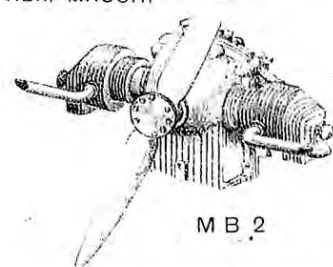
CERNIERE ALETTONE N° 6 PEZZI LATO ACC. 10/40



UN MOTORE ITALIANO PER MOTOALANTI E VELIVOLI DI PICCOLA POTENZA

L'Aeronautica Macchi, che vanta giustamente una gloriosa tradizione nel campo aviatorio e che è sempre stata all'avanguardia delle realizzazioni tecniche, sta portando a termine la costruzione di un interessantissimo motore a due cilindri contrapposti, appositamente studiato dall'ing. Eraldo Bazzocchi per l'applicazione a motoalanti e velivoli di piccola potenza.

AER. MACCHI



MB 2

Poiché vivissima è l'attesa tra gli appassionati della sport dell'aria per questo nuovo motore, siamo lieti di annunciarne per primi le superlati e le principali caratteristiche:

Albesaggio	78 mm.
Cilindrata totale	750 cmc.
Potenza	20 CV
Giri	3000 giri min.
Peso a secco	37 Kg.
Larghezza massima frontale	176 mm.
Altezza	329 mm.
Elia direttamente collegata sull'asse.	

Il basamento è fuso in elettrolit in due pezzi. Posteriormente è applicato il copriella della distribuzione, che supporta il magnete e la pompa della benzina.

I cilindri sono in acciaio speciale con alette di raffreddamento forate. Le teste sono fuse in lega di alluminio. Le valvole e le guide delle valvole sono in bronzo sinterale.

Le valvole sono parallele ed in testa; la camera di scoppio è a ceca piana. I bilancieri sono racchiusi in una scatola e sono lubrificati sotto pressione. La valvola di scarico è raffreddata anche da un getto di olio sullo stelo.

La distribuzione è ottenuta con due alberi a «camme» disposti nella parte inferiore del motore. Il movimento è trasmesso ai bilancieri mediante aste in duraluminio, racchiusi in custodie che servono anche da condotti di ricambio dell'olio.

L'albero motore è in tre pezzi di acciaio al cromo manganese; è supportato posteriormente da un cuscinetto a sfere ed anteriormente da uno a rulli ed una a sfere.

Le bielle sono di acciaio al cromo manganese, stampate in un solo pezzo e montate sull'albero motore con cuscinetti a rulli guidati da ghiaietta in duraluminio. Il cuscinetto del piede è di bronzo. I pistoni sono in lega di alluminio fusi in conchiglia. Gli spinotti sono liberi sia sul pistone che sulla biella e sono tenuti in sito da anellini di acciaio.

La lubrificazione è forata con pompa di mandata nel basamento, che fa affluire l'olio all'albero motore, ai bilancieri ed alle valvole. Il ricambio avviene per caduta nel basamento. Il filtro dell'olio è del tipo autopulente, montato in derivazione sulla mandata della pompa.

L'accensione è assicurata da un unico magnete, montato verticalmente.

Il carburatore è del tipo motociclistico «Del'Orto» con comando gas ed aria. L'alimentazione avviene per mezzo di una pompa a membrana.

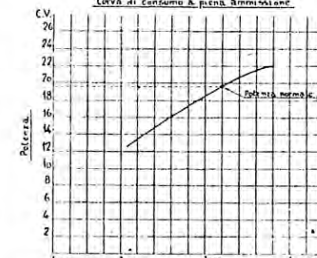
Posteriormente il motore è munito di una presa di movimento per contagiri.

Per l'installazione a bordo dei velivoli, sono stati previsti due tipi di montaggio del motore: uno a sbalzo, con castello di fissaggio ad una parete verticale, ed uno in appoggio, con mensola di fissaggio su di una parete orizzontale. Nelle

mensole sono già incorporati i tamponi di gomma ammortizzatori.

L'Italia — che, a causa del disinteresse da parte della nostra industria motoristica per l'aviazione leggera, non è mai stata in grado di competere, in questo campo, con la produzione straniera — può finalmente vantare un motore che nulla ha da invidiare a quelli della stessa classe sino ad oggi costruiti all'estero.

Curva di potenza a piena ammissione
Curva di consumo a piena ammissione

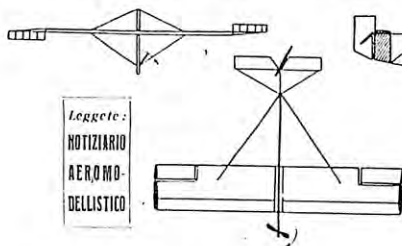


Con la realizzazione dell'MB 2 l'Aeronautica Macchi si è guadagnata le simpatie di tutti coloro che amano il volo e si è resa benemerita verso la Nazione per avere affrontato la soluzione pratica di un problema che interessa l'aviazione militare di domani.

Imparate a volare con me

Lezione I - L'aliante

L'aliante, di cui ci si vuole servire nelle scuole per iniziare il tirocinio degli allievi, è un apparecchio di struttura semplice e solida, costituito nella sua essenza essenziale da un sistema di travi disposte a forma di triangolo. Sul davanti è il posto del pilota, sul sommo sono montate le ali, sulla parte posteriore i timoni. Questo apparecchio, creato per l'insegnamento elementare della tecnica del volo, ha un nome molto conosciuto sui campi e nelle scuole di volo: «Zügling», termine tedesco che significa «scolaro». La sua sagoma è piuttosto tozza, la sua costruzione rudimentale, le sue doti aerodinamiche molto modeste; pure, sono in esso tutte le parti e gli organi che costituiscono la struttura essenziale di qualsiasi aeroplano e, non ostante il suo aspetto primitivo e le scarse risorse che può offrire, esso, in moltissimi casi, è stato la prima ala di cui si sono valsi quegli audaci volatori che superarono poi, fatti più arditi e più esperti, i confini dei continenti e degli oceani e violarono i misteri della stratosfera. Innumerevoli giovani devono a questo glorioso veterano delle scuole di volo senza motore il brivido indimenticabile del primo distacco dal suolo, del primo tuffo nell'azzurro. Vogliategli dunque bene anche voi, o giovani che vi ripromettete d'imparare la scienza del volo, e rammentate che questo modesto trabiccolo ha da svelarvi molti segreti, che vi saranno utili assai quando, divenuti ormai valenti, chiederete ad ali più lievi, più agili, di farsi strumenti più idonei all'audacia dei vostri sogni.



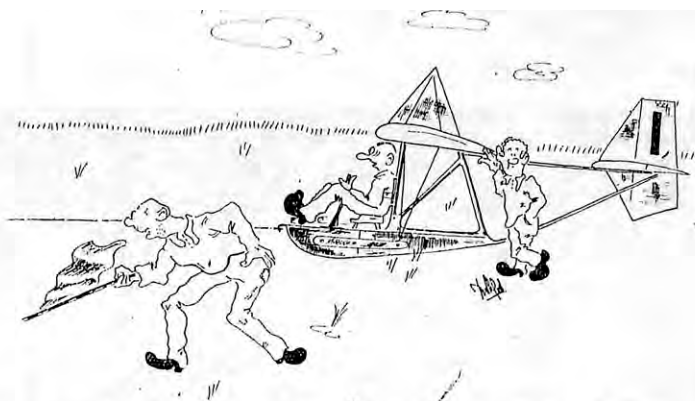
Ebbene, incominciamo dunque col fare conoscenza dei vari organi dell'aliante libratore — organi che sono sostanzialmente identici in ogni tipo di aeroplano — per renderci conto del loro funzionamento e degli effetti che producono nella condotta del volo.

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»; alettoni destro e alettoni 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, «crociera») posta davanti al pilota. Spostando la leva di comando verso destra, si determinano l'alzarsi dell'aletrone 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 sono collocati due organi di



Impressioni dal vero del compianto volovelista modenese Raimondo Dalla Costa.

capitale importanza per l'aliante, 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

così 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. Or bene, 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 rialzarsi, 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, dicesi «cabrare», e l'effetto di essa è «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 è «picchiata».

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

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

b) manovra degli alettoni, che da sola ha per risultato di far inclinare l'aliante dall'una o dall'altra parte e 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, o verso sinistra, se si dà piede sinistro;

c) manovra del timone di profondità, che si effettua tirando la leva verso di sé, quando si vuole 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)

PLINIO ROVESTI

AEROPICCOLA

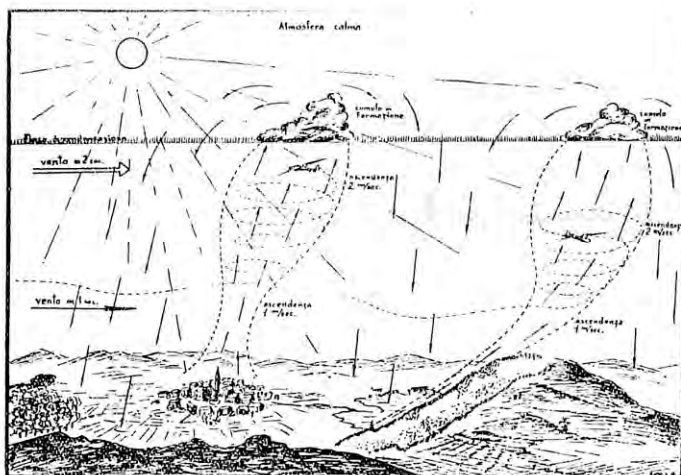
TORINO - CORSO PESCHIERA, 252 - TEL. 31-678

Disegni - Parti Staccate - Modelli Vari - Motori a Scoppio - Balsa - Elastico Americano.

TUTTO PER L'AEROMODELLISMO
a prezzi imbattibili

AEROMODELLISTI!

Richiedeteci il listino illustrato N. 3 inviando L. 10. — Non indugiate!



Origine delle correnti termiche di condensazione.

IL VOLO SENZA MOTORE

III. Puntata

Gi conviene, prima di procedere oltre nel nostro studio elementare sul volo senza motore, soffermarci alquanto a dire di quelle correnti aeree ascendenti, che sono le invisibili e potenti amiche del pilota veleggiatore, il quale deve ad esse le proprie conquiste.

Il volgo profano non conosce, tra i moti dell'aria, altro che quelli orizzontali, cioè i venti, il cui soffio, ora blando ed ora violento, ora foriero di procelle ed ora rassicurante invece il ciclo turbato, si fa sentire, più o meno, ogni giorno. Ma i venti non sono i soli moti di cui palpitano le masse aeree. Altri palpitano fan viva la massa aerea. Dal basso all'alto e dall'alto al basso, è un continuo scambio di masse d'aria che, quali fiumi invisibili e silenziosi, salgono e scendono, determinando una circolazione che non conosce riposo e che rinnova continuamente la atmosfera in cui viviamo. Senza quel continuo rimescolamento, l'aria stagnante cesserebbe di essere elemento di vita e si farebbe generatrice di morte. Ebbene, questi moti verticali dell'aria prendono appunto il nome di correnti ascendenti e discendenti.

Esse non sono però tutte della stessa natura. I meteorologi, infatti, sogliono parlare di correnti termiche e di correnti dinamiche, a seconda appunto che la loro origine va ricercata o nel diverso grado di riscaldamento della massa d'aria o nell'urto di masse d'aria in movimento orizzontale contro un ostacolo esteso, che ne devia il cammino verso l'alto. Vediamo di chiarire per i profani queste diverse denominazioni e, soprattutto, le cause che vogliono significare.

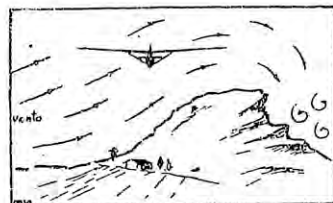
Le correnti ascendenti di natura termica hanno origine dal fatto che, durante il giorno, le masse d'aria, sovrastanti certe zone di terreno, sono suscettibili di un grado di riscaldamento maggiore di quello subito da altre masse contigue. La sabbia, la roccia, il suolo nudo, le aree folte di case, si riscaldano di più, e perciò irradiano più calore dei campi, dei boschi, degli acquedotti. Il diverso grado di riscaldamento determina squilibri nella pressione atmosferica, che si traducono in moti verticali delle masse d'aria: moti ascendenti sulle zone più calde, moti discendenti sulle zone più fredde.

Son queste le correnti termiche. Naturalmente, per il volo senza motore interessano soltanto le correnti termiche ascendenti, in quanto queste solo possono aiutare l'aliante a scalare i cieli. La loro velocità può toccare anche i sei metri per minuto secondo; il che significa la possibilità teorica, per un aliante, di sollevarsi dal livello del mare al vertice del Monte Bianco in meno d'un quarto d'ora. La loro corsa verso l'alto non è però illimitata, ma si arresta quando la temperatura della colonna d'aria in movimento ha raggiunto la stessa temperatura dell'aria che costituisce l'ambiente. Saper trovare queste correnti ascendenti, non le condizioni indispensabili per il pilota di volo a vela, che voglia arrivare alto e lontano.

Senonché ci si può domandare: — Come può il pilota d'aliante scoprire queste sue po-

lenti ma invisibili amiche? Deve, forse, attendere che esse gli si rivelino solo per un caso propizio?

No. Vi sono dei criteri sicuri che consentono di riconoscere a tutta prima dove il pilota d'aliante può trovare correnti termiche ascendenti. Il primo e più elementare criterio, che deriva direttamente da quanto s'è detto circa l'origine di queste correnti, consiste nell'osservazione del terreno che si sta sorvolando, per distinguere in esso le zone aride da quelle umide. Infatti, per l'azione calorifica del sole, si determinano durante il giorno correnti ascendenti dai luoghi aridi e correnti discendenti sui luoghi umidi; quando l'azione calorifica del sole diminuisce sul far della sera, o cessa del tutto durante la notte, si ha l'inversione della situazione termica, così che si determinano correnti discendenti sulle superfici aride, divenute ormai fredde per aver irradiato tutto il calore ricevuto dal sole, e correnti ascendenti dalle superfici umide, le quali irradiano durante la notte la grande quantità di calore, che hanno assorbito durante il giorno. Al volo veleggiato interessano però soprattutto le correnti termiche diurne, perché assai più intense e più facilmente reperibili di quelle notturne.



Corrente dinamica di pendenza.

Un altro criterio per riconoscere la presenza di correnti ascendenti di origine termica si ha nella osservazione delle nubi. Tra i tipi di nubi classificati dai meteorologi uno ve n'è, facilmente riconoscibile per i suoi ben definiti caratteri, che ha grande importanza per il volo veleggiato, proprio perché esso rappresenta il punto d'arrivo di una corrente termica ascendente: vogliamo dire il cumulo a. Frequente nelle giornate molto calde, esso suole elevarsi sopra una base appiattita di tinta scura le sue cupole candide e splendide, spesso elevate a spettacolose altezze. Sotto la sua base è tutto un fervore di aria calda che sale; e il pilota d'aliante che, lungo il suo cammino, riesce ad entrare nel cilindro da esso formato, e che ha la sua base sul suolo e la sua cima nel cumulo, ha trovato il mezzo di portare la sua ala fino al cuore della nube.

Ma il cumulo non è la sola nube amica del volo a vela: altre ve ne sono, che la meteorologia e l'esperienza insegnano a riconoscere e che qui, dati i limiti imposti a questa sommaria trattazione, non possiamo però esimerci dal far menzione di quei nembi forieri di pioggia e di quei fronti temporaleschi che, non solo

offrono al pilota volovelista la possibilità di salire molto in alto, per virtù di quelle correnti termiche che innanzi ad essi fervono, ma gli offrono altresì la possibilità di volare lontano, poiché quelle nubi, quando sono di origine ciclonica, camminano e possono portare con sé l'aliante che ad esse si affida.

Veniamo, ora, a dire delle correnti dinamiche. Le quali sono l'effetto delle profonde modificazioni che estesi ostacoli naturali — quali sogliono essere le catene montuose e le alte coste marine — imprimono alla direzione ed alla velocità del vento che talora le laveste. Monti ed alte coste marine rappresentano per le correnti d'aria orizzontali un ostacolo che ne impedisce il libero fluire, analogo a quello che una diga rappresenta per una corrente d'acqua. Sia nell'uno che nell'altro caso, la corrente, non potendo retrocedere né potendo aggirare l'ostacolo perché molto esteso, sarà costretta a superarlo, cioè a salire: a salire tanto più su, quanto più alto è l'ostacolo; a salire tanto più veloce, quanto più grande è la sua forza.

Orbene, il vento che investe una catena montuosa o un'alta costa marina subisce una deviazione verso l'alto, il cui andamento è in stretto rapporto con l'asperità, l'altezza, l'estensione del pendio. L'aliante che venga a trovarsi là, dove il vento incontra la montagna o la costa, ha la possibilità di salire molto più della cima di quella, giacché — come hanno potuto accertare i cultori di meteorologia — le correnti che si determinano per questi urti sogliono toccare altezze pari a quattro volte l'altezza geometrica del pendio.

Molto altro ci sarebbe da dire sulle correnti ascendenti, sia di natura termica che di natura dinamica, se si volesse, non dire esaurire l'argomento, ma anche solo esporne quel tanto che ogni volovelista deve sapere. A noi, però, basterà per ora il cenno che se n'è fatto, convinti come siamo che quei nostri lettori, i quali han voglia davvero di volar alto e lontano, vorranno a suo tempo saperne molto di più e perciò non mancheranno di dedicarsi ad uno studio serio della scienza meteorologica, da cui verrà loro tanto lume per conoscere i fenomeni dell'atmosfera e le leggi che li governano.

(Continua)

Pierre

CRONACHE

MILANO.

L'11 febbraio 1946 si è costituito in Milano, con sede in Piazza Leonardo Da Vinci, 32 — presso il R. Politecnico — il Circolo Politecnico del Volo (C.P.V.), libera associazione fra studenti e laureati dell'Ateneo milanese che intendono svolgere attività di volo con finalità esclusivamente sportive.

Sono stati eletti Consiglieri: l'ing. Edgardo Vaghi (Presidente), l'ing. Maurizio Galimberti, l'ing. Emenegildo Preti, l'ing. Remo Tridici ed il sig. Giuseppe Tregui.

Il C.P.V. ha chiesto di essere federato alla Federazione Italiana Volo a Vela.

★
Pica Corrado, il brillante pilota-scrittore del «Corriere dell'Aria», ha iniziato, nell'ultimo numero del suo periodico, un interessante corso di Navigazione, che segnaliamo particolarmente a quei giovani che sognano di apprendere l'arte e la scienza del volo.

★
Il giorno 13 febbraio 1946, presso la sede del Centro Sportivo Ambrosiano, è stato inaugurato il corso teorico di Volo a Vela, tenuto dal non volovelista e costruttore milanese Gian Luigi Della Torre. L'assemblea dei soci del Centro stesso, ha recentemente provveduto alla nomina del seguente Consiglio Direttivo: Presidente: Gian Luigi Della Torre; Assistente: sacerdote prof. Nello Don Agostino; Direttore Tecnico: ing. Stelio Frati; Istruttori: Diego Marziani, Luigi Scuri; Segretario: ing. Franco Saporiti; Bibliotecario: Eugenio Prina; Addetto ai materiali: Luigi Scuri.

★
Vico Rosaspina — noto volovelista specializzato nel campo degli aliati da trasporto — è stato intervistato al microfono di Radio Milano la sera del 26 febbraio u. s. nella rubrica a Lo Sport agli Sportivi s. Il pilota Rosaspina si è ampiamente diffuso sull'utilità dell'impiego degli aliati da trasporto nei servizi aerei civili e sull'avvenire dello sport volovelistico in Italia ed all'estero, auspicando il più vivo entusiasmo da parte degli aliatisanti in ascolto.

Acromodellisti! Leggete NOTIZIARIO AEROMODELLISTICO

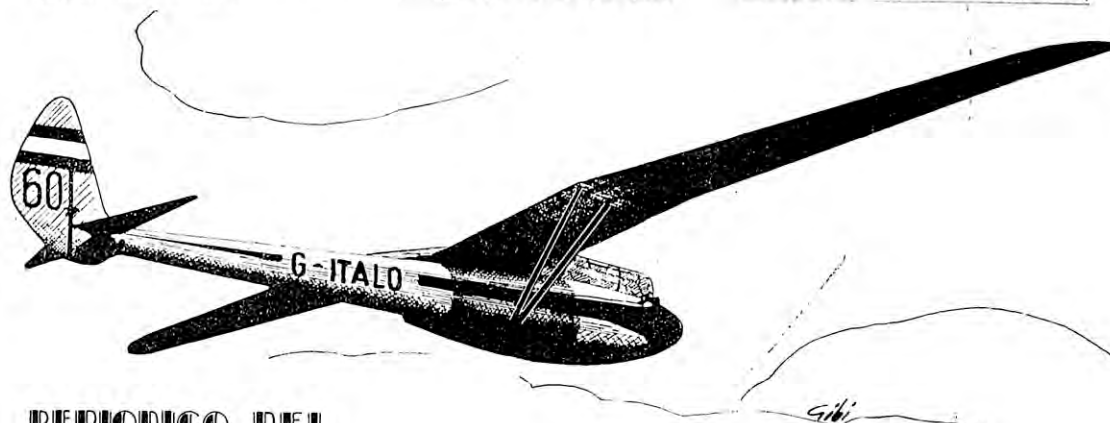
Autorizzat. Presidenza del Consiglio N. 809 del 31-1-1946

Tip. A.L.A. - Varese, Via Sempione, 10 - Telefono 11-13

ANNO 1 - Numero 4

Esce al 15 di ogni mese

APRILE 1946 - Sesto Calende (Varese)



PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI **VOLO A VELA**

Un numero L. 20
Arretrato L. 25 - Abbonamento
Annuo L. 210 - Semestrale L. 110

Adarante all'Associazione Culturale Aeronautica
Direttore Responsabile: **PLINIO ROVESTI**

Direzione - Amministrazione
Pubblicità
SESTO CALENDE - (Varese)

UN'ESPERIENZA DI VOLO E QUALCHE INSEGNAMENTO

L'ing. Alessandro Marchetti non ha bisogno, né in Italia né all'estero, di presentazioni, tanto il suo nome è strettamente legato alla storia della aviazione mondiale.

Ma quello che non tutti sanno si è che Egli ha sempre amato il volo a vela, che è sempre stato largo di animo con chi lo ha praticato e promosso, che è con noi, oggi, nell'auspicare la rinascita.

Nell'articolo che l'ing. Marchetti ha scritto per noi e nel quale rievoca le sue prime esperienze come costruttore e come pilota, si nota con particolare interesse come il metodo da lui seguito nell'apprendimento della tecnica del pilotaggio sia in sostanza quello che tuttora si segue nelle scuole di volo a vela. E questo conferisce un singolare interesse all'articolo di cui Egli ha voluto ornare le nostre colonne.

Potrà, forse, sembrare strano a qualcuno che mi interessi di volo a vela io, che, per le vicende della mia vita professionale, ho avuta la singolare ventura di essere stato uno dei pionieri dell'aviazione in Europa e di trovarmi ancor oggi, sia pure entro i ristretti limiti segnati dall'industria aeronautica dalle condizioni di armistizio, tra i costruttori che si contendono i primati mondiali. Ma gli inizi della mia vita professionale hanno avuto tanti e tali punti di somiglianza con la vita dei volovelisti (voglio dire di quelli veri e appassionati, che costruiscono e volano) che mi son sempre sentito attratto con simpatia verso di loro ed ho

dell'ing. **ALESSANDRO MARCHETTI**

sempre sinceramente desiderato di praticare anch'io il volo silenzioso, anche se le mie occupazioni non mi hanno mai consentito di realizzare il mio desiderio.

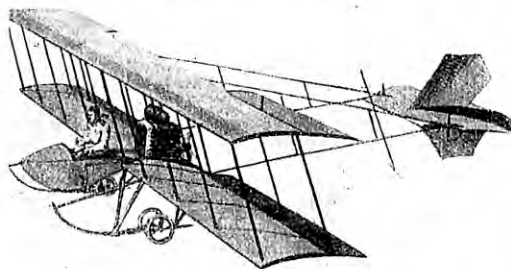
Per tornare alle origini della mia attività professionale, mi piace fermarmi all'anno 1903, quando gli Accademici di Francia avevano già dimostrato con matematica evidenza come il volo con motore fosse da considerarsi una irrealizzabile utopia meccanica. Proprio quell'anno, gli sportivi più accesi e i tecnici che cercavano in sé il germe innato della passione aviatoria (e dico a bella posta innato, poiché a quei tempi l'aviazione non costituiva affatto un'attività razionale, ma era figlia di intuizioni istintive svegliate nell'animo dal naturale senso della poesia e dal naturale amore dell'ardimento), tutti costoro, dico, tecnici e sportivi, erano in subbuglio per un evento miracoloso: due meccanici americani, i fratelli Wright, messo insieme un rudimentale acroplano su cui avevano applicato un motore, avevano compiuto, contro ogni teoria, modesti ma autentici voli.

Fortunati noi, che viviamo l'esaltazione di quell'epoca, in cui si rivela la più affascinante delle conquiste umane, io ero allora, fisicamente uno sportivo fervoroso; moralmente, un

meccanico istintivo. Frequentavo a Roma l'ultimo anno della Scuola di Ingegneria, e il volo degli Americani turbava i miei sonni. Nessuna ricerca mi apparve allora più interessante che adattare l'erudizione scolastica alla tecnica fantasiosa di una macchina di volo a modo mio: argomento del tutto ignorato dalle discipline universitarie del tempo. Così, nel 1903, iniziai lo studio del mio primo velivolo, coltivandolo come un amore segreto, poiché ben altri programmi di lavoro positivo si addicevano ad un professionista al principio della sua carriera, che non quelle aspirazioni inconfessabili, che mettevano insieme idealità campate in aria (è la parola esatta!) con rischi da funamboli e con forte sperpero di quattrini.

Fu il caso che decise insieme della vita del mio primo apparecchio e del mio destino professionale. Fu infatti per caso, che un mio amico dell'ambiente sportivo venne in possesso di un motore da 50 HP, costruito per automobili dalla casa tedesca Argus e alleggerito per aviazione: motore serio, ma pesante, raffreddato ad acqua. La più spensierata e fiduciosa delle società nacque su queste basi: io avrei messo l'acroplano, lui il motore, e avremmo volato ambidue.

Così fu costruito a Roma il mio primo acroplano. E in quell'ambiente, magnifico sotto ogni aspetto, salvo quello delle possibilità industriali, fu certamente l'unico. Fu realizzato



« La Chimera » in volo pilotata dall'ing. Marchetti.



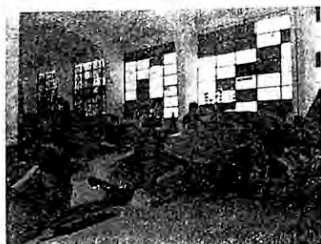
« La Chimera » dopo il suo primo volo a Roma nel maggio del 1910.



L'ingegnere Alessandro Marchetti è Presidente del forense Gruppo Volontaristico dell'A.I.A.M. Azendale «S.I.A.I.-MARCHETTI» di Sesto Calende.

tra molte difficoltà, in una modesta segheria dove si fabbricavano infissi e serramenti per l'edilizia, proprio come molti appassionati velivolisti di ogni parte del mondo seppero in seguito realizzare le loro ali silenziose. Ed è, questo, uno dei primi motivi che mi fa guardare con simpatia a quegli sparuti gruppi di velivolisti italiani che, dopo la tempesta, si vanno faticosamente ricostruendo, riparano e costruiscono quelle ali che la guerra ha danneggiato o distrutto e attendono con fede che spuntino i giorni in cui sia loro concesso di volare.

Non ostante gli scarsi mezzi offerti dall'ambiente e le molte difficoltà incontrate nella costruzione, sul finire del 1909 il mio aeroplano fu ultimato. Si trattava di un biplano, realizzato con finalità prettamente sportive, capace di portare due persone, con profili d'ala caratteristici e impennaggi del tutto originali. I concetti direttivi della progettazione, che rispecchiavano quelli dell'epoca, furono: bassa velocità di decollo e di atterraggio (circa 40 km. l'ora) e comandi di equilibramento di grande efficienza; condizioni che giudevano sostanziali per fronteggiare, col minimo pericolo, le peggiori crisi di assetto e di governo, che potevano determinarsi sotto la guida di un pilota assolutamente digiuno, quale ero io. Nella bontà di questo assurdo e nella razionalità del me-



...costruiscono quelle ali che la guerra ha danneggiato o distrutto...

