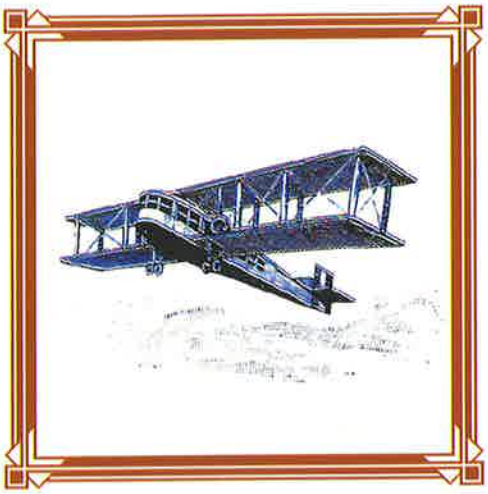
ALI SILENZIOSE



Nel dicembre 1959 il "VOLO", mensile di vita aeronautica edito dall'Aero Club d'Italia, pubblicava a firma Tenax una breve storia del volo a vela in Italia dalle origini al 1958, con il titolo "La dura strada delle ali silenziose". Eccone il testo.

L'Italia vanta nel campo del volo silenzioso un indiscusso posto fra le nazioni che, prime, sentirono il fascino di questa nuova ed antica manifestazione del volo umano. Nuova perché, dopo il primo conflitto mondiale, il volo a vela assume un suo specifico carattere di attività aerea fine a se stessa, antica, perché la sua origine si confonde con quella del volo in genere.

Lilienthal, Chanute, i fratelli Wright ed altri pionieri della conquista del cielo presero il via, nei loro ardimentosi esperimenti, con macchine prive di motore. Accantonato, dopo i progressi ottenuti applicando il motore ai loro rudimentali apparecchi, il volo a vela riappare in tentativi compiuti da alcuni giovani della università di Darmstad nel 1917 sulla Wasserkuppe.

E' però il trattato di Versailles del 1919 che, impedendo alla gioventù tedesca di dedicarsi al volo con aerei a motore, la spinse a cercare nel volo a vela sane emozioni altrimenti precluse.

Questa attività era ancora in fasce e circondata da un misterioso fascino, quando fece la prima comparsa in Italia. Organizzato dalla Lega Aerea Nazionale, si svolse nel 1924 un raduno internazionale con l'intervento di alcuni dei più celebri pionieri tedeschi. Un autentico atto di fede che permise agli italiani di constatare il progresso compiuto dai tedeschi e di sfatare le leggende che correvano sui misteriosi accorgimenti che rendevano possibili i voli senza il motore.

Da parte italiana v'erano buona volontà ed entusiasmo, senza alcuna preventiva esperienza; tuttavia si fecero voli anche con apparecchi italiani che, visti oggi, farebbero sorridere i nostri giovani, abituati all'aspetto convincente ed alle solide caratteristiche del "Canguro". Furono gli universitari pavesi i nostri pionieri, con il loro "Goliardia" e col "Febo Paglierini", furono Segré e Cattaneo i primi piloti italiani di volo a vela che sulle pendici del Sisemol, sull'altipiano di Asiago, effettuarono i primi voli senza motore mentre i tedeschi davano già manifesti segni di una maestria che ben presto doveva meravigliare il mondo aviatorio.

Pochi documenti si hanno dell'esperimento di Asiago che, purtroppo, rimase poco più che un episodio staccato dalla vicenda del nostro volo a vela, una specie di prefazione; ma dal Bollettino mensile di comunicazioni ai Soci dell'Aero Club d'Italia dell'anno 1927 n. 2 leggiamo: "Per Record di volo a vela: medaglia di bronzo al dott. Franco Segré con la seguente motivazione: 'Per aver battuto il 1° record nazionale di durata con aeroplano senza motore, dando fecondo esempio per lo sviluppo del volo a vela in Italia. Monte Mazze (Altipiano d'Asiago) 22-12-1924'. Altra analoga ricompensa è assegnata sempre al dott. Segré per il primo record di distanza in linea retta con aeroplano senza motore" per il medesimo volo che iniziatosi con lancio da M. Mazze si concluse con l'atterraggio nella sottostante pianura a Fara Vicentina.