(foto Gruppo Volo Vela «Sini-Marchetti»)

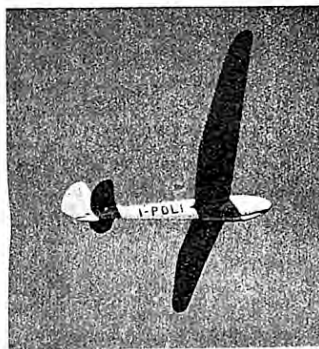
tolo con cui mi addestrai, è il segreto del buon esito della mia ardua impresa giovanile di costruire e di pilota autodidatta.

Oggi, dopo così grandi progressi realizzati sia nella tecnica costruttiva che nella tecnica del pilotaggio, molti non saprebbero concepire un connubio più pericoloso di una macchina, nuova come concetto e come costruzione, che venga messa in volo dal costruttore-pilota, non meno nuovo di essa a tale tecnica e a tale disciplina. Soltanto i piloti di volo a vela, che hanno imparato a volare sempre da soli, senza mai ricorrere all'assistenza di altri su apparec-

chi a doppio comando, non si meravigliano né del mio tentativo né dei risultati ottenuti. Ed è appunto per l'esperienza personalmente fatta in quei lontani anni che, dopo, ho sempre seguito con un senso di nostalgia i primi timidi salti verso il cielo dei giovani velivolisti, a bordo dei loro rudimentali alianti librai.

Ho volato anch'io, lungamente, con la mia prima macchina, sul principio del 1910, procedendo per gradi e con estrema prudenza. L'apparecchio rispose tanto onestamente alle previsioni del progettista, che la confidenza eccessiva venutami poi con l'uso divenne il maggior pericolo per la mia incolumità. Rivivendo oggi qualcuna delle sensazioni provate allora, mi par di risentire ancora quella certa soffice mollezza di appoggio nell'aria, che provavo volando lentissimo, col motore silenzioso per raggiungere l'incanto del volo ideale, cioè la sensazione mistica e affascinante che prova il velivolista che scivola rapido, silenzioso e senza peso sull'alto del vento, alto e solo nell'immensità del cielo. Rammento che, più d'una volta, per riprovare in me quella suggestiva sensazione, sfiorai il limite della scivolata d'ala: la trappola fatale.

Volle però la mala sorte che un giorno, dopo una esibizione di elementari bravure, io finissi, in seguito ad un atterraggio molto brillante ma troppo lungo, sopra una staccionata, che non avevo visto né saputo evitare, e che il mio apparecchio ne uscisse in effetti quasi totalmente distrutto. Lo aveva battezzato «La Chimera» e nel suo nome avevo scritto io stesso il suo destino.



...scivola rapido, silenzioso e senza peso sull'alto del vento...

Questa mia prima esperienza si staglia nella memoria col ricordo emozionante di momenti salienti e singolarissimi. Il primo, quando m'avvidi, con un tuffo al cuore, di trovarmi inconsapevolmente in volo per la prima volta, durante un esercizio progressivo di corsa sul terreno: emozione indescrivibile, che non può essere condivisa che da quei pochi miei colleghi di allora, che furono a loro volta protagonisti di avventure simili, e da quei giovani velivolisti di oggi che, dopo molte strasciate sul terreno, provano il brivido del primo distacco da esso, del primo tuffo nell'azzurro, sulla fragile ala di un aliante libratore.

Il secondo momento fu quando tentai la prima volta il giro del campo in volo, esperto già sufficientemente di partenze, di piccoli balzi in linea retta e di atterraggi, proprio come suol praticarsi oggi nell'apprendimento dei primi rudimenti del volo senza motore con quel sistema che rifiuta l'uso di apparecchi a doppio comando. Commisi quel giorno, per eccesso di prudenza, un errore che poteva essermi fatale, e fu questo: per evitare la possibilità, durante la virata, di scivolare d'ala verso l'interno della curva, che era il pericolo maggiore che potesse nascere dalla mia ignoranza, diedi il timone a voltare, mantenendo però il biplano nel più rigido assetto orizzontale. L'apparecchio, sgarrocciando obliquamente, senza virare, se ne uscì bellamente fuori del campo, e mi venni così a trovare su terreni alberati, senza più alcuna possibilità di atterrare. Un'infinità di sensazioni nuove e sgomento mi si destò nell'anima, tra cui, lucidissima, quella di non poter girare e di esser lanciato in un viaggio rettilineo che, non avendo possibilità di ritorno e di atterraggio, doveva necessariamente conclu-

dersi con una catastrofe, quando fosse venuta a mancare la benzina. Furono momenti eterni di angoscia indescrivibile, fronteggiata a denti stretti, a capelli diritti, mentre la macchina, che non dominavo, mi trascinava verso l'epilogo, salendo nello spazio ad altezze che a me, novellino, sembravano abissali.



...provoca il brivido del primo distacco...

Fortunatamente, la benzina non mi mancò e la errata manovra di virata, che io mantenevo disperatamente pur senza avvedermi che un lentissimo effetto ne soriva, dopo un lunghissimo giro, mi riportò nella direzione del campo, che io intravidi così piccolo e lontano da disperare di poterlo raggiungere con la mia macchina. Fu destino che tutto finisse bene.

La terza emozione memorabile, con cui si concluse il breve ciclo de «La Chimera», fu la sensazione apocalittica del biplano che mi crollava addosso, caprioleggiando sulla staccionata, il giorno che andò distrutto. Rialzatosi illeso, di fronte al grottesco groviglio di infornate velature, al viso accoratosissimo degli amici, alla magnifica giornata di maggio ed al prato tutto fiorito, il piacere di vivere dopo averla scampata così bella, traboccò in una esplosione di incontenibile ilarità. Promisi ai miei amici di non volare più e mantenni la promessa fino alla guerra del 1915-1918.

Così, io nacqui all'aviazione per passione sportiva, come nascono al volo a vela i nostri giovani più arditi. In seguito, mi dedicai alla progettazione e alla costruzione di apparecchi militari e civili di ogni tipo, che solcarono tutti i cieli del mondo, e questa attività assorbì completamente le mie forze e il mio tempo, tanto che non ebbi più modo di riprendere l'esercizio del volo sportivo. Ma ogni volta ch'io vedo volteggiare nel cielo un aliante, il mio pensiero corre all'ormai lontano 1910: mi rivedo in volo su la campagna romana, a bordo de «La Chimera», e, con la poesia dei miei verdi anni, rivivo le impressioni di quei primi avventurosi voli, che nessuna impressione poi, per quanto viva, poté mai uguagliare.

Ecco perché ho accettato l'invito rivoltomi da l'«Volo a Vela» di narrare ai velivolisti italiani gli inizi della mia attività di costruttore e di volatore: ecco perché guardo con simpatia al volo a vela italiano e, con tutti i suoi amici, ne auspico la rinascita: in fondo, nella loro passione risento la mia passione di allora, nel loro sogno ritrovo il sogno che sparse tanto colore e calore di poesia alla mia lontana giovinezza, nella loro sete di ardimento riconosco la stessa sete di avventura e di conquista che tormenta ogni cuore che anela a vivere e a lasciare di sé una non indegna traccia nella vita.

Ing. ALESSANDRO MARCHETTI

Aeromodellisti!
Leggete e Diffondete



Quindicinale di Tecnica e Cronaca
Diretto da FRA MUSCA

IL PROBLEMA ORGANIZZATIVO DEL VOLO A VELA ITALIANO

Appena, dopo la conclusione della guerra, rinacque il volo a vela italiano, rinacque anche il problema della sua organizzazione, il problema cioè di costituire un organo che ne promuovesse l'attività e tutelasse gli interessi.

Parve ad alcuni che un tale organo non potesse essere altro che l'Aero Club d'Italia, il quale, essendo preposto dagli ordinamenti internazionali ad ogni attività sportiva di volo, è il naturale promotore e tutore degli interessi velivolistici.

Parve però ad altri, per l'assoluta esperienza del passato, che l'Aero Club non potesse dare sufficiente affidamento di saper risolvere tale compito, e s'innescò la creazione di un organo nuovo, che fu la Federazione Italiana Volo a Vela.

Mentre però questa si costituiva nel settentrione, un'altra organizzazione sorgeva a Roma, ad opera della Sezione Giovanile dell'Associazione Culturale Aeronautica, e ad essa erano invitati ad aderire i gruppi di velivolisti che, qua e là per l'Italia, si andavano e si vanno ricostituendo.

Questa fioritura di organizzazioni velivolistiche sta a dimostrare, se non altro, due cose confortanti: la prima, che il volo a vela italiano è vivo ed ha volontà di vivere; la seconda, che nella coscienza dei velivolisti è ben radicata la convinzione della necessità di unirsi e di lavorare insieme, se si vogliono raggiungere dei risultati concreti, seri, duraturi.

Che però questa molteplicità di organizzazioni, sorte superposte con lo stesso programma, sia da ritenersi senza riserva un bene, noi non oseremmo dire, avendo ragione di temere che essa conduca piuttosto a disperdersi che a indovinare molte energie che, raccolte invece in un unico organismo, avrebbero certo maggior peso ed eserciterebbero maggiore efficacia. Per questo, noi ci sentiamo di auspicare l'eliminazione di tutte le incompreensioni, di tutte le gelosie, di tutte le divisioni artificiali (quando la finitura di parlare di Nord e di Sud, per ricordarci che siamo tutti italiani?) che semina la discordia nel nostro campo, come auspichiamo la fusione di tutte le forze vive in una associazione di carattere nazionale che, fuori da ogni influenza di partito o di classe locale, prenda a cuore sul serio gli interessi culturali, morali e pratici dei velivolisti italiani.

Quanto all'atteggiamento che il nostro periodico intende assumere e mantenere nei confronti delle singole organizzazioni velivolistiche, dobbiamo riformulare quanto già scrivemmo occasione di scrivere nel nostro numero di gennaio. Giacché qualche lettore romano ha espresso il timore che, per essere il nostro Direttore membro del Consiglio Direttivo della F.I.V.V., egli possa tenere più per questa che per altre organizzazioni analoghe, diremo chiaramente, una volta per sempre, che «Volo a Vela» non è né vuole essere cliente di nessuna organizzazione particolare, ma che, mantenendo gelosamente la propria indipendenza e la propria libertà di giudizio, intende servire sempre e solo gli interessi del volo a vela italiano, che è la sola ragione per cui, in tempi duri come questi, ha voluto nascere e vuol vivere.

La Direzione

IL MINISTRO DELL'AERONAUTICA INTERVISTATO SUI PROBLEMI DEL VOLO A VELA ITALIANO

Il Ministro dell'Aeronautica On.le Cossalto è stato intervistato a Verona la sera del 29 marzo u.s. dai nostri corrispondenti Gianni Pasini e Mario Zonato, noti ed appassionati velivolisti veronesi.

Ecco il testo della breve ma quanto mai interessante intervista:

— Crede, Signor Ministro, che la F.I.V.V. avrà il riconoscimento del governo?

— Sì, la Federazione Italiana Volo a Vela sarà quanto prima riconosciuta.

— Il governo appoggerà ed aiuterà i nascenti Gruppi Velivolistici?

— Sì, il governo vede con molta simpatia il loro nascere e si ripromette di appoggiare quei Gruppi che dimostrino fatti concreti.

— Avranno tali Gruppi libertà di volo?

— L'acquisita libertà di volo nel campo della Aviazione Civile Italiana è un primo passo verso la libertà di volo anche nel campo dell'Aviazione Sportiva e Turistica.

— Grazie, Signor Ministro, i velivolisti italiani sanno ora di avere in Lei un amico e vi sono infinitamente riconoscenti.

Velivolisti, la vostra sete di volo non rimarrà insaziata! Il volo a vela italiano rinascerà.

INTERVISTA COL DOTT. PIERO CASANA PRESIDENTE DELLA F.I.V.V. di FRA MUSCA

(Per telefono da Torino)

Abbiamo ritenuto opportuno andare a sentire dalla viva voce del Presidente della Federazione Italiana Volo a Vela, quali sono i maggiori problemi che si agitano in seno alla Federazione stessa, quali i progetti, quali le difficoltà.

Porteremo il dott. Casana non parla molto e premette senz'altro che è poco propenso alle interviste. Capisco che la cosa si sta mettendo male per me ed allora pensando che quando due aviatori si incontrano, l'unica cosa che sceglie la lingua e genera subito uno stato di amicizia ed una corrente di fraternità sono i ricordi di volo sia propri che dei colleghi, giro alla larga dalla Federazione e...

— Lei ricorda certamente, Dottore, quella meravigliosa settimana di volo veleggiato che si fece a Torino prima della guerra, una settimana meravigliosa della quale...

Se la ricordo! Modestamente sono stato io ad organizzarla! Ottenne una accoglienza eccezionale senza che nessuno di noi si accorgesse se non alla fine dell'importanza che stava assumendo la manifestazione. Infatti le adesioni giunsero da tutta la penisola. Fu come quando si getta il classico sassetto nello stagno: il sassetto è piccolo ma i cerchi che provoca sono molto grandi. Ma più importanti furono i risultati, perché, per opera di Mantelli, Guerrini, Galimberti, Cusi, Rolandi ecc. furono battuti tutti i primati fino allora raggiunti in Italia. Nella stessa giornata molti concorrenti veleggiarono per più di 8 ore, superando distanze di poco inferiori ai 100 km.

— A proposito — interrompo io, con evidenti ragioni per raggiungere lo scopo — non ricordo di aver visto Guerrini e gli altri assi del volo a vela del Sud e Centro Italia all'assemblea di Milano...

— Sì, e mi è dispiaciuto moltissimo anche perché il fatto che la F.I.V.V. è stata fondata in Alta Italia, non vorrei che pregiudicasse i rinascanti rapporti tra i velivolisti del Nord e quelli del Sud, i quali non devono sentirsi abbandonati dai loro colleghi settentrionali. Certo che dopo tante cose successe in Italia da quella brillante settimana Torinese e dall'ultimo raduno di Asiago, buona parte delle persone che si potrebbero citare potrebbe essere dispersa o morta. Pertanto, senza far nomi, vorrei che tutti gli appassionati di allora sentissero il richiamo che è partito da Milano e ci scrivessero loro notizie. In Italia Settentrionale, da quanto mi risulta, moltissimi Gruppi hanno ripreso la loro attività costruttiva ed organizzativa ed aspettano soltanto il permesso per intraprendere quella di volo. Per quanto riguarda Torino, la locale Associazione Universitaria Torinese ha fondato per l'opera appassionata di un «vecchio» una sezione di volo a vela. Gli iniziatori riuniti al Politecnico hanno deciso di costruire un «Sant'Ambragio 2°». Ciò porta, la goliardia torinese all'alto livello dei suoi primordi, che risalgono all'ormai lontano 1912. Sempre rimanendo nel campo del volo, il più forte Gruppo Aeronautico di Torino ha già a buon punto un velivolo da turismo biposto con un motore da 50 CV. Come vede l'attività non manca. Anche l'Aero Club di Torino ha per presidente un appassionato del volo a vela oltre che del turismo aereo, l'amico Ballis, che, più fortunato di me, ha ancora il suo aeroplano a motore o si ripromette di aiutarmi nella nostra ripresa velivolistica. Due «Cat. 2B», poi, sono già in perfetta efficienza.

— E... senta Dottore. Dato che mi è permesso di farle tutte le domande, desidererei sapere una cosa molto importante: la F.I.V.V. non potrebbe aiutare finanziariamente i vari Gruppi che sollecitano richiedi di attività non lo sono di quattrini?

— Lei, se non erro, era presente a Milano...

— Si era presente ed appunto a Milano molti pensavano che la Federazione potesse...

— Vede, la Federazione ora non ha fondi. Come potrebbe aiutare questi Gruppi? Ella mi suggerirà di cercarli i fondi, ma chi ha quat-

trini oggi preferisce impiegarli per la ricostruzione del Paese, e noi siamo una ricostruzione un poco dimenticata... Certo che tutto sarà più facile quando si volerà... speriamo presto... e se la Federazione troverà i fondi, se diventerà ricca... Vede quanti se? mi pare prematuro parlare di queste cose.

— Dal Convegno fino ad oggi, cosa ha fatto la F.I.V.V.?

— Si lavora molto per mettere le basi dell'attività futura e la posso assicurare che le basi sorgono solide per opera del Consiglio Direttivo, della Commissione Tecnica e di molti appassionati che collaborano amichevolmente con noi.

— Lei ha qualche speranza per la effettiva ripresa del volo a vela, quella che si fa sui campi volando con gli apparecchi?

— Sì, sì, ho capito, anche lei è un smanioso di volare... del resto lo siamo tutti noi «vecchi»... E per questo stiamo lavorando molto attorno a tale problema, tanto che ho fondate speranze di riuscita... ma su questo punto preferisco non dilungarmi, perché la pubblicità che voi diavoli di giornalisti fate, rischia a volte...

— Ma noi siamo anche degli appassionati, dei velivolisti...

— Peggio — aggiunge scherzando il dott. Casana — siete i competenti e quindi i più pericolosi. Non si può ingannarvi.

Si ride a questo punto, ed il Dottore ha qualche altro accenno... delicato nei confronti dei giornalisti e degli intervistatori.

— Però — aggiunge — mi piacerebbe che Torino, il cui cielo è davvero meraviglioso per le termiche di cui è fornito, vedesse ancora i voli dei candidi silenziosi alianti come avveniva allora quando erano ancora vivi i miei cari amici Deslex, Bona e Malingri di Bagnolo, coi quali il nostro Gruppo aveva acquistato il primo alante. Si ricorda di Deslex? Si ricorda come conquistò ad Asiago il primato di quota? A Torino ci sono magnifiche tradizioni velivolistiche che certo non dimenticheremo e delle quali saremo degni.

— Crede che lei dia ai velivolisti della nostra città una grande consolazione.

— Sì, ma non bisogna lasciarsi prender la mano dall'entusiasmo. Ella sa, ad esempio, che gli apparecchi sono pochi.

— Li costruiamo.

— Maneano i verricelli...

— Useremo i cavi elastici e l'auto-traino...

— Maneano i campi...

— Invaderemo il campo dell'Aeronautica d'Italia!

— Bene: vedo che lei rappresenta una corrente di «decisi a tutto», e siccome anch'io sono deciso a tutto, vedrà che qualche cosa farò. M'accorgo però che lei m'ha fatto parlare per un'ora esatta. Benedetti giornalisti...

E mentre il dott. Casana continua a protestare, il nostro schiavetto si precipita a telefonare a Rovesti il risultato della chiacchierata.

Fra Musca

ANCORA DEGLI ATTESTATI "A" e "B"

In una lettera aperta, inviata al nostro Direttore ed agli amici velivolisti, l'ing. Galimberti di Milano, richiamandosi al nostro articolo «Allarme Aereo» comparso nel numero di marzo, si scagiona innanzi tutto dall'arresa (che certamente da noi non gli è stata mai messa) di aver proposto, durante il recente convegno della F.I.V.V., l'abolizione degli attestati «A» e «B» di volo librato: dichiara che, per conto suo, riconosce ai velivolisti il diritto di conseguire quegli attestati al termine dei corsi di esercitazioni che vi corrispondono; aggiunge in fine di aver sottoposto alla F.I.V.V. delle proposte per la creazione di speciali «patenti», che dovrebbero concludere corsi più completi di volo a vela.

Prendiamo atto dei riconoscimenti contenuti nella lettera dell'ing. Galimberti e ci auguriamo di poter presto pubblicare le concrete proposte per un più razionale ordinamento dei corsi di istruzione velivolistica.

GIOVANI
ali
IL CORSAIO DELL'AVIATORE

GIOVANI
ali
IL CORSAIO DELL'AVIATORE

GIOVANI
ali
IL CORSAIO DELL'AVIATORE

GIOVANI
ali
IL CORSAIO DELL'AVIATORE

GIOVANI
ali
IL CORSAIO DELL'AVIATORE

GIOVANI
ali
IL CORSAIO DELL'AVIATORE

GIOVANI
ali
IL CORSAIO DELL'AVIATORE

VOLO STRUMENTALE ED ATTERRAGGIO "ZZ" CON ALIANTI DA TRASPORTO

Pubblichiamo ben volentieri questa articolo di Vico Rosaspina - Pilota istruttore di volo strumentale e notturno nonché Alantista da trasporto - che gli è stato suggerito dalle molte critiche sollevate dagli avversari dell'impiego dell'aliante da trasporto.

Ci auguriamo che, sull'esempio del nostro valeroso collaboratore, altri vogliano contribuire con discussioni e proposte concrete allo sviluppo dei trasporti con alianti nella branca commerciale dell'aviazione civile.

Una dei punti fondamentali cui si attaccano gli avversari dell'aliante per uso commerciale è, secondo loro, la irregolarità del servizio che deriverebbe dall'impossibilità di impiegare l'aliante stesso con qualsiasi condizione atmosferica.

E fuori dubbio che esso non ha le illimitate possibilità dei moderni ed esuberanti aeroplani.



La parte anteriore della fusoliera dell'A.L. 12 P. - nelle quale sono sistemati i posti allianti di pilotaggio - viene aperta per il carico e lo scarico del materiale ingombrante.

rei da trasporto, ma è altresì certo che la mancanza di visibilità non rappresenta un inconveniente del tutto insormontabile. Dobbano essere considerate condizioni proibitive solo quelle di visibilità nulla, accompagnate da fur-

te perturbazioni su passaggi obbligati. Condizioni, queste, rare in Italia, e non tali da giustificare la totale abolizione dell'uso dell'aliante su tutte le nostre linee. Comunque le nostre considerazioni riguardano la pratica ed immediata realizzazione di un servizio su tratti che si possono reputare abitualmente adatti.

La possibilità di effettuare il volo cieco a traino, oltre che dalla normale strumentazione, deriva dall'applicazione sull'aliante, al posto dei comuni ganci ai quali viene fissato il cavo che lo collega alla coda del rimorchiatore, di uno speciale gancio a snodo cardanico, orientabile in tutti i sensi, del tipo di quello montato sull'A.L. 12 dell'ing. Preti della S.A.I. Androsini. Ammesso che l'aliante si trovi ad esempio troppo in alto e a destra rispetto al rimorchiatore, il cavo in tensione orienterà il gancio in basso a sinistra, in direzione cioè dell'apparecchio trainatore. Basterà collegare il cavo al gancio e fissato il gancio, ad uno strumento simile all'orizzonte artificiale, perché la piccola sagoma di aeroplano si sposti in alto a destra, dando al pilota la posizione del proprio aliante rispetto al trainatore. E' ovvio che l'aliantista dovrà tener d'occhio anche il normale orizzonte artificiale e prima di ogni manovra accertarsi sempre che l'aliante sia nel giusto assetto trasversale. Questa soluzione è particolarmente adatta per il volo cieco nella nebbia, mentre presenta difficoltà di carattere pratico per il volo in nubi turbolenti.

Per quanto concerne l'atterraggio ZZ, il problema si presenta teoricamente di facile soluzione, ma solo l'esperienza potrà dire in merito una parola definitiva. Esso presuppone un collegamento telefonico di facile applicazione e molto opportuno anche nei tratti normali, fra il pilota del rimorchiatore e quello dell'aliante.

Quando, volando con i criteri sopraindicati, i due velivoli arrivano sull'aeroporto e sorvolano la stazione radiogoniometrica, il pilota

trainatore comunica all'aliantista la ricezione dello ZZ; inizia quindi la rotta di allontanamento, sempre con l'aliante agganciato, e dopo 7' quella di avvicinamento. E' opportuno che alla ricezione dello ZZ, la velocità di traino si stabilizzi sui 170 km/h e possibilmente meno: il rimorchiatore, con carrello retratto e aiutato da qualche grado di « flap », si abbassa nei limiti consentiti dalla sicurezza, come per una normale manovra di atterraggio. Dato il minimo di visibilità presupposto dallo ZZ, al passaggio sui limiti del campo, o appena esso sia avvistato, l'aliante si sgancerà, effettuando l'atterraggio, mentre il rimorchiatore,



(Vico Rosaspina)
Un vecchio e glorioso S. M. 31 fotografato in volo dall'interno dell'aliante da trasporto « D.F.S. 230 » durante un sorvolo.

ripresa quota, ripeterà la manovra per proprio conto. Una opportuna organizzazione a terra dovrà consentire il rapido sgombrare dell'aliante dalla pista.

Logicamente l'atterraggio ZZ è più facilmente realizzabile in caso di nebbia che di temporale. Con visibilità superiore ai 100 metri e con ulteriori accorgimenti di dettaglio, riteniamo che esso possa venire effettuato con una certa sicurezza.

VICO ROSASPINA

Riceviamo da Roma e, in omaggio alla nostra consuetudine di consentire la massima libertà alle discussioni, integralmente pubblichiamo, lasciando alla Federazione Italiana Volo a Vela la possibilità di chiarire il suo pensiero in merito.

E' nata la Federazione Italiana del Volo a Vela e la prima assemblea ne ha eletti i dirigenti ed approvato lo Statuto.

Non avendo partecipato all'assemblea in parola ci siamo dati alla lettura dello Statuto e dei successivi comunicati e modifiche. Che la prima edizione dello Statuto avesse bisogno di modifiche tutti se ne sono subito accorti ma ci sembra che seppure la seconda edizione è migliore della prima tuttavia la situazione non viene a cambiare di molto.

Diciamo subito e francamente che gli « scopi » precisati nell'art. 3 (art. 1 del vecchio Statuto) non sono quelli che noi ci eravamo immaginati. Il comma si parla infatti di « propaganda, disciplina e regolamentazione... ». Propaganda va certo bene, ma disciplina e regolamentazione cosa significano? Forse la Federazione deve impartire le direttive tecniche ed organizzative ai gruppi e questi devono ad esse uniformare la loro azione? E in caso negativo cosa succederà? Forse l'espulsione dalla Federazione e la proibizione di svolgere attività velistica?

Naturalmente gli organi competenti, cioè lo Stato, emaneranno norme tecniche per la sicurezza e disciplina di volo e speriamo che esse siano più ampie ed elastiche che nel passato; tali organi potranno anche demandare alla F.I.V.V. la compilazione e l'applicazione di tali norme ma esse dovrebbero essere molto generiche e non incidere nel campo organizzativo. Non vorremmo che si volesse uniformare tutta l'attività velistica ad uno schema rigido sia organizzativo che tecnico.

Il volo a vela è soprattutto una attività sportiva e come tale ognuno o meglio ogni gruppo deve essere libero di organizzarsi ed attuare come crede in quei limiti di sicurezza e di serietà che le norme legislative fissano.

Il comma b) dello stesso articolo 1, parla poi di difesa degli interessi del volo a vela « a mezzo di appoggi e provvidenze ai gruppi ». Non è nostra intenzione fare l'elenco delle parole ma quel « provvidenze » ci sembra fuori posto; essa ha un carattere di protezione che non può competere alla Federazione; questa infatti è formata dalla libera e spontanea riunione di gruppi velistici, come dice l'art. 1 del nuovo Statuto.

L'espansione critica potrebbe facilmente dilungarsi ma per spiegarci meglio e per portare un contributo positivo e non rimanere sul terreno della critica negativa diremo come avremmo pensato su questo articolo uno:

Che farà la F.I.V.V.?

La Federazione Italiana del volo a vela ha i seguenti scopi:

a) riunire tutti i gruppi, società e associazioni velistiche che ne facciano domanda qualunque sia la loro natura organizzativa;

b) mettere a disposizione degli aderenti i servizi aeronautici comuni (tempi di volo, ricoveri per aliati ecc.) mediante il pagamento di quote modeste e con le norme che verranno determinate dal regolamento;

c) assicurare la massima assistenza tecnica con la gestione di un ufficio tecnico su tre sezioni:

1) sezione materiale di volo e accessori (progetti aliati, studio e progetto vernici, cavi, ganci ecc.);

2) sezione attrezzature aeroportuali, studio e progetto avvicinamento, ufficio, dormitori, mensa ecc.;

3) sezione meteorologica, studi meteorologici, raccolta e diffusione dati, assistenza per l'attività ordinaria e per voli di primato;

d) organizzare gare e concorsi nazionali ed internazionali;

e) rappresentare e difendere nei confronti dello Stato e di chiunque altro gli interessi dei gruppi aderenti, adoperandosi per ottenere tutte quelle provvidenze e agevolazioni utili allo sviluppo della attività velistica;

f) attuare ogni iniziativa utile allo sviluppo del volo a vela sia nel campo organizzativo che tecnico e finanziario (corsi per istruttori, pubblicazioni, sussorizzini nazionali ecc.).