Questi voli di Segré, premiati tardivamente dall'Aero Club d'Italia, furono una specie di corollario delle precedenti esperienze compiute in agosto durante il raduno internazionale. Da ricordare anche i voli com-



piuti dal maresciallo Canavesi con apparecchio Condor costruito da Luigi Teichfus, una figura che ritroveremo ben presto.
Le esperienze del raduno di Asiago non erano rimaste senza frutto. Un nuovo aliante, meno primordiale e più aderente alla tecnica del tempo, era stato costruito su progetto dell'ing. Abate e denominato G.P.I., col quale Ettore Cattaneo stabilì un primato di distanza con km 10.500. Non essendo ancora ammesso alla F.A.I. l'Aero-Club di Germania, quel volo, sebbene molto inferiore a quelli effettuati dai tedeschi, venne



Asiago è sempre stato un centro importante per il volo a vela italiano: la foto è stata scattata all'inizio degli anni '20 e ritrae il centro cittadino.



Lo Zögling era l'aliante libratore usato dalle scuole: su mezzi di questo tipo i volovelisti italiani iniziarono la loro attività.

omologato quale record internazionale.
Dobbiamo arrivare al 1926 per registrare una ripresa che è il vero inizio. E' il ten. Nannini che, sul campo d'aviazione di Bologna, compie, nell'autunno di quell'anno, alcuni voli librati con un aliante costruito da Luigi Teichfus. Da quei brevi voli ha inizio l'intuizione di Nannini delle possibilità didattiche del volo senza motore e la conseguente apertura della prima scuola del genere in Italia, a Pavullo nel Frignano. Nell'agosto 1927 la scuola, dopo un corso di un mese su alianti monoposti di un tipo dai quali derivò il popolaris-



simo "Zögling", brevettò i primi piloti d'aliante italiani. Giovani di 17 anni, fra questi Tait, che doveva conquistare grande rinomanza come pilota militare e in seguito nel campo dell'aviazione commerciale.
Per alcuni anni la scuola di Pavullo sfornò centinaia di attestati "A" e "B" e fu proprio nei pressi di quell'aeroporto che Nannini conseguì, nel 1929, il primo brevetto "C" italiano, con un volo su pendio di circa 12 minuti.
Intanto sull'esempio di Pavullo e con gli stessi metodi ma in terreni pianeggianti sorsero in molte località





Dalla fabbrica di Vittorio Bonomi uscirono diversi tipi di alianti, come l'Allievo Cantù, che favorirono lo sviluppo del volo a vela in Italia.

La scuola di Pavullo nel Frignano (Modena), guidata da ferventi cultori del volo a vela, come Nannini e Bergonzi, permise di raggiungere degli ottimi risultati.

d'Italia scuole di volo senza motore, organizzate dai Fasci giovanili e dagli universitari. Il sistema di lancio ad elastico si dimostrò ben presto inadatto ai voli in pianura e nel 1934 venne sostituito dal sistema con verricello. Gli alianti impiegati dopo gli "Zögling" furono i "Cantù", che, sul traliccio classico del libratore, avevano una fusoliera quadrangolare. L'adozione del verricello elevò considerevolmente il livello tecnico dei voli, che giunsero a quote attorno ai 100 metri, con successive planate comprendenti evoluzioni com-



plete ed atterraggi presso il punto di lancio. Contemporanea all'adozione del verricello si verifica la concentrazione, in sole 12 scuole, dei mezzi di volo di lancio e degli ottimi istruttori militari e l'istituzione di corsi a carattere continuativo.
Parallelamente a questa attività di volo librato, avente finalità premilitari, anzi preaeronautiche, si andava sviluppando molto più lentamente per scarsezza di mezzi e più serie difficoltà tecniche anche un'attività di volo veleggiato, a carattere embrionalmente sportivo, che aveva la sua sede naturale negli Aero Clubs. Già nel 1929 Nannini, in una manifestazione aerea svoltasi a Milano, aveva dato la prima dimostrazione italiana di volo a rimorchio. L'apparecchio trainatore era pilotato dal famoso collaudatore Ambrogio Colombo,

La politica dei "campeggi" consentì a molti giovani di accostarsi al volo a vela: eccone alcuni intenti ad apprendere gli insegnamenti dell'istruttore.



l'aliante un "Gabbiano" ad ala alta controventata e con un carrello che gli conferiva un aspetto assai poco volovelistico. Ma il primo volo veleggiato di un certo rilievo venne compiuto dopo innumerevoli tentativi poco fortunati sul costone di Vigna di Valle con un aliante tipo "Biancone", costruito dall'Aeronautica Bonomi (progettista Silva) pilotato da Nannini che tenne l'aria per oltre 1 ora e 30': quello fu il primo record italiano di durata regolarmente omologato.