L'articolo 1 noi ce lo siamo immaginato press'a poco così. Perché infatti dei gruppi a società si riuniranno in una federazione? Evidentemente per poter avere, uniti, quello che isolatamente sarebbe stato più difficile o impossibile ottenere o raggiungere. Il gruppo per questo paga una quota di adesione altrimenti non farebbe a meno. L'unico di queste quote con l'aggiunta di quelle provvidenze e di quei proventi che la maggiore autorità di un organismo nazionale può ottenere, deve consentire l'utilizzazione economica di servizi che ciascun gruppo per conto suo non potrebbe pagare. La sede della Federazione perciò deve essere quella di servire nel miglior modo possibile i federati. La Federazione deve cioè dare agli aderenti tutti concreti, poi deve difendere i loro interessi, deve cercare di ottenere per essi il maggior numero possibile di provvidenze ed agevolazioni ed infine potrà anche disciplinare e regolamentare sempre nell'ambito dei gruppi volontariamente federati e che perciò accettano tale disciplina e tale regolamentazione.

Già detto ci sembra non inutile spendere poche parole per un'altra importante questione che lo Statuto non sfiora neanche e che invece a noi ci sembrerebbe opportuno che se ne accennasse almeno.

Organizzazione e finanziamento del volo a vela e cioè in definitiva dei gruppi che la debbono svolgere.

Dato che lo Statuto non pone alcuna limitazione sembra logico arguire che si lascia ai gruppi la più ampia libertà in materia. E questo è bene; tuttavia pensiamo che qualche discreto accenno sarebbe potuto riuscire utile se non altro come indirizzo e guida.

Si sarebbe potuto dire ad esempio che i gruppi sono liberi di organizzarsi a proprio piacimento (ma non sarebbe stato logico porre un limite minimo al numero dei loro soci onde garantire un minimo di serietà e consistenza?). E per propria più ragione si sarebbe potuto specificare che possono essere autonomi o indipendenti come pure emanazioni o sezioni di altri organismi come società sportive, Aero Club, E.N.A.L., Boys scout ed anche partiti politici. Tali precisazioni acquistavano valore di pratico suggerimento per facilitare la organizzazione e più che altro il finanziamento dei gruppi.

Non sarebbe stato opportuno dire anche che in una stessa città potevano coesistere più gruppi e che la F.I.V.V. avrebbe provveduto all'impianto e alla gestione dei servizi comuni o quanto meno ad armonizzare le varie possibilità dei gruppi aderenti, le concessioni degli enti locali e quelle nazionali della Federazione?

Questo e anche qualche esortazione avrebbe potuto dire lo Statuto ed allora esso oltre a costituire un più chiaro e preciso documento atto a convincere i gruppi a dare la propria adesione, poteva anche rappresentare un atto pratico di incoraggiamento ad organizzarsi, a muoversi, a prepararsi per esser pronti a ricominciare a volare non appena sarà possibile.

I dirigenti della F.I.V.V. sono vecchi velocisti che noi conosciamo e stimiamo; vorremmo che essi prendessero queste nostre osservazioni non come dettate da un acido spirito critico ma come il contributo di un appassionato al pari di loro alla rinascita del volo a vela.

Faber

VOLOVELISTI

abbonatevi al nostro periodico:
è il modo migliore per dimostrarci la vostra simpatia.

LA SCUOLA COOPERATIVA

La stampa aeronautica e sportiva ha dato notizia dell'avvenuta convocazione nazionale di volo a vela con accenti alle discussioni tecniche.

E' stata annunciata la costituzione ufficiale della F.I.V.V., l'approvazione dello statuto, la formazione del Consiglio e della Commissione tecnica a dimostrazione della linearità di procedimento e del valore dell'organismo che intende assumersi l'indirizzo e la guida dello sport velistico: si è invece trascinata la discussione su quanto è stato argomento di discussione in materia di volo, cosa che riteniamo importante perché, in ultima analisi, questa è la finalità.

La libertà di volo si fa attendere più di quanto si sperava ed appunto perché il tempo non vada perduto, si rende utile raggiungere, attraverso la discussione, l'accordo sul lavoro futuro cosicché si proceda, poi, più spediti.

Ora, per quanto concerne l'attività sportiva è stato unanimemente affermato ed accettato il principio della massima libertà con un minimo di garanzia assicurato dal riconoscimento, da parte della F.I.V.V., dei dirigenti lo sport del volo presso i Gruppi che si sono o che vengano a costituirsi nelle diverse forme: autonomi, sezioni di Aero Club, sezioni di ditte aeronautiche, ecc.

In tema di attività scolastica si è invece affermato un concetto di maggior cautela per cui si ritiene obbligatorio per i novizi il raggiungimento di un certo grado di capacità di pilotaggio presso organismi autorizzati secondo quanto verrà sancito nel regolamento in elaborazione presso la Commissione tecnica della F.I.V.V.

Rimane dunque da ricercare e da definire quali potranno essere e come potranno sorgere gli organismi autorizzati all'attività scolastica, tenuto presente la convinzione unanime dei congressisti che non si possa più contare su sovvenzioni dirette o indirette da parte dello Stato.

Noi abbiamo appunto enunciato al Congresso uno schema di soluzione del problema, al quale non ha fatto cenno la stampa. E' nostro intendimento ora ricalcare l'argomento data la sua preminente importanza.

L'attività scolastica, poiché si compenetra con le responsabilità morale e legale e poiché richieda un documento probativo, brevetto o patente, deve poggiare su di una struttura ufficiale definita da una pur minima costituzione organica. Istruttore, verricellista, montatore, assistenza medica: sono i quattro elementi *persona* che non possono mancare: autocerchietto, macchina riempire, alianti tipo Ziegler e librai a fusoliera, oppure librai a doppio comando, nel numero tale da assicurare la continuità dell'istruzione, oltre una piccola officina, sono gli elementi *materiale* essenziali per lo svolgimento del compito.

Ora, di fronte alle riconosciute maggiori difficoltà nei confronti del passato per la mancanza di contributi statali, solo il riconoscimento, che non è molto florido in questi tempi, ed il modesto aiuto dello sportivo rappresentano le energie vitali del volo a vela. Questo postulato mette subito in luce come ben difficilmente un gruppo potrà godere della potenzialità necessaria per assumersi il compito scolastico e, d'altra parte, sarebbe fuorviato dalla superiore finalità, quella dello sport velistico.

Un completo ed analitico esame del passato condotto da Tenax, su questo periodico, ha messo in evidenza il nuovo aspetto del problema: ma, nello sguardo al futuro, cade in fallo poiché rivolge le sue speranze verso espedienti attuali, sì, all'estero, ma sotto c'è una politica tramontata, e se pur è lecito aver fede nell'esito di autorizzazioni a sommettere contributi impostivi (orrori!!!) questi trovano ai giorni nostri necessità sociali ben più impellenti da sovvenire. Si potrà eventualmente riparlare fra qualche lustro.

Rispondente, invece, alle condizioni di ambiente presenti, riteniamo la soluzione, da noi enunciata, della scuola cooperativa, che trasferisce il concetto della scuola di zona, suffragato dalla passata esperienza, dal campo parastatale al campo privato collettivo. La scelta oculata di una pista di volo centrale allo spazio di gravitazione di più gruppi e l'afflusso ad essa del materiale scolastico in possesso dei singoli gruppi, incompleto ed insufficiente singolarmente per ciascuno di essi, vengono a dar vita ad organismi scolastici rispondenti tecnicamente alle necessità, potendosi assumere, per la continuità dell'afflusso assicurato dalla vasta zona interessata, l'onere del personale necessario, da cui il riconoscimento legale e, non ultimo, il merito sociale di riassorbire il personale specializzato attualmente disoccupato o male occupato.

Lungi dall'entrare nei particolari costitutivi e amministrativi della scuola cooperativa, nei quali persona di legge è più di noi competente, vogliamo quindi il concetto informatore che dovrebbe attirare l'interesse dei Gruppi e ripagarli del sacrificio del loro individualismo, rifondendoli nella ressa d'uso del loro materiale.

La proprietà permane al Gruppo il quale ne vincola l'uso per un periodo stabilito. Il materiale immesso viene al inizio valutato in multa e su tale base definita una quota di ammortamento a lunga scadenza. Tale quota, invece di venire corrisposta ai contribuenti, viene scontata in aliquote sul costo complessivo del brevetto in favore dei soci di ciascun gruppo; così, chi più mette meno

paga. D'altra parte la scuola medesima deve agire in modo di sopprimere gradualmente al materiale che scompare dall'uso per logorio.

Il costo totale del brevetto viene in tal modo ad essere costituito di tre aliquote: spese di gestione, comprendente stipendi, carburanti, materiale di consumo; quota accantonamento per i futuri acquisti; quota ammortamento, da bonificarsi proporzionalmente tra gli allievi dei gruppi cooperativi.

Quanto costerà la patente o brevetto?

Non certo a gratis come un tempo; ma in ogni caso meno che presso un gruppo il quale non voglia funzionare ad esaurimento e disponga di un complesso che lo rivesta dei requisiti ufficiali. Il costo a pieno si aggira sulle cinque mila lire; all'iniziativa dei Gruppi trovare forme di rateazione.

Conclusioni. Cooperare, ora, del materiale aeronautico dalle ditte è una follia; costruire in proprio, a parte il costo elevato, vuol dire proiettare ad oltre sei mesi la soluzione del problema e non fruire di quella docizia che assicura la continuità, in più il costo di gestione grava per una aliquota elevata. Eppure in più zone esiste materiale di volo sufficiente per un organismo scolastico completo; accostumiamolo su di un unico campo, assicuriamogli i diritti e gli interessi della proprietà con un accordo cooperativo e, come per incanto, avremo creato la fucina per i nuovi giovani che tendano all'elaborazione dell'azzurro.

FELICE PANI

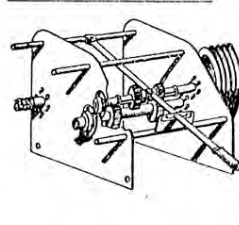
RIPRESA VOLOVELISTICA A VERONA

Il 17 marzo scorso ed il 7 aprile corr. hanno avuto luogo a Verona due importanti riunioni allo scopo di promuovere la ripresa dell'attività velistica sul campo della vecchia Scuola di Rovolone, non appena le attuali disposizioni sul divieto di volo saranno abrogate o modificate.

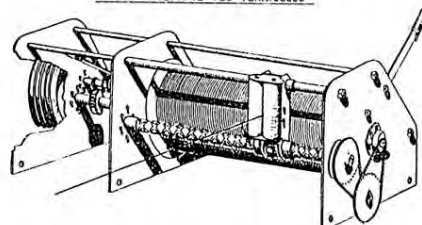
Hanno partecipato alle riunioni una folla schiera di velovelisti ed aeromodelisti veronesi, tra i quali il Pilota Istruttore e Comandante della vecchia Scuola di Rovolone Giuseppe Taroni ed i giovani ed appassionati organizzatori Pasini, Zonato, Camit, Zanetti e molti altri.

I problemi relativi alla riorganizzazione del volo a vela veronese sono stati ampiamente discussi dai convenuti, i quali, al termine della prima seduta, hanno nominato una Commissione di sei membri incaricata di prendere accordi con le organizzazioni locali. Mario Zonato è stato nominato all'unanimità Presidente del Gruppo Velovelistico Veronese. Nella seconda riunione del 7 aprile è stato approvato lo Statuto del Gruppo stesso, la nomina definitiva dei suoi dirigenti e l'adesione alla F.I.V.V.

VISTA POSTERIORE DEL CAMBIO

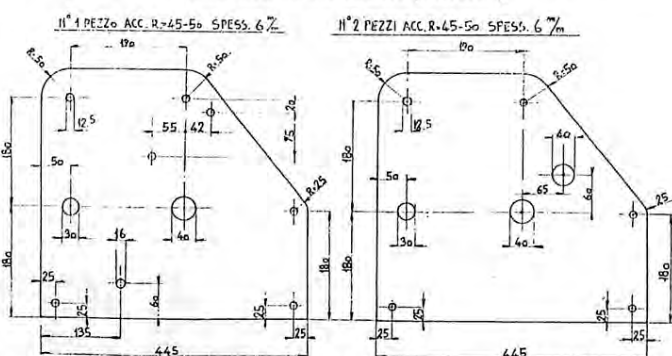


VISTA ANTERIORE DEL VERRICELLO



I PIANI COSTRUTTIVI DI UN VERRICELLO UTILITARIO

(Continuazione dal numero precedente)



Nel prossimo numero il velovelistista Luigi Grassi, che ha elaborato questi disegni, illustrerà ai nostri lettori le norme per il montaggio dei vari pezzi componenti il verricello.



L'Ing. Marazza (in tuta) e il Barone von der Goltz, noti velovelisti del forense Aeroclub Ticinese di Locarno. La fotografia è stata ritratta sul campo di Samaden nel settembre 1945 dopo un volo dell'Ing. Marazza di 5 ore e 22 minuti.

VOLO A VELA ALPINO IN SVIZZERA

Grande importanza ha assunto in Svizzera il volo a vela alpino in questi ultimi tempi. Il principale centro è quello di Samaden, dove, nello scorso anno, un solo pilota, il notissimo ingegnere Italo Marazza, Direttore dell'Aeroporto deglioni di Locarno e Capo dell'Aeroclub Ticinese, in meno di 20 voli ha totalizzato ben 46 ore di volo velistico, raggiungendo, tra l'altro, i 4.000 metri di quota.

Il nostro periodico si ripromette di trattare presto su queste colonne delle grandi possibilità offerte dal volo a vela alpino, il quale, pur non essendo di facile realizzazione, presenta aspetti di incomparabile bellezza ed esercita un fascino tutto nuovo sull'animo dei piloti che hanno la possibilità di praticarlo.

UNA CONFERENZA SUL VOLO A VELA

dell'Ing. Preti a Milano

L'Ingegnere Emenegildo Preti, Direttore del Centro Volo a Vela del Politecnico di Milano e membro del Consiglio Direttivo della F.I.V.V., terrà a Milano in Via Bernardino Luini, 2 - presso la Sezione Aeromodelistica Centrale del Centro Sportivo Ambrosiano - domenica 28 aprile alle ore 10.30 - una importante conferenza sul volo a vela, alla quale potranno partecipare, oltre agli iscritti al Corso Teorico organizzato da Gian Luigi Della Torre, anche tutti gli appassionati velovelisti ed aeromodelisti che lo desiderano.



2°

Non basta, però, che l'allievo conosca in teoria gli organi della sua macchina alata e i comandi che ne governano il funzionamento: è indispensabile, prima di dare principio alle esercitazioni vere e proprie di volo, che egli acquisti una certa prontezza nelle manovre fondamentali, onde non trovarsi imbarazzato quando venga il momento di eseguirle per la condotta del velivolo. Pertanto, fatti salire ad uno ad uno gli allievi sul sediolino destinato al pilota, s'insegnerà loro, come prima cosa, a legarsi accuratamente con l'apposita cinghia: la quale precauzione, dimenticata con facilità dai principianti, messi in orgasmo dalle vere o supposte difficoltà del volo, si giustifica da sé. Come seconda cosa, poi s'insegnerà loro a mantenere l'animo tranquillo e un contegno disinvolto, essendo frequente il caso di allievi che, una volta saliti sull'apparecchio vengono presi da una febbrile agitazione, che non ha proprio nessuna ragion d'essere, ma che intanto li fa star lì rigidi, aggranchiti, incapaci di intendere quello che l'istruttore loro va spiegando, di vedere quello che hanno davanti o d'intorno, di eseguire una manovra con quella dolcezza e quella tempestività che sono necessarie per il buon governo del velivolo. In fine, si proverà a inclinare a bella posta il velivolo stesso, ora a destra, ora a sinistra, o a mutarne la direzione, e si esigerà che gli allievi eseguiscono, senza fretta, ma anche senza incertezza, le manovre indicate per raddrizzare il velivolo e per riprendere la propria rotta, assicurandosi che eseguita la manovra, i comandi vengano riportati nella loro posizione normale.



Quando questi esercizi preliminari sono compiuti, si inizia l'insegnamento vero e proprio del volo. Il quale, come tutti gli insegnamenti seri, deve seguire un metodo ed essere rigorosamente graduato nelle sue applicazioni, se si vuole arrivare a risultati solleciti e sicuri. Per questo, nelle scuole si usa dedicare le prime giornate d'insegnamento pratico alla esecuzione di numerose «strisciate», con le quali si mira a rendere l'allievo capace di mantenere la direzione e l'equilibrio, mentre l'aliante corre sul campo a velocità moderata. Solo quando l'allievo avrà acquistato questa capacità, si potrà pensare a staccarlo dal suolo ed a portarlo in alto: farlo prima, sarebbe evidentemente uno sproposito, che potrebbe portare anche a dolorose conseguenze. L'istruttore coscientissimo non si lascia guidare, nella scelta dell'ora destinata al decollo dei suoi allievi, né dalla smodata voglia che costoro dimostrano di volare davvero, né da considerazioni di prestigio personale che potrebbero suggerirgli di accelerare i tempi per giungere presto alle prove di brevetto. Anche qui, come in tanti altri casi, trova applicazione il proverbio: chi ha fretta vada adagio. Il tempo che si spende nell'esecuzione di numerose strisciate, per le quali l'allievo acquista sicu-

rezza nel guidare e nel mantenere l'aliante in equilibrio, non è perduto: se ne sentirà il vantaggio più tardi, vogliamo dire nelle fasi successive dell'insegnamento del volo.

Per iniziare le strisciate si sceglieranno possibilmente giornate di atmosfera calma. Il vento, con i suoi soffi, non farebbe che aggravare le difficoltà che l'allievo incontra nel mantenere la direzione e l'equilibrio durante la corsa sul campo. Se la giornata è propizia, dunque, si porterà l'aliante a 350-400 metri dal verricello trainatore. Se, anzi che di uno, si dispone di due verricelli, l'attività didattica ne sarà grandemente avvantaggiata, in quanto verrà ridotto di molto il tempo e la fatica necessaria al recupero dell'aliante dopo ciascun lancio. In mancanza di un secondo verricello, si può utilmente servirsi di una carrucola di rinvio, recentemente sperimentata con successo dal Gruppo Sportivo di Volo a Vela e Sui-Marchetti o di Sesto Calende e già descritta su queste colonne.

Dal tamburo del verricello si svolge il cavo. Un allievo lo raccoglie e, o a piedi o, meglio ancora a bordo di un automezzo, se lo trascina dietro attraverso il campo, andando poi ad agganciarlo con esso l'aliante. Tutto è pronto, ora, per dare inizio alle strisciate, la prima delle quali potrà utilmente venir effettuata dallo stesso istruttore, il quale ha così l'occasione di mostrare praticamente le norme che egli impartirà agli allievi. Ad ogni modo, chiunque sia colui che dà principio alle esercitazioni, si abbiano presenti le seguenti avvertenze: 1° assicurarsi che esso sia solidamente legato con l'apposita cinghia, prima che si dia il segnale di partenza; 2° si tenga tra le mani l'asta di comando, leggermente spinta in avan-

ti e non la si tiri a sé per nessun motivo; 3° assicurarsi che la linea di volo sia sgombra di ogni ostacolo; 4° raccomandare all'allievo di scegliersi un punto di riferimento ben visibile sulla linea dell'orizzonte, che in questa prima fase del tirocinio suole essere il verricello, al quale l'allievo terrà l'occhio fisso durante tutta la strisciata, onde avvertire subito le deviazioni che l'aliante subisce durante la corsa.

Il segnale di partenza vien dato agitando lentamente, tenendolo rasente al suolo, una bandiera. Ciò farà capire al verricellista che, durante la strisciata che si sta per iniziare, egli deve mantenere il traino a bassa velocità, onde evitare che l'aliante si stacchi dal suolo. Al quale scopo mira anche, come ognuno può facilmente capire, l'avvertenza sopra riferita di tenere l'asta di comando un po' spinta in avanti: l'apparecchio assumerà così e manterrà un assetto «picchiato», che l'obbligherà a correre sul campo, senza distaccarsene. Messo in moto il verricello, l'aliante inizia la sua corsa, prima lenta, poi più veloce. Un allievo tiene con la mano l'ala dell'apparecchio e lo accompagna per un tratto, cioè fino a quando quello, per l'accreciuta velocità, non gli sfugga di mano. È molto facile che, durante la

strisciata, l'aliante accenni a uscire dalla sua direzione normale (l'allievo se ne accorgerà notando lo spostarsi del verricello, suo punto di riferimento) o dalla posizione dell'equilibrio: chi lo guida dovrà quindi intervenire tempestivamente con l'opportuna manovra dei comandi, dando cioè piede destro se vuol girare a destra, e piede sinistro se vuol girare a sinistra, nonché leva di comando a destra quando l'apparecchio s'inclina a sinistra, e leva a sinistra quando l'aliante s'inclina a destra, non dimenticando che una volta effettuata la manovra occorrente per ricondurre il velivolo alla direzione primitiva ed al suo stato di equilibrio, i comandi vanno riportati alla loro normale posizione.

È desiderabile che ogni allievo possa, durante le prime giornate di esercitazioni, eseguire almeno tre o quattro strisciate. Avverandosi tale condizione, si può, in generale, al quarto giorno di scuola dare inizio alla successiva fase d'insegnamento.

PLINIO ROVESTI

(Continua)

ASSOCIAZIONE CULTURALE AERONAUTICA

COMUNICATO

L'Associazione Culturale Aeronautica che nel gennaio di questo anno ha annunciato un «Concorso Nazionale per un aeromodello a reazione» dotato di un fondo di lire centomila, ha ricevuto su tal soggetto parecchie lettere, alcune delle quali indicano il concorso come vantaggioso allo sviluppo aeromodelistico, altre invece (e sono le più numerose) giudicano diversamente, suggeriscono di revocare il concorso e destinare il fondo stanziato ad altre forme d'incoraggiamento dell'aeromodelismo.

Alcuni aggiungono che attualmente il campo aeromodelistico è in fermento, che la sua struttura associativa è in fase di elaborazione, e che perciò non esistono organizzazioni che raccolgano a sufficienza gli interessi e consentano all'Associazione Culturale Aeronautica di appoggiarli, per gravare se stessa della cura materiale di attuare una gara nazionale che fruttasse risultati di progresso proporzionati alla spesa.

La Presidenza dell'Associazione, di fronte a tali opinioni, espresse da competenti ed onesti, sente il bisogno di interpellare un maggior numero di aeromodelisti, sia individuali sia riuniti in circoli o gruppi od altri enti, e perciò prega tutti di scriverle rispondendo all seguente quesito:

«Nella situazione attuale, un concorso per un aeromodello a reazione è uno dei mezzi sufficientemente idonei ad incoraggiare l'aeromodelismo nazionale?». Pregasi rispondere Sì o No. Chi risponde in modo affermativo voglia aggiungere suggerimenti per confermare, completare o modificare il programma di concorso già pubblicato e per attuare in pratica le gare relative, eventualmente affidandone l'organizzazione ad uno degli enti aeromodelistici esistenti.

Chi invece risponde in modo negativo voglia aggiungere suggerimenti circa il modo migliore di destinare il fondo stanziato, giacché la Presidenza dell'Associazione Culturale Aeronautica conferma il proprio disinteressato proposito di incoraggiare l'aeromodelismo nazionale.

Con l'occasione l'Associazione Culturale Aeronautica ricorda a tutti gli aeromodelisti (individuali ed enti) che il proprio programma non è di sostituirsi ad organi aeromodelistici aventi scopi artigianali, o sportivi, o commerciali, bensì d'incoraggiare gli studi (compresi perciò quelli aeromodelistici) e di raccogliere l'espressione della opinione pubblica aeronautica (compresa perciò quella aeromodelistica) senza pretendere affatto di disciplinarla, anzi ritenendo che la libera e spontanea sua espressione basterà che riesca ad unitariamente coordinarsi per trovare in se stessa la propria guida autonoma, e lo vincolo da ogni paralizzatore antagonismo di interessi.

La quota sociale comune a tutti gli aderenti all'Associazione viene largamente compensata dagli sconti concessi sul prezzo delle pubblicazioni, e in ogni modo il totale delle quote versate da tutti gli associati è di entità molto minore della somma stanziata per il concorso suaccennato e perciò ancora minore delle spese derivanti dagli ulteriori incoraggiamenti all'aeromodelismo nazionale, che l'Associazione Culturale Aeronautica si è proposta di attuare a beneficio di tutti gli aeromodelisti, siano o no propri soci: quanto sopra pur non tenendo conto degli oneri derivanti dalle altre proprie iniziative aeronautiche non concernenti l'aeromodelismo.

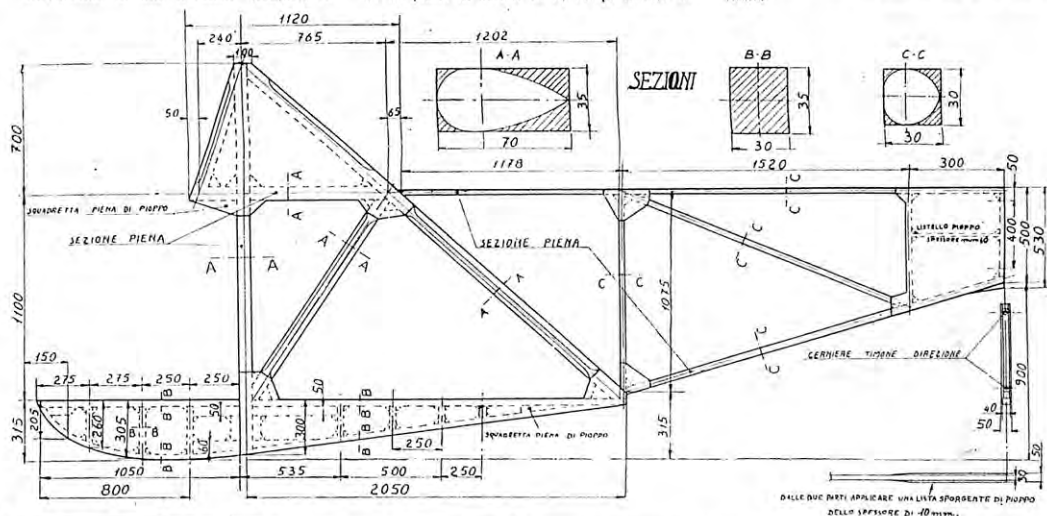
Indirizzare le risposte all'Associazione Culturale Aeronautica (Segreteria Aeromodelistica), Via Ripense, 1 - Roma.

Costruite uno "Zögling", con noi

Per la costruzione dei due elementi componenti la fusoliera del nostro « Zögling », è necessario disegnare, in grandezza naturale, su di un piano di assi o su di un pavimento di

II. Falegname Montatore

Nella "filippa" delle piastre d'antenna è contrassegnata, la larghezza della pigratura è segnata in mm. 17, mentre è di millimetri 19 (diciannove e cinque). Infatti, come è dimostrato nella sezione A-X, il pezzo abbraccia anche una parte del suo gemello, che ha la spessore di mm. 2,5, e di cui erroneamente non è stato tenuto conto. Si conferma inoltre che la striscia di compensato da mm. 1, da inforsarsi nel listello costituente il bordo d'uscita dell'ala, è larga 25 mm., come giustamente indica il disegno, e non 30 mm., come erroneamente è riportato nel testo dell'articolo.



Sub

"Corriere dell'Aria",
sono trattati tutti i vostri problemi.
Abbonatevi! L. 600 per 52 numeri.
Conto Corrente Postale N. 3/19928
intestato al **"Corriere dell'Aria",**
Corso Garibaldi, 117 - MILANO





H. Reher - aereo maestro la Rhin.

IL VOLO SENZA MOTORE

1. puntata

Dobbiamo, ora, far parola degli apparecchi usati nel volo senza motore. E, innanzi tutto, bisogna porre una distinzione fondamentale tra alianti libratori ed alianti veleggiatori: distinzione che è giustificata, non solo dalla diversità degli scopi a cui ciascuno di quei due tipi di velivolo è destinato, ma anche dalla diversità di struttura propria dell'una e dell'altro.

Orbene, lasciando da parte i libratori costruiti in epoca assai lontana dai pionieri del volo silenzioso, giacché tali velivoli non hanno oggi che un interesse storico, diremo che gli apparecchi libratori, presentemente in uso per l'insegnamento della tecnica elementare del volo senza motore, sono macchine di struttura semplicissima, dalle ali brevi e mozzate, dalle fusoliere scheletriche, talvolta costituite da un semplice sistema centrale di travi, a cui sono applicate le ali ed i timoni, un sediolino per il pilota, una asta e due pedali a cui fan capo tutti i comandi. Pochino, come si vede, ma quel pochino può diventare assai, quando sia affidato a ragazzi in gamba. Furono queste bonarie e rozze ali dei libratori a far intravedere, a molti dei migliori piloti di ogni nazione, orizzonti sconfinati e abissi d'azzurro senza fondo.



Il popolarissimo libratore « Allievo Cantù », felice realizzazione di Vittorio Bonomi, pioniere dei costruttori italiani d'alianti.

Certamente, gli alianti libratori, ideati ed usati unicamente per insegnare agli allievi le prime norme pratiche del volo senza motore, sono velivoli di scarse risorse, ai quali, salvo il caso di condizioni atmosferiche singolarmente favorevoli, è negata la possibilità di veleggiare, ossia di liberarsi dalla ferrea legge della gravità, per misurarsi con gli uccelli e contendere ad essi le più lontane mete. A questo scopo occorrono ali più lunghe e più agili e carene, quali hanno appunto gli alianti veleggiatori.

Questi sono velivoli di struttura assai più complessa e fine. Il rozzo sistema di travi dei libratori cede il posto ad una fusoliera dalla linea agile ed elegante, dove le resistenze passive sono ridotte al minimo, onde consentire al velivolo una migliore penetrazione nel fluido atmosferico: le brevi e mozzate ali dei libratori cedono il posto ad ali che, per l'elevato rapporto di allungamento e per i sapienti profili, rivelano la cura meticolosa con cui

furono studiate e costruite, allo scopo di portare al più alto grado le qualità aerodinamiche dell'apparecchio. Son queste le macchine al cui volo par temerario prefissare dei limiti, poiché le abbiamo viste toccare i margini della stratosfera e lontananze di parecchie centinaia di chilometri. Son queste le macchine che serbano al pilota la gioia più pura del volo: non frastuono di motori, non turbine di eliche, solo silenzio ed azzurro. Con queste ali egli sale, scende, veleggia, fugge, ritorna, e lo sorregge unicamente un invisibile palpito d'aria e lo guida solo un'ostinata volontà di evadere dai troppo brevi confini della terra per tentare le vie ignote del cielo.

A questo punto, qualche lettore profano potrebbe rivolgerci una domanda. — Se l'aliante è privo di motore, come può mettersi in moto, salire nell'aria e raggiungerci quell'altezza che gli consenta, durante la lunga planata una fruttuosa ricerca delle correnti aeree, di cui ha bisogno per sostenersi in volo? — La domanda è legittima, e pertanto le si deve una risposta.

Diremo dunque che, per ognuno dei tipi d'alianti di cui s'è già fatto parola, ossia libratori e veleggiatori, vi sono in uso più mezzi per staccarli dal suolo e portarli in alto, dove poi possono reggersi in volo da soli, e altri sono tuttora oggetto di studi e di esperienze da parte di tecnici. (Si rilegga, per esempio, quanto su queste colonne scriveva lo scorso mese Umberto Nannini circa la possibilità di lanciare in volo gli alianti mediante la propulsione a reazione). Ma qui, dato il carattere puramente informativo della nostra esposizione, ci limiteremo a far parola soltanto dei mezzi di lancio più comunemente usati nelle scuole: vogliamo dire del verricello per il volo librato e dell'aeroplano a motore per il volo veleggiato.

Quel che sia un verricello, molti lo sanno: è un tamburo, installato di solito sul telaio di una comune autovettura: un motore lo fa ruotare velocemente, determinando il rapido avvolgimento intorno ad esso di un robusto cavo d'acciaio. Come venga impiegato praticamente il verricello è detto ampiamente in questo stesso numero di *Volo a Vela* nell'articolo « Imparate a volare con me », e qui non ci ripeteremo.

Tratteremo quindi del rimorchio per mezzo dell'aeroplano a motore, che nel volo veleggiato è oggi il mezzo di preferenza usato per il decollo e per il raggiungimento della quota giudicata utile per l'inizio del veleggiamento. L'aliante viene agganciato con un cavo della lunghezza di 50-60 metri all'apparecchio a motore, il quale, levandosi in volo, trae con sé il veleggiatore e lo porta alla quota desiderata. I vantaggi derivanti dall'uso di questo mezzo sono ben noti agli istruttori ed ai piloti: qui basterà accennare, per ora, al maggiore di essi, e cioè alla possibilità di portarsi, dietro il velivolo rimorchiatore, non solo all'altezza ritenuta più idonea per il volo, ma anche nella zona di cielo — per esempio, sotto un cumulo o davanti a un fronte temporalesco — ove si abbia ragione di sospettare la presenza di correnti ascendenti. Dati i limiti che ci siamo prefissi nella presente trattazione, non ci sembra il caso di entrare in più minuti particolari circa la pratica del rimorchio aereo.

(Continua)

Piero

ATTI UFFICIALI DELLA FEDERAZIONE ITALIANA VOLO A VELA

COMUNICATO N. 8 - 10 marzo 1946: CENSIMENTO BREVETTATI « C ».

I velovelisti in possesso almeno del Brevetto di pilota di aliante veleggiatore previsto dall'articolo 139 del Regolamento per la Navigazione aerea (Brevetto « C »), che intendono dedicarsi ancora a tale sport, sono vivamente pregati di comunicarlo alla F.I.V.V. (Milano, Via Ugo Foscolo, 3) notificando il loro indirizzo. Gli appartenenti ad Enti federati alla F.I.V.V., potranno dare la comunicazione richiesta tramite le rispettive associazioni.

COMUNICATO N. 9 - 1° aprile 1946: PROROGA DEI TERMINI DEL CONCORSO PER LA SCELTA DELL'EMBLEMA SOCIALE.

Dato il ritardo frapposto per ragioni tecniche dalle Direzioni delle riviste aeronautiche nella pubblicazione del comunicato n. 6, recante le modalità del concorso in oggetto, il Consiglio ha deliberato di prorogare i termini di un mese, e precisamente:

- 1) I bozzetti dovranno pervenire entro la mezzanotte del 15 maggio 1946;
- 2) La giuria si riunirà entro il 25 aprile 1946. Resta invariata ogni altra modalità.

COMUNICATO N. 10 - 1° aprile 1946: MODIFICHE ALLO STATUTO SOCIALE.

A mezzo del comunicato n. 7 in data 21 febbraio 1946, riservato ai Presidenti degli Enti federati, nonché ai velovelisti ed appassionati in corrispondenza con la F.I.V.V., venne indetta una votazione per l'approvazione di una proposta di modifica al primitivo Statuto dell'Ente, pubblicato integralmente sul n. 2 del periodico « Volo a Vela ».

Il Consiglio, proclama allo spoglio delle schede pervenute entro la mezzanotte del 31 marzo, constatato che si è pronunciato un numero di votanti di gran lunga superiore alla metà degli aventi diritto e che non si è avuto voto alcuno sfavorevole, ha ritenuto approvate le modifiche proposte e dichiara pertanto entrato in vigore con decorrenza odierna lo Statuto allegato al comunicato n. 7. Copia del medesimo è depositata in Sede, a disposizione di chiunque voglia prenderne visione.

DICONO CHE

(Dal « Corriere dell'Aria » del 1° aprile 1946)

La sospensione in Italia del volo a vela per ordine dell'Aire Force annunciata nel più importante quotidiano dicono i migliori che sia stata un « canard » giornalistico.

Effettivamente già le condizioni amichevoli soppendevano da tempo tutte le attività aeree, vale a vela compresa, ma la trovatina del « canard » ci ha fatto pensare a quei tali scherzi da... per cui occorre mettere sempre, in via prudenziale, le spalle al muro.

Povera Rovesti col tuo « Volo a Vela ». Attenzione alla concorrenza!...



ATTIVITÀ VOLOVELISTICA... CLANDESTINA DURANTE IL PERIODO REPUBBLICANO

Ecco un documento interessante sull'attività velovelistica... clandestina svolta durante il periodo repubblicano. Si tratta di un vecchio « Zogling » recuperato e rimesso in efficienza dagli ormai noti ed arditi velovelisti dello sparuto Gruppo « O la va e la spara » di Arona (Novara), subito dopo l'8 settembre 1943. Con questo modesto richiamo gli intrepidi Cania e Grossi, hanno effettuato una cinquantina di lanci dai declivi delle montagne che si elevano sulla sponda piemontese del Lago Maggiore. Poiché i nostri aquilotti non disponevano di cavo elastico, il lancio veniva effettuato, nei giorni di vento, a forza di uomini, che trainavano l'aliante con una fune correndo in discesa lungo i pendii montani.

Autore: Presidenza del Consiglio N. 895 del 21-1-1946.

Tip. A.I.A. - Varese, Via Sempione, 10 - Telefono 11-13

ANNO I - Numero 5

MAGGIO 1946 - Sesto Calende (Varese)

VOL A VELA

Esce al 15 di ogni mese

Un numero L. 20
Arretrato L. 25 - Abbonamento
Annuo L. 210 - Semestrale L. 110

PERIODICO DEI
VOLOVELISTI
ITALIANI



Aderente all'Associazione Culturale Aeronautica
Direttore Responsabile: PLINIO ROVESTI

DIREZIONE - REDAZIONE - AMMINISTRAZIONE E PUBBLICITÀ: SESTO CALENDE - (Varese)

ROTTE DI SICUREZZA PER I FUTURI CONVOGLI DI ALIANTI DA TRASPORTO *(Intervista col Prof. FILIPPO EREDIA)*

Abbiamo avuto recentemente la fortuna di poter avvicinare Filippo Eredia — l'illustre Maestro, a cui tanto deve la cultura italiana in materia di meteorologia e a cui tantissimo deve il volo a vela italiano, per la messe di studi, di osservazioni, di esperienze, con cui costantemente ne coadiuvò lo sviluppo e l'attività — e lo abbiamo pregato di volerci esporre il suo pensiero su alcuni problemi di vitale importanza per il domani della nostra aviazione civile e, in particolare, degli alianti da trasporto nel settore del traffico aereo mercantile.

— Crede Lei — abbiamo chiesto al Prof. Eredia — che avremo presto una effettiva ripresa dei trasporti aerei di persone e di cose?

— Ne ho la certezza — ci ha risposto il professore — che, del resto, è certezza di quanti han fede nell'avvenire dei paesi civili. Dirò di più: non solo credo che i trasporti aerei andranno presto intensificandosi fino a costituire una fitta rete di linee nazionali e internazionali, ma credo anche che la necessità di risparmiare combustibile suggerirà di incrementare l'impiego dei convogli aerei degli alianti, accoppiati ad apparecchi a motore da trasporto.

— Condividiamo la Sua fiducia. Tuttavia, non Le

sembra che le condizioni meteorologiche, le quali qualche volta son tali da impedire il viaggio di un aeroplano a motore, saranno invece spesso tali da impedire la continuità del viaggio di convogli aerotrainati? E Lei sa bene che, venendo a mancare il fattore della continuità, verrebbero compromessi in grave misura i risultati pratici che le imprese di traffici aerei potrebbero proporsi.

— Effettivamente, le condizioni meteorologiche possono spesso essere tali da ostacolare il traino di alianti, ma sono anche convinto che, adottando per un verso opportuni accorgimenti tecnici e chiedendo per l'altro verso alla meteorologia di prestare i suoi complessi sussidi alle imprese organizzatrici di convogli aerei, sia possibile conseguire quella continuità dei trasporti, che è condizione fondamentale per il prosperare di tali imprese.

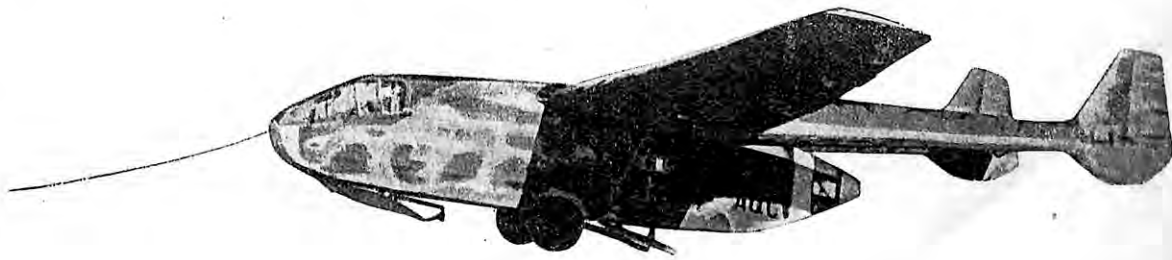
— Vorrebbe, Professore, precisare in proposito il suo pensiero?

— Ecco. Uno degli elementi che con maggior frequenza può ostacolare il traino degli alianti è la nebulosità, quando questa sia così densa da costituire tra l'aeroplano rimorchiatore e gli alianti rimorchiati una cortina così spessa da impedire che i piloti

dei rispettivi apparecchi riescano a vedersi. Ebbene, a tale difficoltà penso che si possa sufficientemente rimediare adottando speciali sistemi di illuminazione diretta o riflessa basati sulle radiazioni rosse e ultrarosse, le quali possono rendersi visibili anche attraverso densi strati di nebbia o di nubi.

— Crede, Professore, che tali sistemi di illuminazione possano bastare in ogni caso in cui venga a mancare la visibilità?

— In molti casi sì, non però in tutti. Ci sono infatti casi in cui i due velivoli, data la distanza a cui devono rispettivamente tenersi durante la navigazione, possono venirsi a trovare in condizioni molto diverse riguardo alle dimensioni e alla struttura della perturbazione atmosferica. In tali casi occorre fare una distinzione fondamentale: se si tratta di manifestazioni temporalesche di origine locale, si può evitare l'inconveniente della mancanza di visibilità volando al disopra delle formazioni nuvolose medesime, sapendosi bene che queste non sogliono eccedere di molto i tre o quattro metri d'altezza; se si tratta invece di perturbazioni dipendenti da diversità di disposizioni barometriche, e cioè dalla presenza di tipi diversi di masse d'aria, le quali possono creare



PARLIAMOCI CHIARO

In relazione all'articolo di Faber sullo statuto della F.I.V.V., da noi pubblicato nel numero scorso, riceviamo dall'ing. Edgardo Vaghi, Vice Presidente della Federazione Italiana Volo a Vela, il seguente scritto, nel quale riteniamo chiarito ogni equivoco. Gli auguriamo comunque che, sull'esempio di Faber e dell'ing. Vaghi, altri vogliano contribuire con suggerimenti e proposte concrete alla soluzione dei problemi che interessano il volo a vela italiano.

Nell'ultimo numero di «Volo a Vela» è apparso un articolo a firma Faber che portava alcune critiche e consigli all'organizzazione della F.I.V.V. Potrei rispondere a Faber che se fosse stato presente alle riunioni che hanno portato alla costituzione della F.I.V.V., si sarebbe risparmiato l'articolo, in quanto avrebbe visto sorgere dalla discussione le stesse conclusioni a cui egli arriva, ma che naturalmente non possono essere comprese in uno Statuto che riguarda esclusivamente l'insediamento giuridico di una associazione.

Ma poiché ogni critica, specie se competente, è gradita, e poiché Faber è un amico annunziato della nostra passione, desidero rispondere a lui chiedendo i vari punti e ne approfitterò per portare a conoscenza di tutti gli appassionati (molto) quali sono stati al Consiglio della F.I.V.V. direttamente, e dimostrando di non avere capito cosa sia esattamente la F.I.V.V. e che cosa si propugna, i problemi che il Consiglio stesso si trova a risolvere e le sue intenzioni programmatiche.

La quasi totalità dei velocisti italiani militanti si è riunita al principio dell'inverno a Milano, su invito del Direttore di *Alfa*, e nel desiderio di riprendere quanto più presto e quanto meglio possibile l'attività velocistica, ha deciso, dopo lunga discussione, di creare un Ente autonomo, la cui direzione fosse affidata ad elementi di provata competenza, che inquadrassero la ripresa dell'attività stessa in maniera di evitare il più possibile il ripetersi dei gravi errori del passato, che non hanno mai permesso il pieno sviluppo del Volo a Vela Italiano. Si poteva obiettare in partenza, come è stato fatto, che l'Aero Club era il naturale organo cui spettava tale compito, ma tutti i vecchi velocisti sanno perfettamente che, contrariamente a quanto si è detto, per il passato non è stato fatto nulla di costruttivo per il volo a vela e che, anzi, molte persone e preoccupazioni individuali hanno arrestato sul nascere anche le migliori iniziative che sorgevano e non osavano; inoltre non si riconosceva esservi nell'attuale Aero Club alcuna particolarmente competente in materia. Ci sarebbe poi da aggiungere che l'attuale Aero Club d'Italia non è capace neppure di risolvere i propri problemi interni, minacciando di provocare in esso una grave scissione, e che quindi era decisamente meglio fare da sé e sopprimere colla passione e colla competenza all'eventuale deficienza di mezzi.

La F.I.V.V. è quindi sorta come volontà espressa dai Gruppi autonomi organizzati e in via di organizzazione, perché un organo centrale, che non ha alcuna intenzione di dettare leggi ed imporre sismi a chiunque, era ritenuto necessario per poter riunire le forze e quanto più disperse fossero, sia morali che materiali nell'interesse cooperativo di tutti gli appassionati.

E' quindi perfettamente logico che ogni Gruppo è padrone di organizzarsi come meglio crede, che può essere emanazione di qualsiasi altra organizzazione economica, sportiva, politica, industriale esistente. Solamente l'effetto di affiliazione alla F.I.V.V. si impegna ad osservare talune norme per il vantaggio comune, norme che in perfetta forma democratica avrà collaborato a stabilire, mantenendo per tutto il resto la più piena autonomia. Questo per il momento, se poi nel futuro, come si auguriamo, l'attività velocistica si potrà svolgere nella partecipazione di numerosi appassionati, è naturale che allora la F.I.V.V. dovrà intervenire con una forma di inquadramento di quella che è l'attività sportiva e scolastica lasciando però sempre la massima autonomia ai gruppi affiliati. Se poi un gruppo vuol far da sé, nessuno glielo può vietare. Naturalmente non godrà degli eventuali vantaggi che l'affiliazione alla F.I.V.V. potrà procurargli e non potrà partecipare alle manifestazioni e gare ufficiali.

E dato che parliamo di vantaggi veniamo al sodo. Molti hanno creduto di vedere nella federazione il Maggiore Merlino che con un colpo di bacchetta magica fa volare tutti gratis. Il che sarebbe equivalente al pensare che la Federazione Italiana della Vela dovesse procurare le barche a tutti gli appassionati di quello sport. Niente miracoli. Bisogna comprendere che una Federazione è solo un ente rappresentativo dello sforzo e delle volontà degli enti che la costituiscono. E' finito il tempo del tutto dato. *Alfa*. Ed è anche ora di capire che lo sport non è di vertimento puro e semplice ma sacrificio fisico e morale ed anche finanziario, e che determinati sport come l'automobilismo, lo sci, lo yachting, il volo in tutte le sue forme, sono sport riservati ad una ristretta quantità di persone, sia per le qualità fisiche e psichiche richieste, che per le disponibilità finanziarie che tali sport esigono.

E se un Ente centrale può avere eventualmente autorità sufficiente per batter cassa a degli enti superiori, legittimi, mi sembra che ogni italiano possa facilmente rendersi conto che i denari spesi per ciò che non direttamente riguarda la ricostruzione dei tanti danni sofferti, rappresentano una universalizzazione ed un delitto.

Se particolari organizzazioni vuoi private vuoi di partito, potranno disporre di fondi tali da poter fare praticare il volo a vela a delle masse di giovani, queste avranno la

ricompenza di tutti i velocisti e la F.I.V.V. non potrà che vederle con gran gioia.

Ma per ritornare ai Ministri, si sa che questi hanno per il passato finanziato le varie scuole, soprattutto di volo libero, con due ben precisi scopi. Il primo quello di battere la gran cassa «more fusca» del numero dei brevetti, che poi non servivano a niente; il secondo, quello di una certa preparazione preliminare, della cui vera importanza ci si era però reso conto solo quando non si poteva fare più nulla.

Sarebbe la fine immediata del volo a vela italiano ritornare sotto le «patrone» di «di un qualsiasi Ministero, vuoi di propaganda vuoi militare, perché il primo punterebbe di nuovo al numero senza neppure considerare la qualità e non farebbe dello sport il secondo provocherebbe immediatamente il divieto dell'attività velocistica da parte degli alleati e ciò definitivamente. Perché, è doloroso dirlo ma risponde a realtà, gli alleati si preoccupano di un eventuale ripetizione della manovra tedesca dopo Verdille. Non staremo a commentare ciò ed a strizzare come era in Italia sia impossibile, ma è bene insistere nel dichiarare apertamente che noi vogliamo fare solo dello sport e niente altro che dello sport e che questo sport per le sue naturali caratteristiche non è di massa.

Quindi l'articolo 1 dello Statuto, che di necessità è tenuto invariato, contiene la parola «providenza» e in quanto parola di senso assai lato, che oggi può significare quanto molto precisamente espone Faber e nel futuro anche molto di più.

Uno Statuto deve durare anni possibilmente invariato e perciò non si può pretendere da uno Statuto dichiarazioni programmatiche minuziose, per argomenti che compariranno

nel regolamento tecnico ed in accordi particolari degli affiliati, che appunto, per più facilmente concludere tali accordi, hanno voluto una Federazione. E d'altronde non si poteva promettere ciò che non si aveva.

Ed ora qualche notizia sul lavoro svolto. Poiché vige tuttora, e più che mai, severo il divieto di volo, la F.I.V.V. si è preoccupata nel frattempo di preparare il campo per quando l'attività potrà essere ripresa. Numerosi Gruppi si sono regolarmente costituiti in molte città ed hanno aderito alla F.I.V.V. E' doveroso dire che questo atto di adesione rappresenta oggi solo un vero e puro atto di fede nel futuro. Terminata l'elaborazione dello Statuto, il Consiglio direttivo ha iniziato il censimento dei piloti, degli istruttori, del materiale ecc. Ha partecipato attivamente alla compilazione delle norme provvisorie di navigazione aerea che preludono ad un nuovo regolamento di navigazione aerea.

Ha per proprio conto in avanzata preparazione il proprio regolamento tecnico che quanto prima verrà proposto ad una Assemblea per la sua approvazione.

Ha preso contatto con tutte le Autorità tentando anche di ottenere un certo numero di permessi di volo «ad personam» e poiché l'autorizzazione ad un raduno internazionale, ma le autorità d'élite non si sono ancora pronunciate al riguardo. Il lavoro prosegue anche se molto in ombra ma bisogna aver pazienza. E' una parola dura per chi ha la nostra passione, ma se in un domani non lontano vogliamo fare realmente del volo a vela, bisogna oggi sapere attendere serenamente con disciplina, e prepararsi per quel poco che è possibile.

Così invito tutti gli appassionati a comunicare le loro idee a *Volo a Vela* o direttamente alla Presidenza della F.I.V.V., non per creare delle inutili polemiche ma perché dalla discussione serena e competente abbia a sorgere la miglior soluzione dei problemi che ci incombono.

ING. EDGARDO VAGHI

ATTI UFFICIALI DELLA FEDERAZIONE ITALIANA VOLO A VELA

COMUNICATO N. 11 - 14 Aprile 1946 - DICHIARAZIONE DI PRINCIPI

La memoria presentata dal Consiglio della F.I.V.V. al Convegno per lo sviluppo dell'aviazione civile italiana, indetto dall'Associazione Culturale Aeronautica, conteneva la seguente dichiarazione di principi.

Costituiti nella scorsa gennaio da una volontà della quasi totalità dei velocisti sportivi italiani, la Federazione Italiana Volo a Vela, si proclama la tutela generale del volo a vela sportivo, attraverso l'incoraggiamento degli Enti federati e la loro rappresentanza presso gli organi del Governo ed all'estero. La passata gestione del volo a vela italiano, cui pure occorre ricollegersi quando si voglia riorganizzare quanto alla catastrofe ha sopravvissuto, ha lasciato purtroppo un difficile retaggio: circa quattromila atleti a 11 di volo libero (giovani cioè che sperimentano la soddisfazione dei primi passi, sui stati fermi ed ininterrotti della risposta), come una massa che un drinco di brevetti «G» di volo veleggiato, pure fermi quando erano in grado di compiere effettivamente dello sport velocistico. Era essi poco più di una dozzina che la forza di esser messi in condizioni di svolgere attività sportiva, rimandandosi nelle poche competizioni nazionali ed internazionali dove vennero conseguiti risultati che, pur dando prova della bontà delle macchine e della capacità dei piloti — ben poco rappresentavano davanti ai primati internazionali.

Ciò fu soprattutto dovuto ad una errata valutazione del volo a vela, travisato quale attività preliminare, non sufficientemente incoraggiato quale attività sportiva, ed anche qui considerato quale sport di massa nonostante la sua natura di sport d'élite.

Ben altre sono le direttive della Federazione Italiana Volo a Vela: il suo statuto presuppone infatti l'esistenza di Enti (Gruppi, Società sportive ecc.) che praticino il volo a vela esclusivamente come sport; ciò è necessario, poiché il volo a vela è attività costantinistica, sia quanto agli attrezzi (alianti ed aerotiratori, verricelli, sia per l'infrastruttura (organizzazione per il lancio in montagna, quadricrippers, organizzazione meteorologica ecc.), e la sua espletazione si rende pertanto quasi inaccessibile al privato indipendente. Questi Enti, purché si attenano a norme generali cui sarà in seguito accennato, godranno della massima libertà d'azione.

Un tempo, ingente era l'intervento statale nella sovranità dell'attività velocistica: al presente nulla si chiede, reputandosi immorale la distrazione di qualsiasi somma sia pur modesta — agli organi investimenti atti ad alleviare la tragica situazione in cui versa il Paese. Solo quando lo Stato potrà disporre di un eccesso di mezzi finanziari che permetta di innescare «sane iniziative tendenti all'educazione morale e fisica della gioventù», la Federazione Italiana Volo a Vela farà passi per ottenere la quota parte che potrà moralmente spettarle. Ma ciò a postulare il volo a vela inteso unicamente quale sport, volendo essa deliberatamente rifuggire da qualsiasi finalità politica o militare.

Gli ingegneri che da giovanissimi dettero vita al Centro Studi ed Esperienze per il Volo a Vela del R. Politecnico di Milano — Enti che tanto contribuirono allo sviluppo del volo a vela italiano — diedero prova di quanto si può ottenere, sia pure partendo dal poco, quando ci si ispiri a retti principi, e si sia il vittorioso di una ferma volontà di rinascita alimentata da una fidente passione.

Così vorrebbe la Federazione Italiana Volo a Vela, che i nuovi Enti velocistici — di cui è annunciata una vera fioritura — avessero ad iniziare e progredire: quale maggiore garanzia della serietà d'intenti che li anima, della loro disposizione ad organizzarsi in piena autonomia, sopportando sacrifici non indifferenti per procurarsi i primi mezzi che consentano lo svolgimento di un minimo di attività.

Altro punto del programma della Federazione Italiana Volo a Vela, è la regolamentazione del volo a vela sportivo: quanto esiste in questo campo è in certi punti troppo burocraticamente oneroso e tecnicamente inadeguato; in altri per di trascurato. La Federazione sta elaborando una regolamentazione veramente rispondente alle esigenze del volo a vela sportivo, pur tenendo conto della necessità sua convivenza con ogni altra forma di attività aerea. In certi punti tale regolamentazione sarà anche più restrittiva della precedente, ma — se dai superiori Organi approvata — consentirà comunque un pacifico e sicuro svolgimento di una vera attività velocistica sportiva.

La Commissione tecnica della Federazione, costituita da tecnici esperti e da sportivi di chiara nome, è pienamente consapevole della grave responsabilità assunta in questo delicato campo, e svolgerà i suoi lavori nell'atmosfera di serietà procurata dalla fiducia incondizionata degli Enti federati. Ed è auspicabile che le ali silenziose possano in tutta tranquillità volare pacificamente sul territorio nazionale, in piena sicurezza e per i piloti e per i terzi in volo o a terra, così come le vele sportive solcano le acque dei laghi e dei mari.

Costituitasi democraticamente, ispirata a criteri assolutamente liberali, sovente nei rapporti con gli Enti federati dalla più spietata cordialità sportiva, la Federazione Italiana Volo a Vela si accinge all'espletamento della propria attività, sicura che le sue pregiudiziali saranno a procurare prima o poi il raggiungimento di brillanti risultati.