I campeggi

L'esperienza non rimase senza frutti. Nella stessa estate e nella medesima località, l'Aero Club d'Italia organizzò un campeggio volovelistico che diede buoni risultati; fra l'altro il primato di durata venne portato da Zasa a oltre 4 ore. I lanci avvenivano col verricello e ad elastico, il veleggiamento era in pendio e sempre a quota relativamente poco elevata. La possibilità di passare dalle ascendenze dinamiche a quelle tecniche è ancora lontana, anche per le caratteristiche della zona, oltre alla scarsa esperienza dei piloti.
Intanto il volo silenzioso si era diviso in due settori distinti, quello del volo librato a carattere preaeronautico attribuito al Ministero Aeronautica e ai Fasci giovanili e quello veleggiato attribuito all'Ae.C.I. L'organizzazione giovanile provvedeva alla parte logistico-amministrativa delle scuole federali, esclusa quindi Pavullo ch'era militare, mentre le incombenze tecniche, direzione e istruzione erano affidate a militari. Alla scuola madre di Pavullo venivano formati gli istruttori di volo librato, i verricellisti e i montatori di alianti.
Difficile accertare ora la mole di lavoro compiuto in questo settore prima e durante la guerra sino a quando l'andamento delle operazioni militari non lo interruppe definitivamente. Certo è che varie migliaia di giovani vi conseguirono l'attestato "B", titolo preferenziale che aprì poi ad un notevole numero di essi l'accesso alle scuole militari di pilotaggio, nelle quali i volovelisti si distinsero particolarmente.
Di pari passo l'Aero Club sviluppava l'attività di volo veleggiato in due sedi di ambiente sostanzialmente diverse: Asiago e Sezze. Mentre ad Asiago si veleggiava in pendio ma soprattutto in voli termici, specie sotto le grandi formazioni nuvolose che si addensano sui rilievi, a Sezze si veleggiava ottimamente lungo

il pendio formato dai monti Lepini, investiti dalla brezza di mare piuttosto costante.
A Sezze ed Asiago affluivano i possessori dell'attestato "B", che dopo una ripresa di lanci a verricello venivano ammessi a traino aereo, per essere poi sganciati alla quota e nella zona voluta. Sezze e Asiago produssero ben presto numerosi brevetti "C" totalmente "puri", cioè conseguiti da giovani senza brevetti aeronautici.
La scuola era ancora prevalentemente a monocomando, non potendo far testo a questo proposito alcuni biposti tipo "Roma", costruiti con intenti didattici dall'Aeronautica Bonomi, su progetto Silva. Si volava con alianti di progettazione italiana - Teichfus e Silva - di vario tipo e con diverse caratteristiche, per lo più



Tra gli alianti realizzati da Bonomi c'era anche il Balestruccio, dalla tipica ala a gabbiano. Nella foto: un esemplare ripreso in atterraggio a Ciampino il 26 settembre 1933.



Aeroporto del Littorio, 28 maggio 1933: un aliante Austria II viene trainato in pista in occasione di una manifestazione aerea.

rimasti allo stato di prototipi, sino a quando non apparve l'"Asiago" di Preti, che è stato il primo veleggiatore italiano riprodotto in serie.
Il volo sportivo, attività notevolmente più difficile e con esigenze assai più gravose, dipendendo oltre che dagli alianti anche dalla esistenza e conoscenza e capacità di sfruttamento delle condizioni meteorologiche, ebbe uno sviluppo piuttosto lento.
Nel 1936 il volo a vela venne ammesso alle Olimpiadi, che si svolsero a Berlino, quale sport facoltativo,