La nuova Federazione fa voto che qualsiasi Ente che svolga attività velocistica — anche all'interno del suo ambito — possa, ispirandosi ai summenzionati principi, conseguire i migliori risultati; nel campo internazionale confida che la ripresa velocistica possa apportare un contributo notevole al riallacciamento di quelle pacifiche relazioni fra i popoli, cui lo sport in genere notevolmente partecipa, stabilendo correnti di cavalleresca cordialità e simpatia.

GIOVANI
ali
IL CIRCOLO DELL'UNITA'

GIOVANI
ali
IL CIRCOLO DELL'UNITA'

GIOVANI
ali
IL CIRCOLO DELL'UNITA'

GIOVANI
ali
IL CIRCOLO DELL'UNITA'

GIOVANI
ali
IL CIRCOLO DELL'UNITA'

GIOVANI
ali
IL CIRCOLO DELL'UNITA'

GIOVANI
ali
IL CIRCOLO DELL'UNITA'

anche a brevi distanze una grande varietà di condizioni atmosferiche, allora è necessario regolare il percorso del volo con altri criteri.

Quali sarebbero questi criteri?

Sono quelli che derivano dall'analisi della natura della perturbazione.

Questo, logicamente, presuppone una perfetta conoscenza della natura e dell'andamento dei fenomeni atmosferici che avvengono nella zona da sorvolare.



L'eminente meteorologo prof. Filippo Erediti — a cui tanto deve il volo a vela italiano per la messa di studi e di esperienze con cui ne condurrà lo sviluppo nel campo scientifico — sorpreso dal fotografo alle gare di volo veleggiato di Asiago, prima dello scoppio della guerra.

Naturalmente. E a dare questa conoscenza, per quanto possibile completa, dovranno provvedere i servizi meteorologici, oggi già molto sviluppati e che lo potranno essere ancor più domani. Tali servizi dovranno raggiungere l'obiettivo, importantissima agli effetti pratici, di determinare in anticipo l'andamento dei fenomeni atmosferici su tutta la rotta del convoglio, indicando in particolare la delimitazione dei vari tipi di masse d'aria e le discontinuità che possono esistere tra le varie stratificazioni alle quote elevate.

Queste provvidenze sarebbero tali, Professore, da escludere ogni sorpresa durante il volo? Tali, voglio dire, da escludere l'ipotesi che lungo la rotta, le condizioni del tempo possano trovarsi diverse da quelle previste e da creare un pericolo improvviso?

Poi accadere, sebbene in misura molto limitata, che s'incontrino lungo il percorso condizioni diverse da quelle previste, e allora potrebbe anche accadere che gli alianti venissero a trovarsi nella necessità di sganciarsi dal rimorchiatore. Ma l'inconveniente non sarà grave, se la rotta del convoglio sarà stata fissata in modo da consentire in ogni momento all'alante di prender terra. Si dovrà cioè, non fissare la rotta come una linea retta tra il punto di partenza e quello di arrivo, ma piuttosto come una linea curva o sinuosa, tale da evitare più che si possa il sorvolo di terreni montuosi e da mantenersi piuttosto su zone pianeggianti e da mantenersi piuttosto su zone marine o da seguire corsi d'acqua. Il maggior percorso, che così si dovrà fare, sarà largamente compensato dalla maggior sicurezza e regolarità del volo.

La meteorologia può essere di aiuto nella determinazione di queste rotte di sicurezza?

Senza dubbio. Sarà essa che insegnerà ad evitare i percorsi abitualmente seguiti dalle depressioni. Sarà essa che potrà determinare come si comportano le varie zone montuose riguardo ai fronti caldi o freddi. Sarà essa che, accanto alle vie normali, potrà tracciare anche le vie di sicurezza, da seguirsi a seconda del presentarsi di diverse disposizioni barometriche. Sarà essa, in una parola, che dovrà risolvere il problema della sicurezza del volo dalle insidie atmosferiche. Con ciò essa ne avrà assicurata l'efficienza e lo sviluppo nell'interesse della civiltà del mondo.

PLINIO ROVESTI

UN NUOVO PROPULSORE AEREO PER IL VOLO UMANO MUSCOLARE

Il Geometra fiorentino Nello Nardelli ha fatto recentemente brevettare un suo nuovo propulsore aerea che potrebbe trovare pratica applicazione nel campo delle esperienze per la soluzione dei problemi relativi al volo umano muscolare. Tale sistema, col quale un uomo, con la sua sola forza, può sviluppare per alcune ore una potenza che va da un minimo di 100 kgm. ad un massimo di 300, potrà essere visto in funzione, da quanti si interessano ai problemi del volo muscolare, presso lo studio del geom. Nardelli, in Firenze, Via della Spada, 13.

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 Viro Rosaspina ha presentato al Congresso una interessante « memoria » sull'argomento, che è stata favorevolmente discussa da molti congressisti e particolarmente dal Pilota Guido Galliani. Alla chiusura del Congresso il Pilota Viro 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;

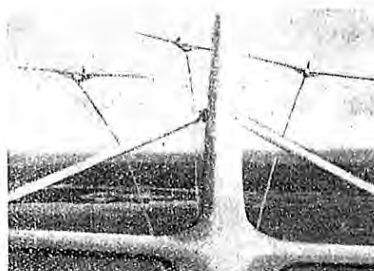
« Vista la continuità e brillante esperienza del passato, e la tendenza ad una ulteriore e pratica applicazione negli U.S.A. e altri Paesi progrediti, per i grandi vantaggi economici derivantene;

« Tenuto conto delle discussioni svolte in sede di Congresso, che hanno incontestabilmente affermato la praticità e necessità degli alianti trainati 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'alante può sopprimere 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 « Minus » comunica, una importante società sarda di navigazione aerea progettata l'utilizzazione di alianti, trainati a rimorchio degli apparecchi mercantili in servizio tra la Sardegna ed il continente, per il trasporto economico di merci preziose.



TRENI DI ALIANTI IN AMERICA PER IL SERVIZIO AEREO POSTALE

A proposito dell'impiego degli alianti nel servizio postale americano, rileviamo quanto scrive in merito il noto commentatore Cecil Hamilton.

In seguito alla riduzione dell'affrancatura postale aerea da 3 a 5 centesimi di dollaro, il Postmaster General prevede un forte incremento di questo servizio, che in sede preventiva porta il calcolo del gettito annuo della posta aerea a ben 10 milioni di dollari.

Per farvi fronte è stato deciso che, nei lunghi percorsi e per i grandi centri, la posta aerea venga trasportata da velivoli del noto tipo « Fairchild Packet » capace di 7 tonnellate di carico, mentre, sulle distanze minori e per i piccoli centri, il servizio verrà assicurato da treni di alianti.

NUOVO MISURATORE DELL'ALTEZZA DELLE NUBI

Rileviamo dall'Osservatore romano che uno strumento, il quale potrà eliminare molti pericoli della navigazione aerea e rendere preziosi servizi ai velivolisti, è stato felicemente sperimentato in America.

Si tratta del « criometer » che verrà installato in 140 stazioni meteorologiche negli Stati Uniti. Esso proietta un fascio di luce verso le nubi e ne stabilisce l'altezza misurando l'angolo di riflessione, che viene registrato da una cellula fotoelettrica ad una distanza di circa 300 metri. Per eliminare l'interferenza di fonti di luce estranee, il fascio di luce viene emesso sotto forma di luce pulsante alla quale è sintonizzata la cellula. Il dispositivo funziona fino a 6500 metri di altezza di giorno e fino a circa 10.000 di notte.

« F. 1. 3 », VELIVOLO . . . TUTTO FARE



Durante il periodo helico F.F.1.3 dopo aver servito ottimamente quale apparecchio economico da turismo, da scuola, da collegamento, e dopo essere stato impiegato quale velivolo trainatore di veleggiatori sportivi, è stato ancora utilizzato, per scopi didattici, dal 1° Nucleo Addestramento Volo Senza Motore quale alante libratore pesante di transizione. Ercolo, infatti, priva dell'elica, in decolla a rimorchio di un « Breda 25 », sul campo di Cameri.



La caccia . . . all'uomo



Per questa cura e queste attenzioni non ci metta a raccogliere stelli alpine, con tutto il loro ceppo di terra per non offendere le radici, aspettando magari anche i sassi o il pezzo di roccia attorno al quale sono nate, per trapiantarle già in pianura nel proprio giardino, non riuscirà mai a farle attecchire, perché in pochi giorni esse appassiscono e le piante muoiono.

Altrettanto insuccesso incontra chiunque tenti di trapiantare gli aranci per diletto e ristoro degli escursionisti presso un rifugio alpino, anche se ha avuto cura di prelevare le piante nella zona di origine, con tutta la più grande zolla di terra possibile attaccata e non smossa, attorno alle radici; perché, non è tanto la terra ove nasce una pianta o un fiore, che influisce sul suo sviluppo, quanto l'aria e il clima ove essi vivono.

Basti pensare che Genova e Venezia sono presso a poco sulla stessa latitudine e allo stesso livello dal mare; eppure sulla Riviera ligure la fioritura dei garofani costituisce una industria redditizia, specialmente durante l'inverno, mentre invece sulla Riviera adriatica, durante la stessa stagione, la brutta campagna è martoriata dalla bora.

Come i fiori e la frutta, anche il volo a vela è strettamente collegato a due fattori essenziali: l'ubicazione e il terreno su cui sorge il campo di volo e le condizioni atmosferiche predominanti nella zona che lo ospita e perciò, come la fortuna di un orticoltore o di un frutticoltore, dipendono, oltre che dalla loro esperienza e dalla abilità personale, anche dal luogo ove sorgono le loro piantagioni, così i gruppi o i centri di volo a vela, hanno più o meno fortuna a seconda della capacità dei loro dirigenti non solo, ma anche dal concorso e dalla concomitanza di altri fattori più o meno favorevoli, esistenti o provati nella zona ove sorgono i loro campi di volo.

Prima che il volo libretto è possibile quasi dappertutto; mentre quello veleggiato ha maggiori e ben definite esigenze, che limitano necessariamente a determinate zone e solo a quelle zone, la possibilità di veleggiare con una certa frequenza e sufficiente continuità, tali da alimentare l'attività di volo con l'indispensabile regolarità di funzionamento sufficiente a ridurre le spese d'esercizio ad un coefficiente sopportabile non solo da pochi privilegiati, ma anche dai molti aerospertivi cultori del volo a vela.

Questa ineluttabile differenziazione, stabilisce già di per sé stessa una graduatoria delle possibilità di vita e di sviluppo dei singoli gruppi o centri volovelistici che qua e là vanno costituendosi e fare il passo dall'idea all'azione delibano vagliare e fare i conti coi seguenti elementi: campi di volo - condizioni meteorologiche - personale adde- - attrezzatura - finanziamento.

Incaminando dalle considerazioni sul campo indispensabile per la partenza e l'atterraggio degli alianti, esso deve avere le dimensioni minime di m. 300 per 400 circa; meglio sarebbe poter arrivare a m. 400 per 600, col lato più lungo orientato parallelamente alla direzione dei venti predominanti nella zona e possibilmente senza ostacoli apprezzabili almeno su due lati della periferia.

Riguardo alla sua ubicazione, esso deve essere vicino per quanto possibile alle sorgenti quasi costanti o periodiche delle correnti ascendenti dinamiche o di quelle termiche per favorire economicamente il veleggiamento.

L'ideale, sarebbe un campo che fosse egualmente vicino ad entrambi le due specie di correnti ascendenti.

Per l'origine delle correnti dinamiche, si prestano ottimamente i costoni collinosi o montani che si elevano per qualche centinaio di metri parallelamente alla costa o alla spiaggia del mare, con una pendenza dal 25 al 50%, circa e poco o niente frastagliata da insenature o promontori su una lunghezza di almeno tre o quattro chilometri.

È notorio che la brezza di mare è un vento diurno periodico, e quando spira normalmente verso il costone dà origine a una corrente ascendente che può sostenere agevolmente in volo i veleggiatori anche se non hanno elevatissima efficienza aerodinamica.

Oltre ai costoni in riva al mare, si prestano altrettanto bene tutti i costoni che col loro dolce declivio sono rivolti normalmente alla direzione del vento predominante nella zona, vento però che non avrà mai la frequenza e la regolarità della brezza di mare e pertanto le giornate e le ore favorevoli al veleggiamento sono in questi posti senza dubbio inferiori agli altri.

Per le correnti termiche invece, bisogna ricercarne le sorgenti vicino ai centri abitati, ai greti ghiaiosi e sassosi dei torrenti o in zone eminentemente rocciose.

Un paese non sparpagliato, ma raccolto, che copra col suo agglomerato di case e di strade la superficie compatta di mezzo chilometro quadrato o poco più, è già sufficiente per produrre le bolle termiche necessarie al veleggiamento.

I torrenti che sono quasi sempre in secca, specialmente durante la buona stagione, offrono col loro greto ghiaioso e sassoso, delle ottime sorgenti di correnti termiche ascendenti, che sono tanto più intense quanto più grande è la larghezza del letto da sponda a sponda; di-

CENTRI VOLOVELISTICI

DOVE E COME
POSSONO COSTITUIRSI

di Raffaello Scarton

stanza che comunque deve essere superiore almeno ai 200 metri, e mantenersi tale per una lunghezza minima di qualche chilometro.

Il veleggiamento sul costone, impone degli speciali accorgimenti, per mantenere l'alante sulla zona utile e il volo si svolge con tanti passaggi di andata e ritorno mantenendo sempre la prua contro vento per non farsi mai trasportare ove la corrente, passata la cresta o il dorso, precipita a stramazzone nella valle dalla parte opposta; come farebbe l'acqua in eguali condizioni di moto trascinando nella discesa anche l'alante, che in tal caso è costretto all'atterraggio così detto di fortuna... forse appunto perché è una vera fortuna se il pilota non si busca qualche ammaratura, mentre l'alante molto difficilmente se la cava senza avarie.

Diretta dunque che per veleggiare sul costone, occorrono speciali accorgimenti per mantenere la prua contro corrente come un'imbardazione che attraverso un fiume senza farsi trasportare a valle rispetto al punto di partenza; ma ciò impone continuamente al pilota, manovre costanti aerodinamiche e da terra si ha l'impressione che l'alante voli di traverso; tanto per esprimersi in gergo aviatorio, sembra che l'alante veleggi derapando.

Ovvero, queste anomalie non si verificano affatto nei voli di andata e ritorno sopra ai greti dei torrenti o dei fiumi semiasciutti, sulla verticale dei quali si generano le termiche; perché, salvo le manovre indispensabili per correggere l'inevitabile « ballo » (di cui anzi il veleggiamento in termica si nutre) l'alante veleggia con l'asse longitudinale parallelo alla traiettoria, dando meno disturbo al pilota; il quale non ha preoccupazioni per l'atterraggio fuori campo in terreno accidentato montuoso, come capita a chi si lascia trascinare a valle mentre veleggia sul pendio, in quanto a lato dei torrenti è sempre più facile trovare un prato o uno spiazzo su cui posarsi in caso di necessità.

Sulle zone rocciose, come nei centri abitati, si veleggia spirando per mantenersi nel « cilindro » delle ascendenze e altrettanto capita quando ci si trova sotto a un cumulo in formazione.

Sui costoni o sopra i greti dei torrenti o dei fiumi rispettivamente asciutti o quasi invece, si veleggia con pazienza e piacevoli percorsi di andata e ritorno che di quando in quando possono tramutarsi in notevoli voli in salita, quando si incontra una bolla in procinto di staccarsi dirigendosi verso l'alto.

Dopo questa rapida rassegna dei luoghi e dei modi di veleggiamento, ripeto ancora che il campo di volo deve essere situato il più vicino possibile a queste sorgenti e l'ideale sarebbe appunto che almeno un lato del campo fosse lambito dalla sponda del torrente, dal limite della zona rocciosa o dalle case del centro abitato. Comunque, la distanza del campo da una qualunque di queste sorgenti di correnti ascendenti non deve essere superiore ai due o trecento metri circa, perché bisogna mirare sempre all'economia del sistema di lancio o di rimorchio aereo.

Se con una buona verticellata con 1000 o 2000 m. di cavo si riesce a mandare a 150-250-300 m. di quota un veleggiatore, (e con la propulsione a razzo anche a 700-800 metri) proprio sopra al terreno da cui si innalzano le correnti favorevoli al veleggiamento, tanto di guadagnato per il volo a vela e i suoi cultori, in quanto essi con poca spesa, possono appagare la loro passione aerospertiva.

Nei casi invece in cui il campo a disposizione sia situato lontano dalle sorgenti di correnti ascendenti, vuol dire che in quel particolare momento si deve affannarsi a volare soltanto i voli libretti; ma ciò non esclude che qualche cumulo in formazione non riesca di quando in quando a risucchiarsi verso l'alto qualche alante ivi di passaggio in volo libretto, che per tale fortuita occasione, può godersi un autentico, per quanto raro, veleggiamento.

Una particolare attenzione deve esser posta nella scelta dei luoghi più idonei ad ospitare i campi di volo quando si è costretti ad approntarli in fondo alle vallate piuttosto strette o sui loro pendii; essendo notorio che in certe zone e in certe ore del giorno e con particolari condizioni atmosferiche causate dal vento anche in pieno sole, si verificano dei fenomeni strani ma pericolosissimi di vortici, risucchi e rigurgiti d'aria, che sul campo di Gardolo vicino a Trento, per esempio, rendono talvolta proibitivo l'atterraggio anche ai grossi aeroplani plurimotori da trasporto.

Dopo queste elementari considerazioni sulla ubicazione dei campi e sulle condizioni atmosferiche necessarie e indispensabili al volo a vela, si può dedurre (e difatti è stato dimostrato anche con l'esperienza) che il volo a vela, salvo rarissime eccezioni, è possibile in ogni luogo.

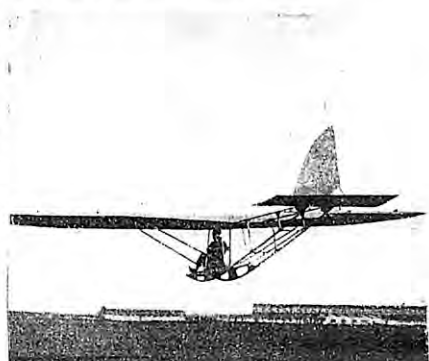
I cultori di questa affascinante e dilettevole attività aerospertiva, possono quindi essere contenti e ben certi che in ogni provincia d'Italia è possibile fare del volo a vela, perché anche dove è difficile veleggiare, è sempre possibilissimo il volo libretto; ed essendo ciò possibile, non c'è nessuna ragione per dubitare che in ogni provincia possano sorgere e svilupparsi dei centri volovelistici, capaci di soddisfare e di appagare le giuste aspirazioni dei piloti d'alante, che si moltiplicheranno come per incanto, se le direttive del Governo e la nuova legislazione aeronautica nazionale, saranno favorevoli al loro incremento.

RAFFAELLO SCARTON

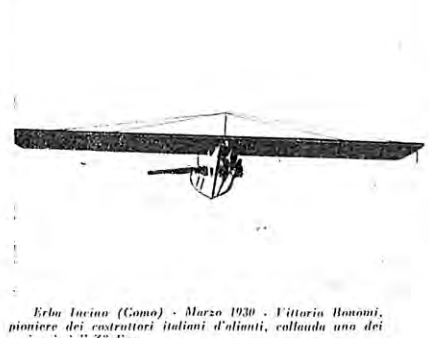
I VOLI DEI PIONIERI



Asiago - Ottobre 1924 - 1° Raduno Internazionale di Volo a Vela, Ettore Cattaneo, Capo del Gruppo Universitario Pavese, in volo sul "Goliardina"...



Bologna - Settembre 1926 - Umberto Nannini, fondatore della prima Scuola Italiana di Volo a Vela, collauda sul campo di Borgo Panigale il "Condor", di Teichfuss.



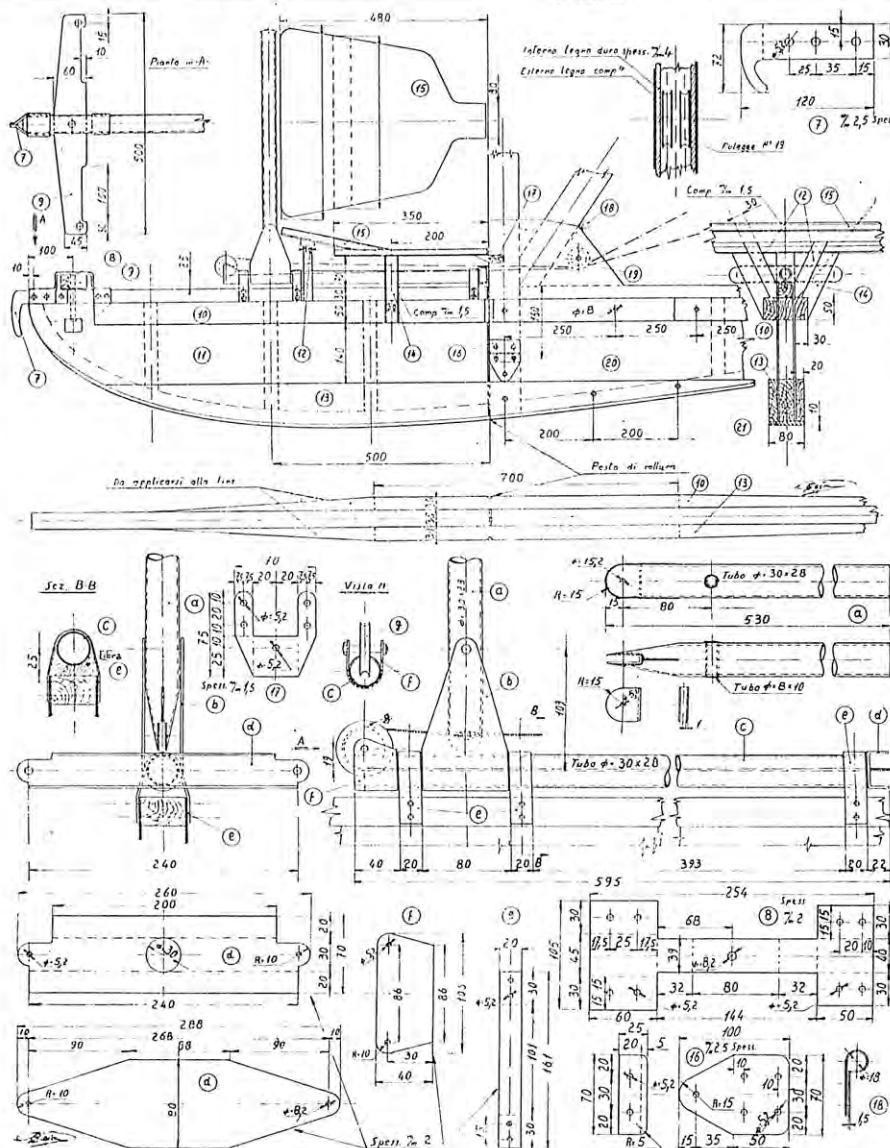
Felba Lucina (Como) - Marzo 1930 - Vittorio Bonomi, pioniere dei costruttori italiani d'alianti, collauda una dei suoi primi "Zögling"...



Milano - Giugno 1933 - Antongiulio Mazzaron Fontanive, da un ventennio strenuo assertore del volo a vela italiano, vola a Taliedo a bordo del biplano "Austria II", con l'asso Roberto Kranfeld. (Continua)

COSTRUIRE UNO "ZÖGLING", CON NOI

V. Pintata



Ultimato lo scheletro del corpo centrale, si appronteranno, nelle giuste misure, le relative guance di compensato da mm. 2,5, le cui fibre esterne, nel triangolo superiore, verranno disposte a circa 45° rispetto alla verticale del triangolo stesso, mentre converrà disporre verticalmente le fibre del compensato che ricoprirà il cassone inferiore.

Poiché non sarà sempre possibile ricavare da un sol foglio tali guance, queste si potranno giuntare a smusso. Ricordare però che tale smusso deve essere lungo almeno dieci volte lo spessore del compensato: nel nostro caso quindi non meno di 25 mm.

Allo scopo di evitare lo scorrimento delle guance durante l'incollaggio sullo scheletro, sarà opportuno fissarle con qualche chiodino prima di stringere coi morsetti. La pressione d'incollaggio dovrà essere razionalmente distribuita e per evitare annaccature si dovranno interporre delle tavole tra il compensato ed i morsetti.

Ricordiamo che nella parte inferiore del cassone, e precisamente nel punto fisso di rottura previsto in casi di atterraggi di prua molto forti, il compensato dovrà essere interrotto. Le relative guance saranno quindi approntate in due pezzi distinti, che verranno fatti concludere tra loro nel punto suddetto, durante l'incollaggio.

I correnti di rinforzo (10 e 13) del cassone inferiore — rastremati in spessore secondo disegno — verranno fissati al cassone stesso mediante incollaggio, soltanto nella parte anteriore (11) e sino al punto fisso di rottura, mentre posteriormente (20) verranno fissati con bulloni da 8 mm.

Sarà bene ricavare tali correnti dall'Oregon Pine o dal Douglas Fir. La pedaliera (9) ed il pattino d'atterraggio (21) saranno di frassino; il seggiolino ed i suoi supporti di pioppo, ricoperti di compensato da millimetri 1,5; le parti metalliche, di acciaio dolce (ferro omogeneo) di resistenza non inferiore a 45 Kg/mmq.

Le pulegge (19) sono dello stesso tipo adottato per le ali (vedi particolare n. 4 riportato nel numero di Marzo di "Volo a Vela"). Il pattino d'atterraggio è fissato al cassone inferiore del corpo centrale con viti mordenti a testa piatta. Il pattino n. 18 serve per il fissaggio della ringhiera elastica di sicurezza. Le quote relative all'esatta installazione di alcune parti, vanno praticamente ricavate durante le operazioni di montaggio.

(Continua)

Il falegname montatore



Per interessamento del nostro periodico la benemerita Ditta Annoni & C. di Milano - Via Gaffurio, 5 - fabbricante della rinomata colla a freddo Hydra tipo N extra Aviazione - collaudata dal Registro Italiano Aeronautico - ha provveduto alla confezione di speciali scatole contenenti gr. 200 del suo ottimo prodotto, che viene spedito quale campione raccomandato senza valore - franco nel Regno - previo invio di L. 70, - ai volucenti ed acromodelisti che ne faranno richiesta. La Ditta suddetta - sempre per interessa-

mente del nostro periodico - ha provveduto alla confezione di speciali scatole di latta a chiusura ermetica, contenenti la colla a freddo Hydra tipo N extra aviazione, nei seguenti quantitativi ed ai prezzi sotto indicati, franco partenza:

Scatola di latta da kg. 1 (tara peso merce) L. 219,60 - Idem da kg. 2 L. 433,30 - Idem da kg. 5 L. 1196, - Idem da kg. 10 lire 2360,30 - Idem da kg. 20 L. 4630, -

Nei prezzi suddetti è compresa l'imposta sull'entrata del 1%.

I quantitativi di colla superiori ai grammi 200 vengono spediti ai Gruppi a mezzo corriere (da indicarsi dai committenti).

Per fornire di maggiore entità chiedere offerte particolari alla Ditta Annoni & C. - Via Gaffurio 5, Milano - che invia gratuitamente a tutti i Gruppi che ne faranno richiesta indicando il nostro periodico una scatola campione della sua rinomata colla a freddo Hydra tipo N extra Aviazione.

Alata scarpina flessibile
— per bambini —
EDOARDO ZAMBERLETTI
VARESE - Via Carlo Avegno, 8

STUDIO FOTOGRAFICO
Cav. ALFREDO MORBELLI
VARESE - Piazza XX Settembre

INGRANDIMENTI - RIPRODUZIONI
FOTOGRAFIE ARTISTICHE
SVILUPPO - STAMPA

Imparate a volare con me



3ª puntata

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.

Eseguire una «retta» significa dunque staccarsi dal terreno, significa, in gergo aeronautico, «decolare», 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, valgono 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'allante 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'allante si mette in moto, compie una breve strisciata, poi si stacca dolcemente da terra e si 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'allante 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'allante il suo assetto normale, di volo librato; ma, quando il volo s'avvicina al suo termine, ad evitare che l'allante urti di prua contro il terreno, occorre richiamare con una manovra lenta e dolce l'apparecchio, in modo che, snalita tutta la velocità iniziale, esso sentirsì «sedersi» sul terreno.

La retta è così compiuta.

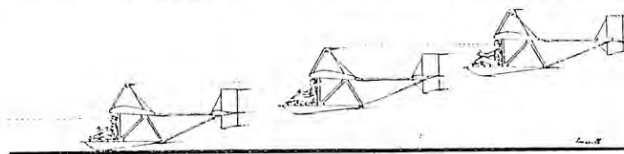
Molto semplice, dirà qualcuno.

Effettivamente, si tratta di cosa tutt'altro che difficile. Ma, come tutte le cose, appare molto più facile a descriverla che non 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

zione 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 diritto davanti a sé, ma spostato a destra o a sinistra o in alto o in basso, vorrà dire che l'allante 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 proposto di mantenere. Si deve anzi, come norma generale, curare che l'allante 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 e toccar terra regolarmente.



Sguardo fisso al punto di riferimento sulla linea dell'orizzonte: atterraggio regolare.

Bisognerà infine tener presenti, anche durante l'esecuzione della retta, le norme di carattere generale che riguardano la condotta del volo, prima tra tutte quella che insegna ad eseguire le manovre di comando con molta dolcezza e senza fretta per evitare che l'allante proceda a sbalzi, come se navigasse sopra un mare in tempesta. Se poi, durante il volo, spirasse un po' di vento e questo costringesse l'allante a dirigersi costantemente dall'una parte o dall'altra, basterà «dar un po' di piede», per tutta la durata del volo, dalla parte opposta a quella donde spira il vento, per neutralizzare 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 se 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'allante, 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'allante fu tenuto in assetto troppo «piechato», è ovvio che la manovra debba iniziarsi presto, onde snalire, 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 quan-

do esso si trova a circa 10 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'allante in volo orizzontale ad un'altezza di 20-30 cm. dal suolo; durante la seconda, si cerca di snalire la velocità residua facendo assumere all'allante un assetto sempre più «cabrato», finché quello si «siederà» dolcemente al suolo.

Chiediamo 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'allante sulla giusta rotta, non basta «dar piede» dalla parte opposta a quella verso cui l'allante 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'allante (in gergo aeronautico, con una parola di pessimo conio, si dice «derapare») non senza pericolo di scivolare d'ala, se l'allante 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 guardar sotto di sé, il che non serve a nulla, si guardi innanzi a sé, all'orizzonte, verso il punto a cui si vuole arrivare. Né 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 perdersi 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'allante nello strisciare sul suolo avanti il decollo, vogliono causare, senza ch'egli se n'avveda, degli spostamenti della leva di comando, che determinano poi degli assetti anomali dell'allante. Se il pilota tiene d'occhio l'orizzonte e il suo punto di riferimento, non faticcherà ad accorgersi se devia dalla giusta rotta e se tiene un assetto troppo piechato 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.

(Continuare)

PLENIO ROVESTI

VOLOVELISTI

abbonatevi al nostro periodico:
è il modo migliore per dimo-
strarci la vostra simpatia.



A questo punto ci si affaccia la questione più importante, quella che era implicita in tutto quanto si è detto finora, e che son tanti che sognano l'ineguagliabile gioia del volo: Come si veleggia? Come si può, con una sì fragile ala, affidata soltanto al leno soffio delle correnti aeree salienti verso l'alto, scalare i cieli e sfidare le lontananze?

Ad una tale domanda non si può dare una risposta che valga per tutti i casi. I mezzi e la tecnica del volo variano secondo la meta a cui si mira, e le mete a cui può mirare il pilota di aliante sono molteplici. Passiamo rapidamente in rassegna e per ciascuna diciamo quali sono le condizioni e i mezzi per poterle raggiungere.

Ci si può proporre, ad esempio, di restare per aria il più a lungo possibile, di compiere cioè quello che si suol chiamare un « volo di durata ». Ebbene, è evidente che, per conseguire un tal fine, occorrerà disporre di una corrente aerea ascendente che... duri. Ora, quale tra le correnti aeree ascendenti può rispondere meglio a questa esigenza? Non certo quella di natura termica, poiché la vita di questa è limitata a quelle poche ore del giorno, durante le quali il maggior riscaldamento del suolo per opera del sole ne consente la formazione. Potrà, invece, servire bene la corrente di natura dinamica, quella cioè che si genera (come già avemmo occasione di spiegare) dall'urto del vento contro un ostacolo molto esteso, quale può essere una catena montuosa o una costa molto elevata sul mare. Al qual proposito aggiungiamo che l'esperienza ha dimostrato come, per avere correnti utilizzabili per un volo di durata, occorre che il vento investa il pendio ad una velocità non inferiore ai 20 metri per secondo e non superiore ai 60.

Quanto alla condotta del volo, l'esperienza ha provato che il modo migliore di utilizzare la corrente di pendio è quello di volare trasversalmente alla direzione del vento, in modo che la velocità di discesa dell'apparecchio venga compensata dalla velocità di salita della corrente stessa. E siccome con tale manovra il velivolo riesce a sostenersi senza perdere quota, è chiaro che il volo potrà continuare, tra l'andare e il venire, per un tempo indefinito, cioè fino a quando il vento miti o venga meno la resistenza del pilota.

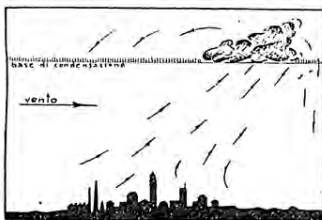
A chi ama far collezioni di primati sportivi diremo che, secondo le notizie di cui fino ad oggi siamo venuti in possesso, il volo di maggior durata è stato quello compiuto dal pilota tedesco E. Jachmann nei giorni 23, 24 e 25 settembre 1913 con ore 55 e minuti 52 di volo.

Ma una meta più seducente per i piloti di volo senza motore suol essere quella del primato di altezza.

Il volo d'altezza fu tentato prima su correnti di pendio. Ma le possibilità offerte da tali correnti sappiamo già che sono limitate, in quanto non possono arrivare, al massimo, che ad un'altezza quadrupla di quella del pendio, troppo poca, in verità, per la rete di azzurro di un pilota. Così, dopo le prime

esperienze, le correnti di pendio furono abbandonate e si cercò un più valido aiuto nelle correnti ascendenti termiche, particolarmente in quelle che si rivelano per la formazione di « cumuli », le quali raggiungono giungere a quote assai più elevate che non le correnti di pendio, soprattutto se si tien conto che esse hanno la loro naturale continuazione nel seno della stessa nube che loro sovrasta, in quanto come ci insegna la meteorologia il fenomeno della condensazione è appunto la causa del generarsi di correnti ascendenti e discendenti, che costituiscono la vita della nube.

L'utilizzazione delle correnti termiche non presenta né particolari pericoli né eccessive difficoltà. Quando l'aliante, rifornito da un aeroplano a motore, abbia raggiunto l'altezza giudicata sufficiente per mantenersi nell'ambito di una corrente ascendente, si sgancia dal rimorchiatore e comincia a veleggiare là, dove, o per la natura arida del terreno sottostante o per la presenza di nubi cumuliformi o di nubi temporaleschi, l'esistenza di correnti ascendenti è sicura. E quando poi il variometro, a cui il pilota dovrà costantemente tener l'occhio, indi-



cherà che l'aliante comincerà ad affondare nell'aria e che perde d'altezza, si ricomincerà la ricerca di nuove ascendenze. Se poi il pilota è di quelli a cui non fa paura il volo cieco, perché già allenato a volare col solo sussidio degli strumenti, dei quali non può essere sfornito l'aliante destinato a voli di altezza, potrà anche affrontare il mistero della nube, sospinto in alto da quelle correnti che ne costituiscono l'intima vita, e così raggiungere quelle superbe altitudini, che per ogni pilota sono una ragione di gioia e un legittimo titolo d'orgoglio. E' bene avvertire, però, che nell'interno delle nubi le cose non vanno sempre lisce, perché, accanto a vivaci moti ascendenti, si riscontrano egualmente vivaci moti discendenti, e gli uni e gli altri determinano una vita tumultuosa e violenta, che può mettere a dura prova così le strutture del velivolo come la capacità del pilota.

Agli amatori di cifre diremo che, per questa via sono stati toccati, poco prima dello scoppio dell'ultima guerra, gli 8.200 metri e che, poco dopo, il pilota tedesco Peter Glockner aveva raggiunto i 9.200 metri, sfruttando però un nuovo tipo di corrente ascendente, la quale suol generarsi quando un vento forte vada ad investire una catena montuosa, dietro la quale si trovi uno strato di smarrimento, costituito da una inversione termica. Su tali correnti, originariamente di natura dinamica, non è stata detta ancora l'ultima parola, né sono stati formulati dagli aerologi criteri sicuri per poterne individuare la presenza e valutarne la forza. Una cosa sola è sicura, ed è questa, che il vortice secondario, che si forma sottovento, raggiunge quote di gran lunga superiori a quelle raggiunte dalla corrente che si genera sulla parete anteriore del pendio, per cui si possono ritenere fondate le speranze dei volovelisti di superare, sull'alto di queste correnti, i margini della troposfera.

(Continua)

Pierra

CRONACHE

NEL GRUPPO VOLOVELISTICO VERONESE

« ALBINO ZAGO »

I volovelisti veronesi nel corso di un'importante seduta hanno deliberato di dedicare il loro Gruppo alla memoria patrisina del loro ineludibile compagno Albino Zago, Sergente Pilota disperso nel 1942 in un'azione bellica nel Mediterraneo.

È stato inoltre provveduto alla nomina del Consiglio Direttivo del Gruppo, che risulta così composto: Presidente: Mario Zanato, Vice-Presidente: Gianni Pasini, Segretario: Carlo Ronca, Consiglieri: Scamini e Vicentini. Direttori e Tecnici del materiale: Giuseppe Toson e Gastone Zanetti, Pilota Istruttore: Giuseppe Toson.

L'U.N.U.C.I. di Verona ha gentilmente concesso di ospitare presso i propri uffici la sede del Gruppo Volovelistico « Zago », mentre il Conte Murari ha assicurato agli aquilotti veronesi l'incondizionato appoggio del locale Aero Club.

LA COSTITUZIONE A PISA DEL GRUPPO VOLOVELISTICO « L. DA VINCI »

Si è costituito a Pisa un Gruppo Sportivo di Volo a Vela dedicato al nome del sommo Leonardo. Il locale Aero Club, in corso di riorganizzazione, ha assicurato il proprio appoggio, mentre il Preside del noto Istituto Tecnico Aerodinamico pisano ha messo a disposizione del Gruppo in parola i propri attrezzatissimi laboratori per lo studio e la realizzazione degli aliati.

Tutti i giovani delle provincie di Pisa, Lucca e Pistoia, in possesso di licenze di volo a vela, e gli appassionati che intendano dedicarsi a questa attività, sono pregati di rivolgersi al Gruppo Volovelistico « L. da Vinci », che ha la propria sede provvisoria presso il Geometra Giorgio Bagagli, in Via S. Lorenzo, 15 - Pisa.

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 aliati da trasporto, aerotrainati e motorizzati, nell'aviazione mercantile.

Domenica 26 maggio, alle ore 10,30, il Pilota Mimio Rossi - Direttore del nostro Periodico - parlerà a Milano nella stessa Sede del Centro Sportivo Ambrosiano, in Via Bernardino Luini, 2, sul tema: *Le possibilità avveniristiche del volo veleggiato nel campo dei primati*.

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

UN INTERESSANTE MANUALETTA DELL'ING. FRATI SUGLI AEROMODELLI VELEGGIATORI

È uscito in questi giorni un interessante volumetto dell'ing. Stelio Frati sul progetto, il disegno e la costruzione degli aeromodelli veleggiatori, edito a cura della Sezione Aeromodellistica Centrale del Centro Sportivo Ambrosiano.

Ripartiamo integralmente, dall'opera suddetta, la presentazione di Gian Luigi della Torre - Presidente della Sezione Aeromodellistica Centrale del C.S.A. - che mette giustamente in rilievo l'importanza di questa nuova fatica dell'amico Frati:

Questo volumetto, primo di una serie sulla teoria e la costruzione degli aeromodelli, è sorta improvvisamente per assolvere ad una esigenza creata con il coordinamento in seno al C.S.A. di tutti i nostri Gruppi Aeromodellistici già attivi ed in costituzione data l'impossibilità, specie per i più lontani, di inviare allievi ai corsi regolari che si tengono presso la scuola della Sezione Centrale e data la penuria di istruttori, che detti volumetti avrebbero il compito di sostituire.

È doveroso un ringraziamento ed un elogio all'Ingegnere Stelio Frati, Direttore Tecnico della nostra Sezione Aeromodellistica Centrale che con sollecitudine ha curato la stesura di questo volumetto preoccupandosi, con sforzo non lieve, di essere pieno ed accessibile a tutti senza essere prolisso e senza toni di essere truciato di semplicità o di pedanteria in taluni punti, pur di raggiungere lo scopo di far costruire dei modelli veramente « volanti ».

In appendice si è pensato di includere la tavola del primo modello che gli allievi costruiscono al corso della nostra Sezione Centrale: essa, che è il logico complemento allo studio del volumetto, alla semplicità di costruzione unisce una bella linea ed ottime dati di volo.

« L'aeromodello veleggiatore » - Ing. Stelio Frati - Editrice Sezione Aeromodellistica Centrale del C.S.A. - Via Bernardino Luini, 2 - Milano - Prezzo di vendita: Volume con tavola costruttiva fuori testo L. 100 - Solo volume L. 70 - Solo tavola costruttiva L. 40 - Valigia ed accessori all'indirizzo suddetto.

Autorizz. Presidenza del Consiglio N. 896 del 30-1-1946

Tip. ALA - Varese, Via Sempione, 10 - Telefono 11-13

Aeromodellisti! Leggete e Diffondete



Quindicinale di Tecnica e Cronaca
Diretto da FRA MUSCA

ANNO 1 - Numero 6

Esce il 15 di ogni mese

GIUGNO 1946 - Sesto Calende (Varese)



NUMERO DEDICATO AI VOLOVELISTI SVIZZERI DEL CANTON TICINO

Un numero L. 20
Arretrato L. 25 - Abbonamento
Annuo L. 210 - Semestrale L. 110
Trimestrale L. 60

Periodico Mensile
Aderente all'Associazione Culturale Aeronautica
Direttore Responsabile: PLINIO ROVESTI

DIREZIONE - AMMINISTRAZIONE - PUBBLICITÀ
SESTO CALENDE - (Varese)
Distribuzione in esclusiva alla S. A. Diffusione
della Stampa - Via Cerva, 8 - MILANO

COMPRESIONE UMANA E CORTESIA SPORTIVA

UN CAMPEGGIO DI VOLO A VELA NELLA SVIZZERA TICINESE

I volovelisti italiani potranno finalmente riprendere le vie dell'azzurro sul suolo svizzero
Le attrezzature aeroportuali ed il materiale di volo e di lancio gratuitamente offerto dall'Aerocentro di Locarno

Dedichiamo questo numero di "Volo a Vela", ai volovelisti Svizzeri del Canton Ticino.

Intendiamo esprimere così la nostra riconoscenza per loro che, avendo ben compreso la dolorosa condizione di noi, alianti italiani, a cui la dura volontà dei vincitori ha negato fino ad oggi la facoltà di volare, per primi ci hanno offerto la possibilità di farlo nel cielo della loro libera Patria mediante l'organizzazione di un campeggio a noi soli riservato.

Questo gesto, pieno di tanta comprensione umana e cortesia sportiva, non sarà da noi dimenticato. E se verrà il giorno — e dovrà pur venire, poiché un Paese di alta civiltà come il nostro non potrà essere in perpetuo bandito dai cieli del mondo — in cui men dure condizioni di pace consentano ancora all'Italia di fendere con ali libere e pacifiche il suo libero e pacifico cielo, saremo lieti di ricambiare l'ospitalità oggi con signorile animo offertaci dai volovelisti Ticinesi e di contendere con loro, in gara di lealtà e di ardimento, la corona delle più ambite vittorie.

Ma un particolare ringraziamento vogliamo tributare all'Ingegnere Italo Marazza, Capo dell'Aerocentro Sportivo Ticinese e Presiden-

SALUTO



L'Ing. Italo Marazza, Presidente dell'Aerocentro Ticinese (da sinistra a destra), l'Ing. Forni, Capo del Dipartimento Militare Cantonale ed il Dott. Enrico Celio, Consigliere Federale e Ministro dell'Aria Elvetica.

te dell'Aero Club Svizzero di Locarno, pilota valente, apprezzato cultore di studi sul volo senza motore, animatore instancabile dei volovelisti Ticinesi e sincero amico dell'Italia, al quale spetta in gran parte il merito di una iniziativa che — non ne dubitiamo — tanto favore incontrerà tra gli alianti italiani. Questi dovranno a lui se, perdurando le tristi condizioni presenti, avranno presto la possibilità di rituffarsi in quell'azzurro, di cui da mesi e mesi soffrono un'inguaribile nostalgia.

Crediamo di non errare, quando pensiamo che il prossimo campeggio di Locarno offrirà l'occasione ai piloti italiani di rivelare il loro valore e gioverà a rendere più saldi quei sentimenti di reciproca stima e di sincera amicizia che, oltre i vincoli di sangue, di lingua, di tradizione, li uniscono ai volovelisti Ticinesi. La comune fede nel destino dell'ala silenziosa, chiamata a portare in un clima di pace il suo contributo alla civiltà del mondo, animerà domani gli uni e gli altri in quelle libere competizioni sportive, in cui si temprano lealtà coraggio e valore, le virtù proprie dei popoli di più alta civiltà, destinati ad un grande avvenire.

« Volo a Vela » - « F.I.V.V. »



Volovelisti Svizzeri alle ultime gare della Rhön.

L'AEROCENTRO TICINESE

Ai primordi, quando volare era ancora pericoloso, il Canton Ticino ha dato all'aviazione il suo generoso contributo. Oggi ancora non è spento il ricordo dei famosi primati e degli arditi voli di Cobbioni, Bianchi, Taddeoli, Maffei, e Primavesi. Gli sforzi sovrumani di questi arditi pionieri erano allora poco compresi; la loro vita fu tutta di sacrifici e di eroica costanza per il trionfo dell'ala. Più tardi furono fondate le sezioni ticinesi dell'Aero Club Svizzero in Bellinzona, Locarno e Lugano, le quali continuarono l'opera di vulgarizzazione dell'aviazione organizzando corsi di pilotaggio di volo a motore, di volo a vela e scuole di aeromodellismo.



L'ing. Italo Marazza, Presidente dell'Aero Club Svizzero di Locarno, Direttore dell'Aeroporto Doganale e Capo dell'Aerocentro Ticinese.

Ma per un ordinato sviluppo e funzionamento dell'Aeronautica Ticinese era necessario un passo decisivo: rimanendo separate nei loro sforzi, le tre sezioni di Bellinzona, Locarno e Lugano, non potevano garantire un'attività continua e fruttifera. Nacque così a Locarno nel 1941, per iniziativa di un Comitato Cantonale d'azione formato dall'ing. Italo Marazza, Presidente dell'Aero Club Svizzero di Locarno, dall'Avvocato Plinio Verdu, Presidente dell'Aero Club di Bellinzona e dal Dott. Vittorio Frizzoni, Presidente dell'Aero Club di Lugano, un «Centro» cantonale, il quale, grazie all'appoggio delle Autorità Federali, Cantionali e Comunali ed all'aiuto dei privati, poté risolvere definitivamente il problema aereo Ticinese.

Il nuovo Ente — approvato dall'Assemblea Costitutiva del 5 Luglio 1941 — venne denominato **Aerocentro Sportivo Ticinese**. Si tratta di una Società cooperativa soggetta ai regolamenti dell'Aero Club Svizzero e della Federazione Aeronautica Internazionale. Lo scopo di questo Centro è di promuovere lo sviluppo dell'aviazione Cantonale mediante l'organizzazione di scuole di pilotaggio e di corsi per la costruzione di alianti e di aeromodelli.

L'Aerocentro Sportivo Ticinese è uno dei sette centri aeronautici svizzeri, e ne è Capo l'Ingegnere Italo Marazza, noto tecnico d'aviazione, valeroso pilota e grande amico dei volovelisti italiani.

LO SVOLGIMENTO DEL CAMPEGGIO E LE NORME PER PARTECIPARVI

L'Aerocentro Ticinese di Locarno, d'accordo con la Direzione del Periodico «Volo a Vela» e la Presidenza della F.I.V.V., organizza su quell'Aeroporto, dal 15 al 25 luglio 1946, un campeggio volovelistico riservato agli sportivi italiani.

Potranno partecipare:

1°) i giovani che abbiano compiuto il 17° anno di età, di sana e robusta costituzione fisica e di buona condotta, aspiranti al conseguimento dell'attestato «A» di

volo librato;

2°) i volovelisti in possesso dell'attestato «A» di volo librato aspiranti al conseguimento dell'attestato «B»;

3°) i volovelisti in possesso dell'attestato «B» desiderosi di effettuare voli d'allenamento su alianti libratori ed eventualmente in grado di effettuare il passaggio su alianti veleggiatori;

4°) i volovelisti in possesso del brevetto «C» di volo veleggiato desiderosi di effettuare voli di allenamento su alianti veleggiatori.

Il lancio degli alianti verrà effettuato esclusivamente mediante autoverricelli.

VISITE MEDICHE

Gli allievi aspiranti al conseguimento dell'attestato «A» verranno sottoposti a speciale visita psicofisiologica da parte del medico legale dell'Ufficio Aereo Federale Svizzero, all'atto del loro arrivo sull'Aeroporto di Locarno. Poiché gli aspiranti non idonei non saranno ammessi al campeggio, è necessario che gli interessati si sottopongano a preventiva visita medica in Italia, allo scopo di far accertare la loro idoneità al pilotaggio degli aeromobili senza motore. Onde fornire ai medici italiani che verranno interpellati una sicura guida, si trascrivono i requisiti indispensabili per gli allievi piloti di volo senza motore:

- 1°) sana e robusta costituzione fisica;
- 2°) sistema nervoso normale;
- 3°) nessuna imperfezione organica o malattia fisica o psichica;
- 4°) vista ad occhio nudo e senso cromatico normali;
- 5°) udito normale.

I volovelisti già in possesso di attestati o brevetti, per non subire la visita di controllo da parte del medico legale dell'Ufficio Aereo Federale Svizzero, dovranno presentarsi a Locarno, oltre che col relativo attestato o brevetto, anche con la «licenza»

valida per l'anno in corso. Tale licenza viene rilasciata, previa visita medica di controllo, dai competenti Uffici Sanitari dell'Aeronautica Italiana, dislocati presso i Comandi di Squadra o gli Istituti Medico-Legali per l'Aeronautica.

IL CAMPEGGIO E LE SPESE DI SOGGIORNO

L'organizzazione del Campeggio e tutte le spese relative allo svolgimento dell'attività di volo, saranno sostenute dall'Aerocentro Ticinese di Locarno. Gli sportivi italiani dovranno quindi far fronte soltanto alle spese per il vitto e l'alloggio, pari ad 80 (ottanta) franchi svizzeri. La spesa è stata contenuta in tali limiti poiché i volovelisti usufruiranno di vitto ed alloggio alla militare. Comunque, i piloti che lo desiderano, potranno anche alloggiare e consumare i pasti negli alberghi cittadini, naturalmente, a loro spese. Anche in tal caso l'attività di volo verrà gratuitamente offerta ai piloti italiani dall'Aerocentro di Locarno.

IL VIAGGIO ED IL PASSAPORTO

Le spese per il viaggio di andata e ritorno saranno a carico degli interessati, che usufruiranno di speciale passaporto collettivo.

I campeggiati verranno concentrati il 14 luglio p. v. in una località di frontiera che verrà a suo tempo notificata ai partecipanti.

La somma, in lire italiane, corrispondente ad 80 franchi svizzeri, dovrà essere versata alla Direzione del periodico «Volo a Vela» entro il 10 luglio p. v. Non è ancora possibile precisare l'ammontare, poiché le trattative con le competenti autorità Consolari, tendenti ad ottenere facilitazioni valutarie, sono tutt'ora in corso.

LE DOMANDE DI PARTECIPAZIONE

Nelle domande di partecipazione, dirette al Periodico «Volo a Vela», gli interessati dovranno specificare la data del conseguimento del brevetto od attestato, nonché il numero di lanci e di aerotraini effettuati. Tali dati dovranno corrispondere con le registrazioni del libretto di volo.

Coloro invece che non hanno conseguito alcun attestato di volo a vela dovranno inviare il certificato di buona condotta in carta libera, rilasciato dal Sindaco del comune di residenza.

Il programma stabilito non potrà subire nessuna modifica. In modo particolare le istruzioni relative alle visite mediche ed al rinnovo delle «licenze» dovranno essere scrupolosamente osservate.

La Direzione della Rivista «Volo a Vela» fornirà tutti gli schiarimenti che le saranno richiesti a quanti invieranno francobollo per la risposta.



ATTESTATI E BREVETTI IN ISVIZZERA

Il volo a vela, in Svizzera, ha preso un grande sviluppo, grazie, in modo particolare, all'opera svolta dall'Aero Club Svizzero, che sino al 1943 era stato incaricato, dall'Ufficio aereo federale, di provvedere alla sorveglianza, all'istruzione dei giovani in seno ai gruppi di volo a vela e al rilascio degli attestati, dei brevetti, nonché delle relative licenze. In seguito, data l'importanza che è venuto assumendo, col tempo, l'Ufficio aereo federale ha emanato nuove disposizioni. Gli attestati e i brevetti (F.A.I.) sono rimasti in facoltà dell'Aero Club Svizzero, pur subendo qualche variazione su quanto concerne le prove, che devono adattarsi alle nuove disposizioni. L'Ufficio aereo federale, per conto suo, ha istituito il brevetto ufficiale di pilota di volo a vela.

ATTESTATO A

Per il conseguimento di questo attestato si richiedono almeno 30 lanci, e cioè 5 strisciate, 25 voli di una durata minima di 5 secondi con un volo d'esame di 30 secondi almeno, dopo lo sgancio.

L'attestato A viene omologato nel libro di volo correttamente tenuto a giorno e vistato dall'istruttore.

ATTESTATO B

Per ottenere l'attestato B, il candidato deve aver eseguito, dopo le prove dell'attestato A, almeno 30 voli; 25 dei quali d'una durata minima di 20 secondi; 8 con virate ad S (2 volte 180°) a destra e a sinistra; due d'una durata superiore a 45 secondi. Il volo d'esame dovrà essere di 60 secondi almeno dopo lo sgancio, durante il quale il pilota descriverà una S all'interno di un rettangolo di metri 600 x 200.

Il libro di volo, vistato dall'istruttore, dovrà essere spedito al Segretariato centrale dell'Aero Club Svizzero per l'omologazione, come per l'attestato A.

BREVETTO C

Dopo l'attestato B, il candidato è tenuto a fare almeno 20 voli su alianti veleggiatori d'allenamento, 15 dei quali devono essere fatti in quota, con allenamento per le virate a destra e a sinistra, con scivolate d'ala e atterraggi di precisione. Il candidato deve inoltre eseguire due atterraggi di precisione in un rettangolo di metri 250 x 50. Fra il primo e il secondo, non gli vengono concessi più di due voli di prova.

Volo d'esame. - Al candidato viene prescritto di eseguire un volo durante il quale dovrà sorvolare, almeno per 5 minuti, il punto di lancio (altezza di sgancio). Il volo deve essere controllato con un barogramma. Per ottenere il brevetto C occorre poi inviare al Segretariato centrale dell'Aero Club Svizzero: il libro di volo vistato dall'istruttore con la proposta d'uso, due fotografie formate passaporto, uno schizzo del volo, il barogramma, il rapporto del pilota sul volo, il rapporto del commissario di controllo, e la tessera di allievo dell'Ufficio aereo federale. La domanda va stesa sul formulario speciale, da chiedersi al Segretariato centrale dell'Aero Club Svizzero. Secondo i regolamenti dello stesso ogni pilota col brevetto C del volo a vela, deve essere socio di una sezione del suddetto Club, e se non lo è già, inviando le pezze giustificative, chiederà pure la sua ammissione.

Gli attestati e i brevetti dell'Aero Club Svizzero non vengono rinnovati.

I. M.

STUDIO FOTOGRAFICO

Cav. ALFREDO MORBELLI

VARESE - Piazza XX Settembre

INGRANDIMENTI - RIPRODUZIONI
FOTOGRAFIE ARTISTICHE
SVILUPPO - STAMPA



All'Aeroporto doganale di Locarno: partenza di un Douglas « D.C.3 ».