senza una classifica. Si trattò più che altro di un'esibizione tendente a dimostrare che il volo silenzioso possedeva titoli per essere ammesso alla grande competizione sportiva mondiale quale sport agonistico.
L'Italia era rappresentata da una squadra capeggiata dal ten. col. Nannini e composta da Tait, Moci, Peselli e Bellò. Tutti i piloti militari provenienti dalle scuole di volo a vela oltre ad Angeloni, Garbelli, Caneppele e Venturini.
L'occasione venne brillantemente sfruttata per migliorare le conoscenze tecniche dei nostri piloti, alcuni dei quali effettuarono prove di durata superiore a 5 ore, mentre Nannini, su veleggiatore ungherese "Nemere" stabiliva il primo record italiano di quota e di guadagno di quota rispettivamente con 2.100 e 1.605 metri. Successivamente ad Asiago, Tait, Bellò, Mantelli, Peselli ed altri compiono i primi lunghi veleggiamenti e iniziano anche voli di distanza con misure che superano i 100 km. Appaiono altri veleggiatori progettati da Preti, quali il "Pinguino", "Arcore", "Pellicano" e "Papero" e, in vista dell'ammissione del volo a vela alle Olimpiadi, viene organizzato dall'I.S.T.U.S. un concorso per l'aliante olimpionico che si svolse a Sezze. Vi parteciparono alianti tedeschi, polacchi, italiani; scelto il tedesco "Meise" che fu poi riprodotto in ogni parte del mondo, senza peraltro poter partecipare alle Olimpiadi del 1940, non effettuate a causa del conflitto divampato nel 1939.
La tabella dei primati nazionali negli anni che precedevano il conflitto mondiale è assai scarsa. Nel 1939, il primato di durata viene battuto una prima volta da Mantelli, con ore 7,29, successivamente da Bellò con ore 8,21, e da Gada con ore 9,10. Nel 1940 Carlo Stricher porta il primato a ore 10,45. Questo massimo resisterà ben 14 anni prima che il bravo Mantelli lo porti in un balzo a 24 ore.
Nei voli di distanza di ben maggiore interesse tecnico e sportivo è ancora Mantelli che iscrive il suo nome sull'albo d'oro dei primati con un volo di km 107, compiuto nel 1939 e superato dallo stesso Mantelli con km 120 da Sezze a Orte. Anche questo primato resisterà insuperato per parecchio tempo.
Pure nei voli di quota si fanno progressi: il più cospicuo è rappresentato da una salita a 5.050 metri effettuata dal compianto Deslex con "Cat 28" partito da Asiago. Anche questa prova dovrà restare a lungo insuperata. Prima di arrivare a questo eccellente primato si erano registrati guadagni di quota con 1.609 metri di Nannini nel 1936, da Guerrini nel 1939 con m. 2400, da Deslex nel 1939 con 3.650, nel corso del suo volo primato.
L'inizio del conflitto non interrompe l'attività volovelistica che riceve, specie nel 1941 e 1942, maggiore impulso. Si tratta però di un'attività di volo librato veleggiato ma con preminente carattere premilitare.
Le scuole di Sezze Romano e di Asiago nel campo del veleggiamento aumentano l'attività con l'assegnazione di vari alianti "Asiago" e "Meise-Olimpia", rilasciando alcune centinaia di brevetti "C", prima che il conflitto si avvii alla fine.
Intanto l'ing. Preti, dopo aver realizzato vari alianti monoposti, progetta il biposto CVV6 "Canguro" dei quali viene costruita una prima piccola serie.

La parentesi della guerra

Anche quale strumento di guerra, il volo senza motore ha una sua piccola storia. Prima ancora che i tedeschi impiegassero l'aliante nel colpo di mano sul forte belga Eben Emael, ottenendo un clamoroso successo per l'originalità del mezzo e l'imponenza del risultato con l'impiego di modestissime forze, alcuni nostri cultori del volo a vela ne avevano intuito le possibilità d'impiego e presentato progetti e proposte, che però non vennero prese in considerazione. Da ricordare relazioni e proposte di Bonomi e Contoli, e un progetto di aliante d'assalto presentato da Nuvoli e Nannini, che risalgono al 1939.
Nel 1941 Nannini e Teichfuss presentarono, senza successo, un progetto di aliante siluratore, che avrebbe dovuto essere rimorchiato nel cielo dei porti nemici. Soltanto dopo lo sbarco aereo su Creta, nel quale, assieme ai paracadutisti, molta parte ebbero le truppe trasportate dagli alianti, venne creata a Cameri una scuola di pilotaggio di alianti d'assalto il cui comando venne affidato al colonnello Contoli.
Alla deficienza di alianti da scuola si supplì utilizzando il velivolo "FL.3" che, privato dell'elica, veniva trainato a mezzo di apparecchi di vario tipo, dai "Breda 19" e "25", ai "RO.37", "RO.41", sino ai "C.R.42" e "S.M.81".
Oltre a qualche aliante sportivo italiano, vennero impiegati, per l'addestramento, alianti d'assalto tedeschi "DFS" e "GOTHA", mentre ditte italiane venivano interessate alla costruzione di alianti da trasporto e d'assalto.



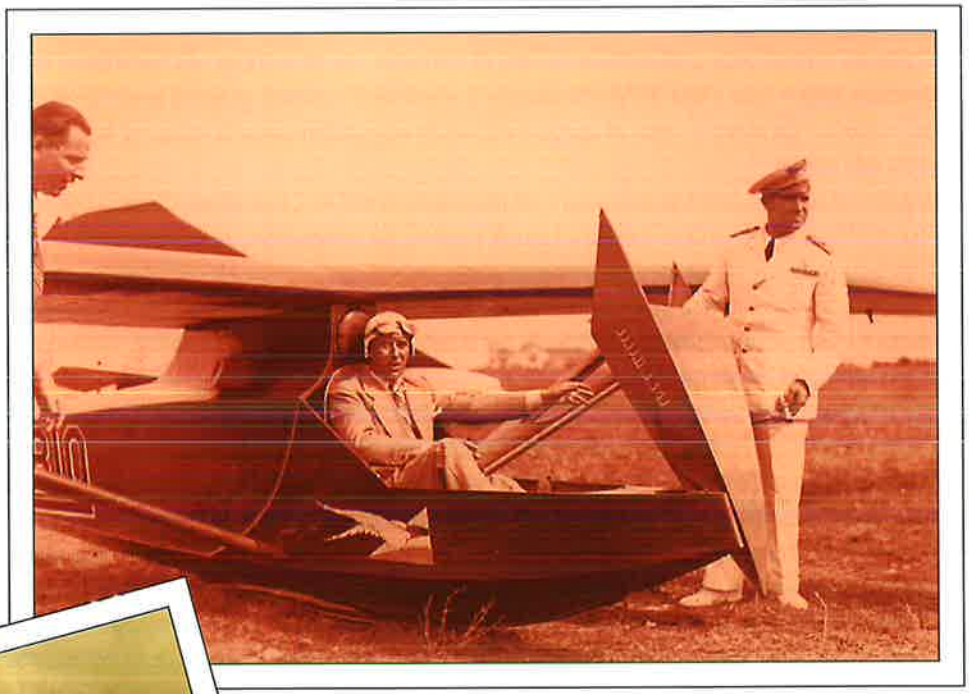
Sebbene varie centinaia di piloti ottenessero il brevetto di pilota d'aliante d'assalto, a causa dello sviluppo degli eventi bellici la nuova arma non ebbe il battesimo del fuoco e l'armistizio dell'otto settembre 1943 fece cessare ogni attività.
Da ricordare però che, anche durante l'effimera vita della R.S.I., si fece del volo a vela. A Vizzola Ticino, un piccolo reparto dotato dei primi "Canguro", fra difficoltà di ogni genere, svolse, al comando del cap. Mantelli, attività volovelistica a carattere didattico.