Non era ancora spenta l'eco dei primi voli dei fratelli Wright e della traversata delle Alpi effettuata dal valoroso pilota peruviano Geo Chavez, che già nella nostra piccola terra ticinese, un pugno di audaci si affermava nettamente nel nuovo campo: erano i tempi di Cobbioni, di Taddeoli, di Maffei, di Primavesi, di Bianchi, di Colombo e di Salvioni, erano i tempi dei primi aviatori ticinesi e svizzeri, le cui audaci imprese sono scolpite a caratteri d'oro nella storia della nostra aviazione.

Per la prima volta, il 5 aprile 1912, appariva alto nel cielo verbanese, una fragile macchina alata. Proveniva dall'Italia; aveva sorvolato le frontiere, affratellando, con un nuovo mezzo, due popoli amici: era Enrico Cobbioni, il primo trasvolatore del Lago Maggiore, reduce dall'Italia, dove aveva battuto numerosi primati mondiali, sperimentando in volo le prime macchine italiane e formato una schiera di nuovi aquilotti.

A Locarno, altri valorosi piloti l'attendevano: erano Maffei, Bianchi e Legagneux; si era organizzato, al campo dei Saleggi, il primo avioraduno, dove alla folla locarnese era dato di conoscere per la prima volta il miracolo del volo. Per alcuni giorni fu un susseguirsi di voli, che misero a dura prova i valorosi pionieri e i fragili apparecchi di allora. Le giornate aviatorie di Locarno ebbero un successo memorabile. Ma volare allora era pericoloso e solo opera di audaci che spesso, con il sacrificio della loro vita, pagavano la vittoria.

Il Ticino non dimenticherà gli sforzi di questi arditi suoi figli, che segnarono una pagina gloriosa nella storia dell'aviazione. E la via indicata dai nostri primi aviatori, fu presto seguita da altri, non meno valorosi. Locarno, il cui nome è legato ai primordi dell'aviazione, divenne poi un centro aviatorio, il quale, con l'andar del tempo, si è talmente sviluppato che è assurdo a importanza nazionale.

Dall'aeroporto doganale di Locarno, quando ovunque era impossibile il volo a causa della guerra che imperversava attorno alle nostre frontiere, partivano regolarmente i grandi uccelli dai colori nazionali, recanti nella Città eterna e più lontano ancora, una nota di pace, in mezzo a tanti orrori. E le ali elvetiche partivano da Locarno, salutate al loro passaggio dalla moltitudine, che vedeva in esse il mezzo più idoneo per affratellare i popoli, sin che un fu-

LOCARNO Centro d'Aviazione

dell'Ing. Italo Marazza

nesto giorno, il precipitar degli eventi le costrinse al riposo.

Mentre le restrizioni attuali riducono l'attività dei grossi aerei, sull'aeroporto di Locarno si vola ancora. Non è sempre il rombo dell'elica, né il canto dei motori che richiama, ogni domenica, al campo d'aviazione, una folla di curiosi, ma uno spettacolo nuovo, incantevole: sono le eleganti evoluzioni di bianchi aerei, luccicanti al sole, che silenziosi navigano nello spazio aereo, in cerca di forze ascensionali, perché essi non hanno motore e il loro sostentamento dipende dalle correnti ascendenti, che il pilota deve saper sfruttare con maestria.

Sullo sbocco della valle del Ticino, sorge il nuovo nido degli aquilotti ticinesi, dal quale ogni anno esce una schiera di piloti volovelisti. L'istruzione viene



L'Ing. Italo Marazza amara nelle acque del Lago Maggiore di fronte a Locarno a bordo del suo « Uccello Bianco », dopo un felice lancio dalle balze del Gambarogno.

curata dall'Aerocentro ticinese, il quale dispone di attrezzature e di allianti adeguati ai bisogni.

Così Locarno continua la sua missione, contribuendo efficacemente allo sviluppo aeronautico ticinese e svizzero. Sul campo dei Saleggi, che conobbe i lontani voli di Cobbioni, Maffei e Legagneux, altri piloti oggi ripetono le audacie di allora, su altre macchine, sprovviste di motori e di eliche, le quali lanciate dalle balze del Gambarogno, dopo aver costeggiato i monti circostanti in cerca di correnti favorevoli al volo e fatte molteplici ed eleganti evoluzioni sopra la città, atterrano silenziose, salutate dalla folla entusiasta.

Ing. ITALO MARAZZA



Allianti librai e veleggiatori dell'Aerocentro Ticinese sul campo di Locarno.

ATTO UFFICIALE DELLA FEDERAZIONE ITALIANA VOLO A VELA

Comunicato N. 14 - 10 Maggio 1946 - Facilitazioni offerte dall'Associazione Culturale Aeronautica.

Con foglio 29 Marzo 1946 la Presidenza della Associazione Culturale Aeronautica — che si ringrazia vivamente — ha spontaneamente offerto di accordare agli Enti Federati alla F.I.V.V. nonché ai loro Soci, gli stessi sconti sul prezzo delle proprie pubblicazioni, come praticato per i Soci della Associazione Culturale Aeronautica stessa. Tale sconto risulta essere il 25 %. I Soci degli Enti Federati, per ottenere tale facilitazione dovranno richiedere le pubblicazioni tramite i rispettivi Enti.

Comunicato N. 15 - 10 Maggio 1946 - Enti federati.

Alla mezzanotte del 10 Maggio 1946 gli Enti Federati alla F.I.V.V. risultano dal seguente elenco, in ordine di anzianità di federazione:

- 1) Circolo Politecnico del Volo (C.P.V.) - Milano - Piazza Leonardo da Vinci, 32.
Presidente: Ing. Dott. Edgardo Vaghi.
- 2) Gruppo Sportivo di volo a vela « Siai-Marchetti » - Sesto Calende (Varese).
Presidente: Cav. di Gran Croce Ing. Dott. Alessandro Marchetti.
- 3) Centro Volo Goliardico del Magistrato Fictonici (C.V.G.) - Bologna - Via Barberia, 16.
Presidente: Dott. Vittorio Fuzzi.
- 4) Gruppo Volovelistico Gallaratese (G.V.G.) - Gallarate (Varese) - Casa del Partigiano - Piazza San Lorenzo.
Presidente: Sig. Nino Cotta.
- 5) Gruppo Volovelistico Sportivo Parmense - Parma - Via Carlo Farini, 34.
Presidente: Sig. Adriano Mantelli.
- 6) Centro Sportivo Ambrosiano (C.S.A.) - Sezione Volo a Vela - Milano - Via Bernardino Luini, 2.
Tradate (Varese) - Collegio Arcivescovile.
Facente funzioni di Presidente: Prof. Don Agostino Nagel.
- 7) Aero Club Torino - Torino - Via S. Francesco d'Assisi, 14.
Presidente: Comm. Francesco Balbis.
- 8) Gruppo Volovelistico Veronese (G.V.V.) - Verona - Via Emilei, 11.
Presidente: Sig. Mario Zonato.
- 9) Gruppo Volovelistico « Bruno Ceschina » dell'Aero Club Milano - Milano - Via Ugo Foscolo, 3.
Presidente: Avv. Dott. Alessandro Borgomaneri.

Comunicato N. 16 - 15 Maggio 1946 - Convocazione dell'Assemblea Straordinaria.

Il Consiglio, ritenuta urgente la discussione degli argomenti posti all'ordine del giorno, ha deliberato la convocazione dell'Assemblea Straordinaria ai sensi dell'art. 18 e secondo le modalità dell'art. 16 dello Statuto. È previsto il seguente Ordine del Giorno:

- 1) Relazione sull'attività svolta.
- 2) Rapporti con gli Enti Aeronautici civili nazionali.
- 3) Rapporti con l'Estero.
- 4) Delegazione Romana della F.I.V.V.
- 5) Consoli della F.I.V.V.
- 6) Attività di volo.
- 7) Materiale di Volo.

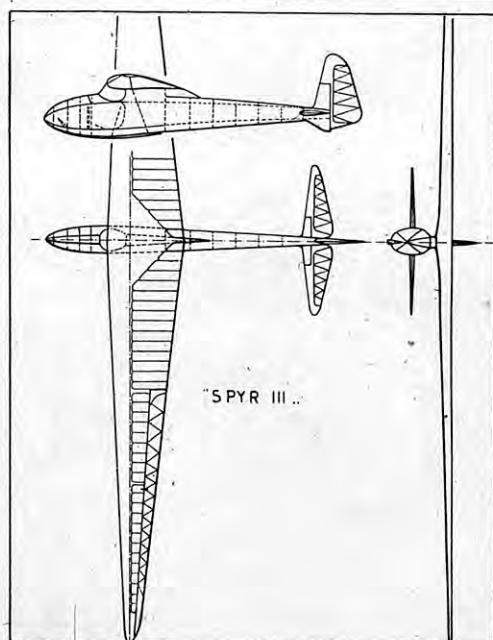
L'Assemblea è convocata in Milano presso la Sede Federale in Via Ugo Foscolo, 3, alle ore 10 di domenica 16 giugno 1946.

IL NOTO VOLOVELISTA GIORGIO CURIEL A.... ZONZO PER L'EUROPA

Il pilota volovelista Giorgio Curiel, nostro valoroso collaboratore, dopo un prolungato soggiorno sull'Aeroporto di Locarno, dove ha volato (bento lui!) in lungo ed in largo con e senza motore, ha intrapreso un viaggio per i principali Paesi d'Europa, dove prenderà contatti con gli esponenti delle varie organizzazioni volovelistiche internazionali allo scopo di studiarne le possibilità di ripresa. Sui risultati di tale viaggio contiamo di poter dare notizia ai nostri lettori nel prossimo numero.

LE NOVELLE VOLOVELISTICHE DI GINO SULLANI VERRANNO RACCOLTE IN UN VOLUME A CURA DI "VOLO A VELA"

Le novelle volovelistiche di Gino Sullani, di cui il nostro periodico ha dovuto sospendere la pubblicazione per mancanza di spazio, verranno raccolte in un apposito volume a cura della Redazione di « Volo a Vela ». In tal modo i numerosi volovelisti che continuano a piagnucolare ed a rimproverarci per tale forzata sospensione, troveranno nel volume gaio e scanzonato di Gino Sullani di che ridere e fare buon sangue.



SPYR III°

VELEGGIATORE SVIZZERO

DI ALTE CARATTERISTICHE

Apertura alare	m.	16,--
Lunghezza	»	6,20
Superficie alare	mq.	13,55
Allungamento		1:19
Peso a vuoto	Kg.	105
Peso totale	»	185
Carico alare	Kg./mq.	13,67
Superficie di un aletone	mq.	0,96
Superficie del piano orizzontale di coda	»	1,05
Superficie del timone di direzione	»	0,70
Velocità minima verticale di discesa	m/sec.	0,55
Costruzione in legno.		

Abbonatevi alla

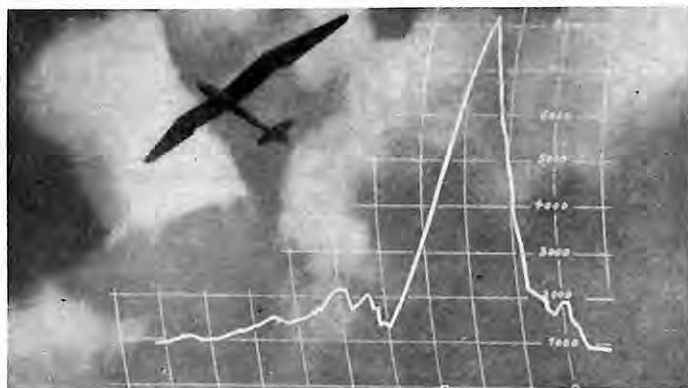
RIVISTA AERONAUTICA

Fatevi soci della

ASSOCIAZIONE CULTURALE AERONAUTICA

ROMA - Via Ripense, 1

CONOSCERE IL CIELO PER POSSEDERLO



MAMMATO CUMULI

del Prof. Filippo Eredia

Fra gli ammassi nuvolosi che talora si addensano con formazioni più o meno vistose, frammezzate ad altre ramificate o stratificate e con colorazioni cenerie alla base, si formano particolari nubi a guisa di grosse sacche rotondeggianti quasi addossate alle sfilature dei nubi.

Siffatte sacche appaiono nel tardo pomeriggio, coprendo parte del cielo, i raggi solari colpendole si rifrangono e allora una splendida gamma di colori dal rosso bruno, al rosso cupo delle parti laterali, all'arancione degli interstizi, rende suggestiva la visione.

Dette formazioni normalmente perdurano pochi minuti (non al di là dei 10 o 15 minuti) e dopo man mano l'involucro delle sacche si riduce; subentrano forme appiattite, quasi amorfiche, e seguono scrosci di pioggia, veri rovesci con goccioloni che si frantumano nel rimbalzo del suolo selciato.



Mammato Cumuli.

Nella classificazione internazionale queste formazioni sono denominate «mammato cumuli»; e le molte riproduzioni, sparse nei manuali e negli atlanti, invogliano i volovelisti a sfruttarle per toccare alte quote.

La forma gibbosa di queste nubi, avvalorata la contemporaneità di vistose correnti ascendenti, le quali modellano opportunamente le agglomerazioni delle goccioline: sembra quasi che esse siano racchiuse entro una membrana elastica che pel peso sopportato si allunga e nel contempo sia trattenuta nel successivo sviluppo dalle efficienti ascendenze.

Parecchi casi caratteristici verificatisi negli Stati Uniti d'America nel 1944 sono stati illustrati recentemente da Charles I. Hilland e avvalorandosi di ottime fotografie Nilson R. William ha considerato le concomitanti condizioni termodinamiche: pregevoli lavori entrambi, ora apparsi nel bollettino della Società Meteorologica Americana. Altre belle fotografie furono pubblicate anni or sono da meteorologi egiziani; ed è molto caratteristica la fotografia, qui riportata, presa a Barcellona nel pomeriggio del 10 giugno 1928 dalla Fundació Concepció Rabell.

Qualche volovelista provetto ha cercato di utilizzare queste ascendenze, però soltanto per fare quota

per poi allontanarsi rapidamente seguendo una rotta perpendicolare alla direzione di spostamento delle nubi, e orientata verso destra, poiché le piogge che seguono all'annullamento delle sacche, spingono l'aliante verso il suolo. Manovra non sempre facile; ed è quindi prudente non subire la tentazione di sfruttare le ben spiccate ascendenze.

I mammato cumuli appaiono durante l'elaborazione di manifestazioni temporalesche e pertanto essi segnalano una zona molto turbolenta alla relativa quota di formazione.

I diversi studiosi che hanno seguito le evoluzioni, attraverso fotografie prese a brevi intervalli, hanno distinto due differenti formazioni: alcune provengono da trasformazioni verificatesi in seno ad *alto cumuli* o *alto strati*, altre invece appaiono nelle ramificazioni di *cumuli nubi*. Nel primo caso si trovano a quote di qualche migliaio di metri, invece nel secondo non superano i 400 o i 500 metri di quota.

L'inversione della concomitante temperatura è ben spiccata e si estende fin alle quote più elevate; cosicché l'instabilità delle masse di aria è notevole con accentuati moti convettivi, come risulta dalle analisi delle registrazioni ricavate dai palloni sonda o dai radiosonda lanciati durante le varie fasi della perturbazione.

Bergeron e Findeisen pensano che i mammato cumuli risultino da gocce di acqua frammiste a cristalli di ghiaccio e a siffatta coesistenza verrebbero attribuiti gli acquazzoni che seguono il dissolvimento delle gibbosità.

L'analisi delle carte sinottiche conferma che l'anzidetta instabilità proviene dalla contemporaneità di un fronte occluso a carattere freddo e talora di un distinto fronte freddo. Non sembra che si siano verificate dette formazioni con fronte caldo, sebbene Brooks abbia constatato talora la presenza di un fronte caldo a quota e del quale non si aveva traccia al suolo. Le osservazioni di queste nubi, che sembrano aggregati di cellule individuali sorrette da correnti verticali, sono interessanti ai fini del volo a vela poiché contribuiscono a precisare le caratteristiche delle ascendenze locali.

FILIPPO EREDIA



L'eminente meteorologo Prof. Filippo Eredia dopo un volo mattutino esplorativo sull'Altipiano dei Sette Comuni, in occasione delle ultime gare di volo veleggiato di Asiago.

Col prossimo numero riprenderemo la pubblicazione dei piani costruttivi del verricello utilitario.

VOLO UMANO MUSCOLARE

IL PROPULSORE AEREO "NARDELLI,"

La notizia da noi pubblicata nel precedente numero sul nuovo propulsore aereo che il noto Geometra fiorentino Nello Nardelli ha fatto recentemente brevettare, ha suscitato vivissimo interessamento tra i cultori del volo umano muscolare.

Apprendiamo ora che questo nuovo congegno, frutto di studi ed esperienze condotti dal Nardelli in cinquant'anni di tenace lavoro, può trovare pratica applicazione non solo nel campo delle esperienze per la soluzione dei problemi relativi al volo umano muscolare, ma anche quale propulsore aereo per slitte e pattinatori su ghiaccio, fuoribordo ecc.

Col sistema Nardelli, un uomo, con la sua sola forza, può sviluppare, per alcune ore, una potenza che va da un minimo di 100 Kgm. ad un massimo di 300.

Come abbiamo precedentemente comunicato, chiunque si interessi ai problemi del volo umano muscolare potrà rendersi personalmente conto del funzionamento dell'interessante congegno e delle sue sicure possibilità d'impiego in svariatissimi campi, presso lo studio del geom. Nello Nardelli, in Firenze, Via della Spada, 13.

Siamo lieti intanto di pubblicare per primi la fotografia di un modello sperimentale costruito molti anni fa dal Nardelli per quegli studi e per quelle esperienze, che gli hanno permesso la realizzazione pratica del suo recente sistema brevettato, costituito essenzialmente da due caratteristiche alette reniformi con faccie articolanti in modo del tutto originale.



(Foto Nardelli - riproduzione vietata)

Pur non potendo ancora affermare che tale nuovo propulsore aereo possa risolvere il millenario problema del volo umano, esso costituirà comunque un notevole passo avanti in questo campo e sicuramente i cultori del volo a trazione muscolare si sentiranno per questo incoraggiati a continuare le loro ricerche.

Il volo umano muscolare diventerà così lo sport della generazione che viene su ora, come già ebbe ad affermare il noto pioniere Oskar Ursinus, e sui nostri campi sportivi, come si fa dell'atletica leggera combattendo per un decimo di secondo, nello sport dello sci per un metro e nella voga per la lunghezza dell'imbarcazione, così nei nostri stadi farà il suo ingresso lo sport del volo umano muscolare, e dalle gare uscirà vincitore colui che unirà alla maggior scienza aeronautica i muscoli meglio allenati. E, con Oskar Ursinus, vediamo già il momento nel quale, al segnale di partenza, questi apparecchi si muoveranno come dei corridori, ed alzandosi a pochi metri dal suolo, incitati dalle grida del pubblico, guadagneranno terreno sempre più. Ed avremo allora volatori specialisti nei 300 metri e quelli nei 1000 metri, mentre un grande campione raggiungerà forse anche alcuni chilometri, per poi uscire tutto sudato dalla sua macchina volante quando proprio i suoi muscoli non ne potranno più.

Noi crediamo che nello sport stia un giorno la grande importanza del volo umano. Tale punto di vista sportivo è infatti il fattore più importante del volo a propulsione muscolare anche se il suo ulteriore sviluppo gli schiuderà nuovi orizzonti e più vasti campi della vita quotidiana.

Il volo muscolare manterrà quindi sempre il suo momento sportivo e sui nostri stadi, in un domani non lontano, esso sarà l'oggetto di durissime gare nelle quali una nuova gioventù si conquisterà un nuovo sport.

VOLO VELEGGIATO SULLE ALPI SVIZZERE



UN CIRCUITO ALPINO DI 100 CHILOMETRI

Il 21 agosto 1943, nel cantone dei Grigioni, si svolse il primo concorso di volo a vela in circuito chiuso.

Il percorso si componeva di quattro parti di 20-30 km. ciascuna, senza atterraggio intermedio. Profonde valli e montagne di oltre 3000 metri d'altezza dovevano essere sorvolate. I posti per il cambiamento di direzione non erano marcati sul terreno con segnali speciali, ma dovevano essere individuati dal pilota con l'aiuto della carta. Questi posti erano occupati da 2-3 osservatori muniti di cannocchiale e apparecchi radio ricevitori e trasmettitori a onde ultra corte. In tal modo, e anche con l'aiuto del telefono, la direzione di volo, che si trovava a Samaden, poteva essere tenuta al corrente, dello svolgersi della gara.

L'involò ebbe luogo il giorno indicato, da Samaden (1700 metri sul livello del mare) nell'alta Engadina. I lanci venivano fatti con l'aiuto di due verricelli azionati a mezzo automobile e di un verricello

elettrico. La prima parte del percorso conduceva attraverso la valle dell'Inn sino nella regione di Sùs, all'uscita del passo Flüela. Il punto in cui si doveva cambiare rotta, il Munt Deis (2025 m.) doveva essere sorvolato ad una quota inferiore ai 1000 metri, gli altri due punti (Weissfluhjoch-Lenzerhorn ad una quota inferiore ai 500 metri. Il percorso Samaden-Munt Deis era di km. 26,5.

Il secondo tratto da Munt Deis al Weissfluhjoch (2663 m.) passava rasente al Flüela-Weisshorn a 3088 m. d'altezza ed era di km. 22,7.

Il terzo tratto di 21,2 km. seguiva press'a poco la valle della Landwasser e terminava sul Lenzerhorn.

L'ultima parte del percorso misurava 29,6 km. e conduceva nuovamente a Samaden, col sorvolo della valle dell'Albula.

Sopra i punti, in cui i piloti dovevano effettuare il cambiamento di direzione, era obbligatorio compiere un giro di 360°. La durata del volo veniva cal-

colata dal momento della partenza al momento dell'atterraggio. Di 11 piloti partecipanti alla gara, 7 partirono poco prima di mezzogiorno, i rimanenti nel pomeriggio.

Schachenmann, partito per il primo, effettuava l'intero percorso in appena 162 minuti. Ben 7 piloti giunsero alla meta fissata, effettuando il percorso prescritto. Nello spazio di tempo di 4 ore e mezzo, atterravano infatti: Schachenmann, Spahni, Leder, Peter, Girod, Lauber e Rickli. Steiner entrò nella regione di Davos in una zona con forti correnti discendenti che lo costrinsero ad atterrare. De Chamber pure. Godinat riuscì a sorvolare l'ultimo posto di controllo del Lenzerhorn, ma poi non trovò più la necessaria termica per terminare il volo e atterrò presso Conters. Glur dovette posarsi a Bevers, ad un chilometro appena dal traguardo. Era la prima volta che si organizzava, in Svizzera, un volo circolare di tale ampiezza e per di più in una regione alpina. La sua piena riuscita fu una chiara affermazione di grande valore per l'attività volovelistica svizzera, massime se si tien calcolo del fatto che le condizioni meteorologiche nelle Alpi sono abbastanza intricate, tanto che si possono incontrare forti campi di correnti ascendenti vicinissimi ad altri di correnti discendenti. Il «ballo» è talvolta molto forte e in questa occasione lo fu particolarmente fra Davos e il Lenzerhorn. Parecchi partecipanti non erano mai stati nei Grigioni e furono perciò costretti a fare la conoscenza della regione durante la gara.

I risultati conseguiti non giovarono solo ai piloti concorrenti, bensì a tutti i partecipanti alla manifestazione, incaricati dell'organizzazione e provenienti da quasi tutti i gruppi volovelistici della Svizzera e quindi in grado di far beneficiare anche altri volovelisti delle esperienze fatte.

Ing. ITALO MARAZZA



Preparativi per un lancio dall'Alpe di Neggia sopra Vira.

scarpina
flessibile
per
bambini

Clata

EDOARDO ZAMBERLETTI
VARESE - Via Carlo Avegno, 8



IL GAGA' CHE AVEVA DETTO AGLI AMICI...
— Alla scuola di Volo a Vela le mie perfette evoluzioni acrobatiche facevano spesso restare a bocca aperta gli stessi piloti istruttori.

«Errata Corrigere» numero precedente:
pagina 1: 3ª colonna, quart'ultima riga, leggere «tre o quattro mila metri» e non «tre o quattro metri».
A pagina 8: 1ª colonna, 35ª riga, leggere «Km./h» e non «metri/sec.».

GRONACHETTE

COSTITUZIONE DEL GRUPPO VOLOVELISTICO "BRUNO CESCHINA", IN SENO ALL'AERO CLUB DI MILANO

In seno all'Aero Club di Milano è stato costituito un Gruppo Autonomo di volo a vela dedicato alla memoria del noto sportivo milanese Bruno Ceschina, tragicamente caduto in montagna.

Il Gruppo è una libera associazione fra i soci dell'Aero Club di Milano che intendono svolgere a favore l'attività volovelistica sportiva. Presidente del Gruppo è stato nominato l'Avvocato Alessandro Borgomaneri, che è coadiuvato dai Consiglieri Dott. Ignazio Calvi e Cav. Mario Maccanti.

Va rilevato con simpatia che i componenti del Gruppo sono tutti piloti civili di volo a motore che intendono dedicarsi anche al volo a vela.

Il Gruppo ha chiesto di essere federato alla F.I.V.V.

UN GRUPPO VOLOVELISTICO A SESTO S. GIOVANNI

Una quindicina di noti ed appassionati aeromodellisti Sestesi, capitanati dal nostro corrispondente Per. Ind. Ferdinando Gambassi, hanno costituito un Gruppo Volovelistico che ha già iniziato la costruzione di uno «Zögling» in un piccolo laboratorio messo a disposizione dei volentieri giovani dal Parroco del luogo.

NELL'UNIONE VOLOVELISTICA ED AEROMODELLISTICA CASERTANA (U. V. A. C.)

L'Unione Volovelistica ed Aeromodellistica Casertana, costituitasi a Caserta nello scorso marzo, ha provveduto alla nomina di un Comitato provvisorio composto dai Sigg. Ing. Albino Ricciardiello, Presidente, Orlando Iannotta, Vice Presidente, Luigi Nitoli, Franco Rocco e Mario Santoro, Consiglieri. L'U.V.A.C. ha già raccolto i fondi necessari per la costruzione di un alianti libratore.

LA COSTITUZIONE DELL'ASSOCIAZIONE VOLOVELISTICA BRESCIANA

Anche a Brescia i piloti di volo a vela, unitamente ad un gruppo di appassionati aeromodellisti, si sono riuniti in gruppo ed hanno costituito l'Associazione Volovelistica Bresciana, libera associazione tra gli appassionati del volo senza motore che intendono dedicarsi a questa attività sia nel campo delle costruzioni che in quello del pilotaggio.

VOLOVELISTI!

La distribuzione del "Volo a Vela", nelle edicole importa uno sperpero di copie che danneggia il nostro periodico e lo costringe a mantenere una tiratura di molto superiore al numero delle copie vendute.

VOLOVELISTI!

Aiutateci ad eliminare tali sperperi, potremo così destinare il risparmio ad aumentare il numero delle pagine e ad arricchire le rubriche.

VOLOVELISTI!

Fate conoscere "Volo a Vela", ai vostri amici, incoraggiando gli abbonamenti, che costituiscono per esso l'aiuto migliore ed il più facile.

Per una più sicura spedizione postale abbiamo migliorato la confezione, avrete così la certezza di ricevere il nostro periodico in stato di perfetta conservazione.

VOLOVELISTI!

Col prossimo numero "Volo a Vela", verrà messo in vendita nelle edicole al prezzo di L. 23.

VOLOVELISTI! ABBONATEVI! RISPARIERETE DANARO!

1 Anno (12 numeri)	L. 210
1 Semestre (6 numeri)	L. 110
1 Trimestre (3 numeri)	L. 60

VAGLIA ED ASSEGNI ALLA DIREZIONE AMMINISTRATIVA DI "VOLO A VELA", - SESTO CALENDE (Varese)



(6ª Puntata)

Pubblichiamo in questo numero i disegni delle parti metalliche che dovranno essere costruite per completare il corpo centrale della fusoliera, nonché i particolari relativi al montaggio dei vari pezzi.