Il dopoguerra

Con l'occupazione alleata cessarono tutte le attività di volo civile e il volo a vela non fece eccezione. Nonostante alcuni voli abusivi, effettuati nel 1946 da parte di alcuni appassionati, soprattutto lombardi, che erano riusciti a salvare dalla totale rovina qualche aliante, in quegli oscuri anni dell'immediato dopoguerra non si può certo parlare di attività di volo a vela, ma nemmeno sarebbe giusto ignorare l'affermata volontà dei volovelisti, ansiosi di riprendere i loro voli interrotti dalla guerra e di ricostruire la flotta, quasi totalmente dispersa o distrutta.
Nel gennaio 1946 si ebbe a Milano una riunione di volovelisti che dette luogo alla costituzione della Federazione Italiana Volo a Vela (FIVV), che raccolse la adesione di numerosi gruppi di appassionati che, quasi totalmente sprovvisti di mezzi, di aeroporti e di aviorimesse, riaffermavano la volontà di far risorgere il volo a vela italiano.
In seguito, col normalizzarsi della situazione e col riordinamento dell'Ae.C.I., le attività di volo a vela vennero inquadrate negli Aero Clubs federati e i gruppi esistenti, chi conservando, chi abbandonando la propria etichetta o ragione sociale, ne divennero parte.
Ma se il nuovo inquadramento permetteva la soluzione di qualche problema organizzativo e prometteva un futuro migliore, restavano sempre le difficoltà per la deficienza di materiale e di istruttori, malgrado gli aiuti invero modesti erogati dall'Ae.C.I.
E' con un raduno organizzato dall'Ae.C.I. a Bolzano nell'agosto del 1950 che ha inizio la ripresa ufficiale del volo a vela. Non si poteva certo pretendere di organizzare gare e ci si accontentò di farvi affluire le forze esistenti in mezzi e uomini. Questi in numero esuberante rispetto agli alianti e ai trainatori. In pochi giorni vennero effettuati 77 lanci col verricello e 122 traini aerei con un totale di 38 ore di volo con alianti e il conseguimento di alcuni brevetti "C". Fu quella una affermazione di buona volontà che l'anno successivo, col raduno di Vergiate dal 13 al 18 agosto, diede un chiaro indice del progresso che si stava delineando. I voli a traino furono 220 e i lanci col verricello 40, oltre a 12 brevetti "C". Pochi giorni dopo, dal 21 al 25 agosto, si ebbe un nuovo raduno a Dobbiaco. Per la prima volta si sperimentava questa interessante zona alpina, ma il maltempo e la scarsezza dei mezzi di volo e di lancio frustarono in parte l'iniziativa. Si ebbero tuttavia interessanti voli in quota con traini sino a 5500 metri.
E' però il rimpatrio di Mantelli dall'Argentina e il suo interessamento presso le autorità dell'Aeronautica Militare che segna la vera ripresa del volo a vela: il 28 ottobre 1949 Adriano Mantelli, a bordo di un "Meise", batteva il primato italiano di distanza libera, portandolo a 440 km, distanza tuttora insuperata.
Nel 1952, in preparazione ai campionati mondiali di volo a vela di Madrid, si ebbe una settimana avioveli-ca organizzata a Bresso. Anche in questa circostanza i risultati furono notevoli e segnarono nuovi progressi. Riccardo Brigliadori effettuava un interessante volo d'onda, raggiungendo 3300 metri di guadagno di quota, mentre Mantelli migliorava il primato nazionale di durata per biposti.
Nel 1952 per la prima volta una rappresentativa ufficiale italiana partecipava ai campionati mondiali. Nel 1948 si aveva l'intervento di un pilota italiano ai campionati mondiali svoltisi a Samaden, e precisamente di Fulvio Padova, recentemente scomparso, ma fu soltanto a Madrid che il volo a vela italiano venne ufficialmente rappresentato al massimo consesso volovelistico mondiale, e il debutto non fu certo privo di risultati. La squadra italiana era composta dai tre soli piloti in possesso dell'insegna d'argento F.A.I., titolo minimo per essere ammessi alla competizione, e comprendeva: Mantelli-Baldisseri e Guerrini con la moglie su "Canguro", mentre Brigliadori Riccardo col "Pinocchio" militava nella categoria monoposti. La spedizione organizzata un po' alla garibaldina era capeggiata da Nannini. Per insufficienza di carrelli l'aliante di Guerrini venne rimorchiato in volo da Firenze a Madrid dal maggiore Greco in due lunghe giornate di volo. Impresa davvero eccezionale che, se metteva in risalto la capacità e la passione dei nostri piloti, rivelava anche lo stato di insufficienza in cui si trovava il volo a vela italiano che non disponeva di carrelli per



tutti e tre gli alianti. Se il volo rimorchiato fino a Madrid fu avventuroso, il viaggio su strada degli altri due alianti, con mezzi malandati sin dalla partenza, fu un vero tormento.
In compenso, il nostro volo a vela ritornò da Madrid con molti insegnamenti preziosi e con risultati soddisfacenti sotto molti aspetti. Mantelli-Baldisseri si classificarono al 4° posto e Guerrini al 16° posto nella categoria biposti, mentre Brigliadori si classificò 29° su 38 concorrenti in quella monoposti, e portò a casa il "C" d'oro per aver effettuato un volo di 340 km. Oltre a questo volo, che fu uno dei migliori compiuti, sebbene fuori gara, in tutta la competizione vennero stabiliti i primati di distanza con meta prefissata tanto per biposti (Mantelli-Baldisseri) che per monoposti (Brigliadori), sulla distanza Madrid-Torre Savignan, km 123.
Nella stessa stagione del 1952 si svolgono ancora raduni a Vergiate e Dobbiaco che mettevano in luce i piloti Pronzati, Ciani e Mantica. Nell'annata venivano rilasciati 22 attestati "B" e 10 brevetti "C", migliorati sei primati nazionali, compiute tre prove parziali di insegna d'argento. Ma il materiale era ancora scarso: in tutto 15 veleggiatori e 24 libratori.
Il 1953 vede il volo a vela in lieve progresso ostacolato dalle solite deficenze di mezzi. Si svolgono raduni



Vittorio Bonomi ripreso a Ciampino il 26 settembre 1933.

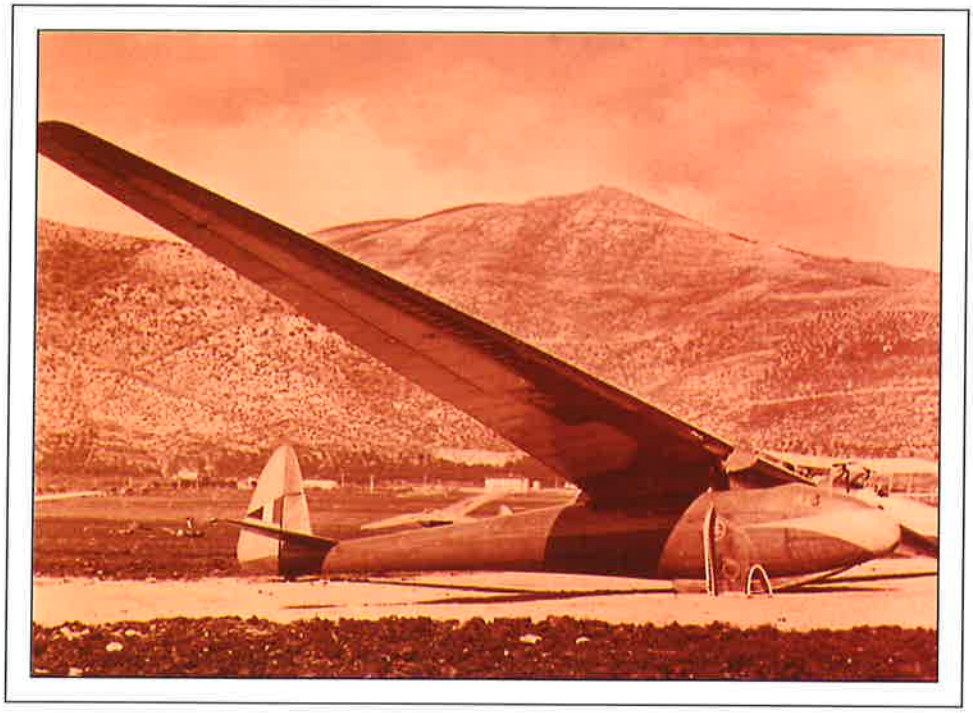
Nella storia del volo a vela non sono stati tanti gli alianti idro: ecco il Biancone Idro realizzato da Vittorio Bonomi.