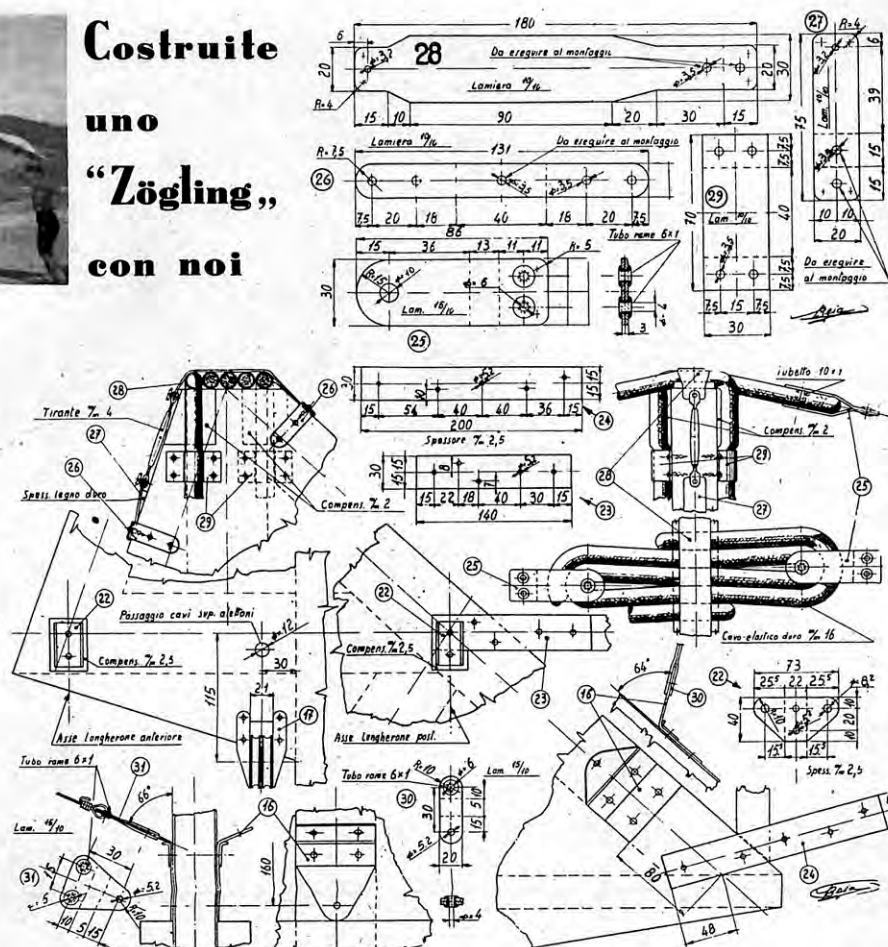
La chiarezza dei piani costruttivi ci esonera da ulteriori spiegazioni, e pertanto ci limitiamo ad elencare le diverse parti, indicandole col numero di riferimento riportato nel disegno:

16) Piastre attacco tiranti inferiori al corpo centrale (sviluppi pubblicati nel numero precedente). 17) Squadrette supporto carrucole cavi comando alettoni (sviluppo pubblicato nel numero precedente — pezzo uguale al supporto posteriore del seggiolino). 22) Piastre attacco al corpo centrale della fusoliera (4 pezzi). 23) Piastre fissaggio longherone superiore trave di coda al corpo centrale (2 pezzi). 24) Piastre fissaggio longherone inferiore trave di coda al corpo centrale (2 pezzi). 25) Piastre attacco tiranti superiori all'elastico (4 pezzi). 26) Fascette fissaggio staffa ferma elastico (2 pezzi). 27) Piastrina ripiegata per staffa elastico. 28) Staffa ferma elastico. 29) Cavalotti fissaggio elastico al corpo centrale (2 pezzi). 30) Piastrine semplici attacco tiranti inferiori (4 pezzi). 31) Piastrine a due fori attacco tiranti inferiori (2 pezzi).

Il Falegname Montatore

(Continua)

**Costruite
uno
"Zögling",
con noi**



COMPITI DELLA F.I.V.V.

dell'Ing. Ermenegildo Preti

C'è oggi negli ambienti volovelistici un po' di disorientamento.

Alcuni fra coloro che al volo a vela sono arrivati di recente o fra coloro che non possono ancora praticare, malgrado la passione ardente, questo bellissimo sport, si domandano: Quali sono le finalità e i compiti della F.I.V.V.? Era proprio necessario creare questo nuovo organismo? Cosa sta facendo attualmente per il volo a vela italiano?

Domande come la prima, o ancora più come la seconda, possono appunto essere formulate solamente da coloro che non hanno vissuto come i « vecchi » tutte le difficoltà attraverso le quali è passato il nostro povero volo a vela.

Difficoltà dovute al fatto che il volo a vela in Italia non è mai stato quello che deve essere: puramente e semplicemente uno sport.

Invece i vari enti che se ne sono via via impossessati (Ruva, Partito, R. Aeronautica) lo hanno sempre e sistematicamente svistato e snaturato, sia per incompetenza, sia per servirsene a scopi diversi.

E allora gli appassionati volovelisti, memori degli infiniti ostacoli che ha loro « sin qui » praticamente impedito di veleggiare in santa pace, si sono riuniti ed hanno fondato la F.I.V.V.

È stato perciò un atto spontaneo e naturale con cui si vuole mettere in tutta la incompetenza imposte dall'alto e si vuole rivendicare ai volovelisti il diritto di associarsi per facilitare l'esercizio dello sport.

La F.I.V.V. perciò non deve essere considerata come uno scuro spauracchio che abbia lo scopo di piantare grane a quelli che vogliono volare; e non è neppure formati da uomini in uniforme o da persone che abbiano subodorato la possibilità di un remunerativo caddrighino.

La F.I.V.V. è semplicemente una rappresentanza dei volovelisti, eletta da e fra gli stessi, che ne tutela gli interessi e intende ottenere la massima libertà di attività sportiva.

A questo proposito sarà bene chiarire in che modo intendiamo svolgere questa attività.

Non pretendiamo, anzi siamo contrari a che lo Stato ne faccia le spese. Sarebbe immorale e disonesto, specie in tempi come questi.

D'altro canto, tanto per fare un parallelo con degli altri sport, se uno vuol fare del tennis o della vela non esige certo dallo Stato che gli compri la racchetta o la barca. Perché allora si dovrebbe pretendere per noi un trattamento così di favore?

Tutto quello che chiediamo allo Stato è di poter usufruire degli aeroporti (che sono attualmente di sua esclusiva)

siva) col dovuto rispetto ai regolamenti della navigazione aerea, né più né meno di con un automobilista usufruttore delle strade ed uno sportivo nautico dei porti.

Si obietterà allora che pochi saranno in grado di fare del volo a vela, che notoriamente costa assai.

Io credo che chi voglia effettivamente farlo ne troverà il modo. Riunendosi in gruppi, facendo appello a qualche mecenate, sfruttando necessità di pubblicità o di turismo, appoggiandosi ad altre organizzazioni sportive o industriali, le difficoltà finanziarie verranno superate; so anzi di certi gruppi già formati, e non fra plutocrati, che in vari modi queste difficoltà hanno già risolto.

Ad ogni modo credo che tutti saranno d'accordo nel ritenere che lo Stato debba dedicare oggi tutte le energie e le disponibilità a problemi ben più importanti per la vita nazionale.

Chiediamo invece allo Stato la libertà per le iniziative private qualora queste garantiscano, beninteso, il dovuto ossequio alle leggi e regolamentazioni.

Insomma quello a cui vorremmo arrivare è che un certo individuo, in possesso di regolare brevetto, disponendo di un alianti suo, o prestato, o noleggiato, regolarmente immatricolato e col certificato di navigabilità in ordine, che garantisca in proprio o con forme assicurative i danni ai terzi, possa, su un determinato aeroporto e magari in determinate ore del giorno, volare a suo beneplacito.

Sembra una cosa pur semplice vero? Non chiediamo molto, ma per questo poco lottiamo ormai da almeno dieci anni.

E per questo che è nata la F.I.V.V. e ci rendiamo conto benissimo che coloro che non hanno conosciuto le tremende delusioni da noi provate, ed ignorando pertanto l'enorme difficoltà di ottenere quello che sembra un diritto pari a quello di calzarsi i pappini a rotelle, possa provare anche della diffidenza.

Vogliamo dissipare questa diffidenza: ognuno del consiglio della F.I.V.V. ha la sua professione e le sue attività e nel volo a vela non vede altro che il suo sport preferito, il riposo, lo svago; tutti hanno accettato la carica per realizzare un unico scopo: quello di volare, finalmente volare!

Quando questo mito sarà divenuto una realtà, credo che le molte chiacchiere attuali verranno messe in disparte, almeno le mie, perché conto di dedicare tutto il tempo che la professione mi lascerà libero a rifarmi di tutti i voli che le guerre, le rivoluzioni e l'ostinazione altrui mi hanno impedito di fare.

E. PRETI

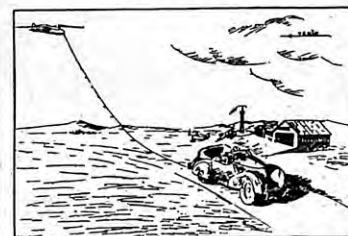
È imminente

la Pubblicazione

del volume:

TECNICA ED ARTE DEL VOLO A VELA

di PLINIO ROVESTI



Edito dalla **LIBRERIA INTERNAZIONALE AERONAUTICA**
MILANO - Via Borgospesso N. 18



Imparate
a volare con me



(4ª puntata)

Quando l'allievo ha imparato a volare con regolarità e sicurezza in linea retta — e qui, di passaggio, notiamo che, mentre le prime rettilinee vengono eseguite a circa mezzo metro dal suolo, le successive rette vengono eseguite ad altezze sempre maggiori, fino ad una quota di sei o sette metri — è venuto il momento di passare alla terza fase del tirocinio, la quale prevede l'esecuzione, di parabole, cioè di voli ancora in linea retta ma d'altezza sempre maggiore.

Nell'esecuzione della parabola, dopo lo sgancio dal verricello, ha particolare importanza il saper mantenere l'aliante nel suo giusto assetto di volo librato, poiché ciò consente al velivolo di mantenere una velocità che non è né scarsa né eccessiva.

Orbene, qual'è l'assetto che l'aliante deve mantenere in volo librato? Senza fare ricorso a complicati ragionamenti fondati sui principi dell'aerodinamica, riteniamo che per tutti i nostri lettori riesca intuitivo che un aliante non potrebbe reggersi a lungo in volo, se mantenesse un assetto perfettamente orizzontale o, peggio ancora, «cabrato»: smaltita la velocità impressagli dalla trazione del verricello o del rimorchiatore, sarebbe fatalmente condannato a ca-

non è consigliabile solamente perché, nel caso in cui venisse meno d'improvviso la trazione del verricello, si può con maggiore rapidità mettere il velivolo nel suo assetto normale di volo librato, ma anche perché il passaggio da un assetto di volo orizzontale a quello di volo librato può avvenire così molto più dolcemente, consentendo al pilota di discernere con più facilità il giusto angolo di discesa.

Per riconoscere il «giusto» assetto di volo di un aliante e per avere la certezza che esso cammini alla debita velocità, il pilota ha a sua disposizione diversi mezzi naturali, di cui è opportuno far cenno, mentre di proposito non faremo parola dei mezzi artificiali, cioè degli strumenti di navigazione inventati dalla scienza, perché questi non possono venir con frutto usati in questa fase elementare della tecnica del volo.

Il primo e principale dei mezzi naturali, per giudicare se l'aliante vola in giusto assetto e a giusta velocità, è l'occhio. Esso comprende, come si sa, una determinata porzione di spazio, che si denomina «campo visivo». Ebbene, quando il campo visivo del pilota è diviso per metà dalla linea dell'orizzonte, egli deve pensare che l'aliante plana in maniera re-

normale. Al contrario, se quella voce si farà più grave di tono e anche più debole, vorrà dire che il velivolo ha perso di velocità e se ne dovrà concludere che plana in assetto più «cabrato» del normale. Dalle variazioni della voce del proprio velivolo il pilota può dunque trarre sicure indicazioni circa l'assetto in volo del suo aliante e trarne le necessarie conseguenze.

Un altro mezzo naturale per riconoscere se il volo si svolga, o no, in assetto regolare, è costituito dalla pressione che l'aria esercita sul viso del pilota. Per l'esperienza di ogni giorno sappiamo che, se aumenta la velocità con cui ci spostiamo nello spazio, aumenta anche la pressione dell'aria; se quella diminuisce, anche questa diminuisce. Pertanto, dal fatto che la pressione dell'aria sul proprio volto va aumentando o diminuendo, il pilota trarrà la conseguenza che il suo aliante guadagna o perde di velocità: il che, in altri termini, significherà che l'aliante assume un assetto più «picchiato» o più «cabrato» del normale.

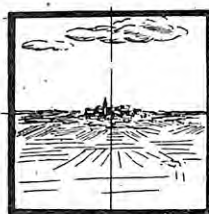
In fine, un buon aiuto per giudicare dell'assetto dell'aliante può avere il pilota dal proprio senso di equilibrio, potendosi dalla posizione del proprio corpo nello spazio dedurre quella del velivolo che lo porta. Vero è che tale senso può, in volo, andar soggetto ad errori per il fatto che l'aliante è soggetto a continue variazioni di velocità e di direzione; tuttavia questa possibilità di errori non esclude che, nella maggioranza dei casi, esso possa riuscire di grande giovamento.

Del resto non è detto che i criteri fin qui esaminati debbano venir usati disgiuntamente l'uno dall'altro; al contrario, essi devono venir usati tutti insieme, in modo che l'uno completi l'altro e tutti cooperino a dare al pilota quelle indicazioni sicure di cui ha bisogno per la retta condotta del volo.

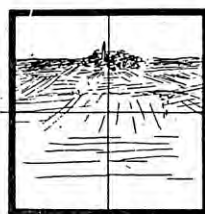
La parabola, inizialmente, si eseguirà con quello stesso aliante di tipo «Zögling» con cui si è eseguita la strisciata e la retta; ma più innanzi, quando gli allievi abbiano acquistato una conveniente maturità nell'esercizio del volo, si farà uso invece di alianti muniti di fusoliera carenata, i quali segliono possedere una finezza aerodinamica molto maggiore ed offrono quindi la possibilità di più lunghi balzi nell'aria.

Le norme per il pilotaggio di questa categoria di alianti non sono diverse da quelle date per il pilotaggio dello Zögling. È solo da avvertire che la maggior finezza aerodinamica di questi alianti si traduce in una maggiore sensibilità all'azione del comando, per cui si rende quanto mai necessario che le varie manovre vengano eseguite con gradualità e dolcezza.

A questa norma, che ci è capitato di rammentare più volte nel corso di queste lezioni, ne aggiungiamo ora un'altra, la quale è questa, che sotto traino l'aliante non va mai fatto eccessivamente impennare. È un errore credere che, tenendo l'aliante in assetto esageratamente cabrato durante il traino, si guadagni più quota nella salita, che in tale assetto è sempre



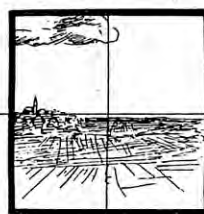
Bene



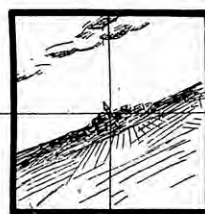
Troppo picchiato.



Troppo cabrato.



L'aliante gira a destra



L'aliante pende a destra

dere. Al contrario, se l'aliante si mantiene in un assetto leggermente «picchiato», potrà sostenersi in volo anche dopo che sia esaurita la velocità derivata dall'impulso iniziale, perché allora entrerà in gioco la forza di gravità, che richiama l'aliante verso terra, opportunamente contrastata da un'altra forza, quella costituita dalla «portanza» generata dall'aria sulle superfici in avanzamento. Saper dare e mantenere all'aliante un assetto tale che consenta di contemperare quelle due forze, in modo che sia evitato il pericolo di cadere e assicurato per contro il superamento della maggior distanza possibile, significa dare e mantenere all'aliante il suo «giusto» assetto di volo. Il quale, sia detto di passaggio, non può essere identico per tutti gli alianti, ma varia secondo le caratteristiche aerodinamiche dell'apparecchio.

Per venire al pratico, diremo che, nella parabola, quando si inizia il traino per l'azione del verricello, l'aliante dovrà essere mantenuto in un assetto leggermente «cabrato», perché ciò faciliterà la sua salita nell'aria. Di mano in mano però che guadagna d'altezza, l'angolo di salita dovrà gradualmente venir diminuito, specialmente nell'ultima fase del traino, in modo che, al momento in cui la trazione del verricello viene a cessare, l'aliante si trovi in posizione pressoché orizzontale. Una tale norma di prudenza

golare. Se invece, la linea dell'orizzonte sale oltre la metà del campo visivo, il pilota ritenga che l'aliante vola in assetto troppo «picchiato», mentre, se scende sotto la metà, si dovrà pensare che l'aliante vola in assetto «cabrato». In fine, se la linea dell'orizzonte taglierà obliquamente il campo visivo, vorrà dire che l'aliante vola inclinato. Né si pensi che la validità di questi criteri pratici possa venir infirmata dall'altezza a cui può trovarsi a volare l'aliante, giacché l'orizzonte è ugualmente bene visibile tanto a dieci quanto a mille metri d'altezza, se l'assetto del velivolo è normale.

Un altro mezzo naturale, che completa e, talora, supplisce alle indicazioni dell'occhio, è l'orecchio. A bordo degli alianti l'udito dei piloti non è disturbato dal frastuono dei motori, così che ciascuno di essi, nel silenzio solenne del cielo, può agevolmente avvertire la «voce» del proprio velivolo: voce, che è costituita dal caratteristico sibilo prodotto dall'incontro dell'aria con le strutture dell'apparecchio in movimento. Ebbene, ogni pilota impara presto a conoscere la «voce» del suo aliante, quando questo vola in assetto normale. Se pertanto quella voce, a un dato momento, sale di tono, vorrà dire che il velivolo ha guadagnato di velocità e se ne dovrà concludere che vola con un assetto più «picchiato» del

fatigoso ed instabile e dato che, al momento dello sgancio, trovandosi l'aliante in un assetto di volo troppo cabrato, si verifica immancabilmente una forte «spanciata», cioè una notevole perdita di quota, prima che l'aliante riesca a mettersi nel suo assetto normale di volo librato.

(Continua)

PLINIO ROVESTI

AEROPICCOLA

TORINO - CORSO PESCHIERA, 252 - TELEF. 31-878

Disegni - Parti Staccate - Modelli Vari - Motori a Scoppio - Balsa - Elastico Americano.

TUTTO PER L'AEROMODELLISMO
a prezzi imbattibili

AEROMODELLISTI!

Richiedeteci il listino illustrato N. 3
inviando L. 10.- Non indugiate!

GIOVANI
ali
IL QUOTIDIANO DELL'AVIATIONE

GIOVANI
ali
IL QUOTIDIANO DELL'AVIATIONE

GIOVANI
ali
IL QUOTIDIANO DELL'AVIATIONE

GIOVANI
ali
IL QUOTIDIANO DELL'AVIATIONE

GIOVANI
ali
IL QUOTIDIANO DELL'AVIATIONE

GIOVANI
ali
IL QUOTIDIANO DELL'AVIATIONE

GIOVANI
ali
IL QUOTIDIANO DELL'AVIATIONE



Il volo veleggiato di distanza

Il volo di durata e di altezza, di cui abbiamo parlato, presenta un notevole interesse pratico, sia perché sviluppa e raffina le capacità tecniche dei piloti, sia perché contribuisce notevolmente a far conoscere l'atmosfera, dando il modo di osservare i fenomeni nella stessa sede in cui avvengono. È noto infatti che oggi la meteorologia si vale in buona misura dei dati e delle osservazioni che riesce a raccogliere durante i voli, opportunamente predisposti, di alianti.

Sembra tuttavia che un maggior interesse pratico possa venir offerto dal « volo di distanza », in quanto esso mette in luce la possibilità di usare gli alianti per servizi civili.

Ebbene, come si può effettuare il volo di distanza?

Sono parecchie le possibilità che si offrono al pilota d'aliante per superare delle distanze anche molto grandi. Esaminiamole partitamente.

La prima (diciamo « prima » in senso cronologico, perché difatti fu quella seguita in principio dai pionieri del volo senza motore) è costituita dalle correnti di pendio, di quelle stesse correnti aeree, cioè, che abbiamo già visto sfruttare per il volo di durata. Era naturale infatti che i piloti, dopo aver imparato a servirsi delle correnti ascendenti dinamiche per durare in volo, si sentissero attratti a passare da un pendio all'altro, con la mira di giungere più lontano che fosse possibile. Si vide però subito che la risorsa offerta dalle correnti di pendio per volare lontano è piuttosto modesta, perché strettamente legata a molteplici fattori (lunghezza e uniformità dell'ostacolo naturale contro cui va ad urtare la corrente aerea, costanza di questa, ecc. ecc.) che raramente concorrono insieme. Perciò si abbandonò presto questa via per tentarne altre, le quali — pur presentando rischi maggiori e pur richiedendo una tecnica più sapiente ed un allenamento più severo — permettono di raggiungere più lontane mete.

Una di queste vie è costituita dai temporali di origine ciclonica. Come si sa, questi non rimangono fissi sulla zona dove si sono formati, ma si spostano da un luogo all'altro, percorrendo talora un lunghissimo cammino a notevole velocità. Ebbene, poiché sul fronte di questi temporali si hanno forti correnti ascendenti, si pensò di valersene per tentare, sul cammino del temporale, di giungere molto lontano. Molteplici e fortunate esperienze compiute in questi ultimi anni hanno dimostrato che, per tale via, si può effettivamente percorrere in volo un lungo cammino, benché non scevro da pericoli.

Altra via aperta ai veleggiatori è costituita dalle correnti termiche che, come già sappiamo, si generano dal riscaldamento del suolo per opera del sole. Quando l'aliante si è sganciato dall'aeroplano rimorchiatore, comincia a guadagnare quota utilizzando una corrente termica, che il pilota sia riuscito a individuare mediante i criteri che già avemmo occasione di enumerare. Dal vertice della corrente termica poi si lancerà con una velocissima planata verso un'altra zona dove egli possa sopporre di trovare un'altra corrente della stessa natura. Qui riprenderà la scalata del cielo, a cui terrà dietro una nuova planata, e così di seguito, finché tempo e pazienza e fortuna soccorrono al pilota. Chè, veramente, il volo di distanza, condotto sull'alto lieve delle correnti termiche, è un volo che richiede il concorso di numerose circostanze favorevoli, oltre che una tecnica consumata nel pilota; e poiché le prime è raro che si possano trovare insieme tutte in una volta, così le correnti termiche pure non sogliono essere sfruttate dai piloti veleggiatori, per effettuare voli di distan-

IL VOLO SENZA MOTORE

(VI Puntata)

za, se non di rado e non mai isolatamente, ma insieme con altri mezzi di più facile e più redditizio uso.

Ma la via che, con minore spreco di tempo e di fatica di quello richiesto dal volo termico puro e con rischi minori di quelli che s'incontrano volando con i temporali, consente lunghi voli all'ardimento dei piloti veleggiatori, è quella segnata dai cumuli. Noi abbiamo già accennato all'importanza grandissima che queste nubi hanno per il volo senza motore, in quanto esse rappresentano il punto di arrivo di vigorose correnti aeree ascendenti. Qui aggiungeremo che quelle nubi talora si presentano sparse qua e là per il cielo, senza alcun ordine apparente, talora invece si presentano l'una accanto all'altra, costituendo un nastro che cinge il cielo anche per parecchie centinaia di chilometri.

Il veleggiatore inizierà il suo volo portandosi sotto i cumuli stessi e qui inizierà una rapida salita, che gli sarà resa agevole dal vigoroso impulso che di solito hanno le correnti ascendenti che si formano sotto tale tipo di nube. Guadagnata così prestamente una buona quota, il veleggiatore passerà con una veloce planata sotto un altro cumulo, dove ricomincerà il volo a spirale per riguadagnare quota e superare poi un altro buon tratto di strada con una nuova planata. Il gioco può continuare così per ore ed ore, cioè fino a quando, sul tardo pomeriggio, non comincerà il dissolvimento dei cumuli; ma prima che ciò avvenga, il veleggiatore avrà avuto modo di percorrere una lunga serie di chilometri, che può raggiungere anche le parecchie centinaia.

Talvolta, in dipendenza di speciali favorevoli condizioni meteorologiche, si formano non più le solite ascendenze cilindriche, sotto cumuli isolati nel cielo, che costringono il pilota a tessere spirali su spirali per guadagnare quota e planare dall'una all'altra, ma lunghe strisce d'aria ascendente caratterizzata dalla presenza di vere e proprie « strade di nubi », sotto le quali il volovelista può raggiungere grandi distanze. Fu appunto lungo una « strada di nubi » che la volovelista russa Olga Klepikova percorse ben 749 km., stabilendo così un primato che sbalordì il mondo.

Come conseguenza di tali felici risultati nel campo della distanza, sorse il problema di veleggiare verso una meta prefissa. Ognuno comprende l'importanza che la risoluzione di un tale problema avrebbe per l'uso di veleggiatori in determinati servizi civili. Orbene, anche il volo con meta prefissa è stato tentato e felicemente compiuto da numerosi piloti veleggiatori di varie nazionalità, i quali hanno così coperto distanze variabili tra i 400 e i 600 km.

Abbiamo detto che varie sono le vie aperte a chi vuol fare del volo di distanza. Bisogna però aggiungere che esse non sono così indipendenti tra loro da dover venir usate separatamente l'una dall'altra. Al contrario, esse devono riguardarsi come ausiliarie l'una dell'altra, in quanto di tutte ci si può servire secondo l'opportunità delle circostanze. Così, ad esempio, nulla vieta che un volo, cominciato su vento di pendio, possa proseguire con lo sfruttamento di correnti termiche pure o di correnti di condensazione, che vengano di mano in mano a trovarsi sul cammino del veleggiatore. Starà proprio in ciò la migliore abilità del pilota: sapersi valere di tutte le energie che la natura gli offre per riuscire a portare la propria ala più alto e più lontano.

(Continua)

Pierre



**Aviatori!
Appassionati
del volo!**

il « *Corriere dell'Aria* »

ha ripreso regolarmente le pubblicazioni sotto la direzione di VICO ROSASPINA

CHIEDETELO IN TUTTE LE EDICOLE

Il 15 maggio è mancato tragicamente alla famiglia del « Corriere dell'Aria » il giornalista

DINO QUASSO

Ebbe un coraggio provato al fuoco delle battaglie e una fede aviatoria per la quale profuse senza misura sé e il suo. Quanti han rispetto per queste virtù. Lo ricordano con onore. Lo rimpiangono molti amici.

I VOLI DEI PIONIERI



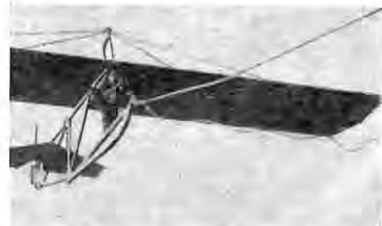
Il Capitano Piero Bergonzi, che fu tra i primi propugnatori del volo a vela italiano, collauda, nell'agosto 1929, presso la vecchia scuola di Pavullo, un nuovo aliante lubrificatore di Taichuss.



Roma, Campo F. Di Rudini, Maggio 1930: voli degli universitari romani capitanati da Bartocci.



Adriano Mantelli — l'asso dei volovelisti italiani — deve allo « Zögling » il brivido indimenticabile del suo primo tuffo nell'azzurro. Eccolo, presso la vecchia scuola di Ganitè (Como) — nel settembre 1931 — ad allenarsi su questo modesto trabiccolo, il quale, egli assicura, gli ha svelato molti segreti della tecnica del volo silenzioso.



Anche il noto primatista varesino Costantino Gada — recentemente tornato dalla prigionia — ha cominciato la sua brillante carriera volovelistica su un modestissimo « Zögling » del Gruppo di Varese. Eccolo infatti, quindici anni fa, sul campo di Vizzola Ticino, lanciato in volo a bordo del primo libratore da scuola costruito dai volovelisti varesini.

Autorizzaz. Presidenza del Consiglio N. 868 del 31-1-1940

Tip. ALA - Varese, Via Sempione, 10 - Telefono 11-13



Questo documento è stato realizzato 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.

Il documento è disponibile per visione/scarico solo tramite il sito del Museo del CSVVA accessibile dal collegato sito:

<https://www.voloavela.it/>

Questo documento è stato realizzato con la collaborazione dei soci volontari appartenenti al Gruppo Alianti d'Epoca che operano presso questo centro.



Edizione: dicembre 2021