a Bresso, Vergiate e Dobbiaco. Gli attestati rilasciati sono 19, i brevetti "C" 17. Vengono conseguite una insegna d'oro, 3 insegne d'argento e compiute quattro prove parziali. I libratori sono sempre 24 mentre i veleggiatori diventano 16.
Si distinguono, oltre a Mantelli, attivissimo e onnipresente ovunque si veleggi, Brigliadori, Ciani, Mantica, Pronzati, Ricotti, Braghini Rivolta. A Dobbiaco si svolge un corso per istruttori di volo a vela sotto la direzione di Mantelli e un corso per il conseguimento di brevetti "C".
Il 1954 si caratterizza per un cospicuo aumento della flotta con la immissione di 20 "Canguro", che la generosità dell'Aeronautica Militare pone a disposizione dei volovelisti italiani, e di quattro veleggiatori di altro tipo, costruiti con l'aiuto dell'Ae.C.I. E' anche l'annata dei campionati mondiali che si disputano ormai con regolarità ogni biennio, e l'Italia vi partecipa con due "Canguro" e lo "Spillo". Piloti: Mantelli-Braghini su "Canguro" biposto, che si classificano al 2° posto su 9 classificati nella categoria biposti; Ferrari su "Canguro", che si classifica 30° e Brigliadori su "Spillo", che si classifica 32°.
La competizione è caratterizzata da condizioni meteo avverse che ne hanno ostacolato il regolare svolgimento e da imprevisti buoni risultati di Mantelli.
La classifica è salutata con una affermazione del nostro volo a vela che faticosamente sta risalendo il grave handicap che lo separa da quelli stranieri. Sempre Mantelli stabilisce i nuovi primati di quota per monoposti e biposti iniziando una sistematica azione di scoperta e sondaggio delle correnti ondulatorie, e nel gen-



naio, superando difficoltà rese più ardue dalla rigida temperatura, stabilisce il nuovo primato italiano di durata portandolo a oltre 24 ore.
I brevetti "C" rilasciati sono quell'anno 61 e gli attestati "B" 23. Si avverte subito in queste cifre il valore dell'apporto dei veleggiatori "Canguro" entrati in attività, che viene consolidato da una insegna d'oro, due prove parziali d'insegna d'oro, 5 insegne d'argento, 13 prove parziali. I primati superati sono quattro.
Con il 1955, concluso il difficile e lungo periodo del dopoguerra, ha inizio la più vigorosa ripresa del volo a vela, che in breve tempo porta questa attività ad un livello e ad una diffusione mai raggiunta prima in Italia.
La nuova politica instaurata dall'Aero Club d'Italia coincide con la nomina a Presidente della commissione per il volo a vela del gen. Nannini, che di questa attività era stato agli inizi assertore e pioniere.
L'Ae.C.I. aumenta gli stanziamenti e la Direzione Generale dell'Aviazione Civile contribuisce con apporti straordinari. Provvedimenti vari, intesi a favorire l'attività didattica e sportiva e le costruzioni di alianti, sono presto attuati e le conseguenze si faranno ben presto sentire.
A Rieti viene istituita la Scuola Centrale di Volo a Vela con attribuzioni didattiche e sportive, e vengono ad



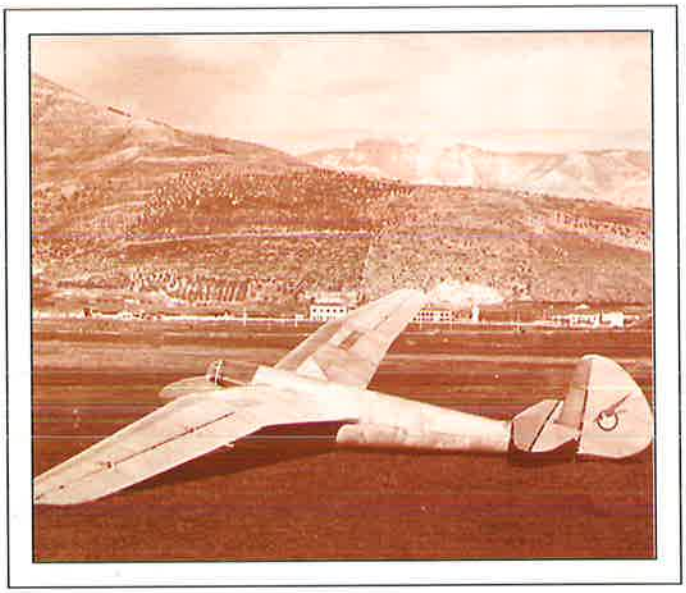
L'A.L.3 fu presentato nel 1938 al Concorso internazionale di Sezze Romano per la scelta dell'aliante olimpionico. Aveva 15 metri di apertura alare ed efficienza massima 29.

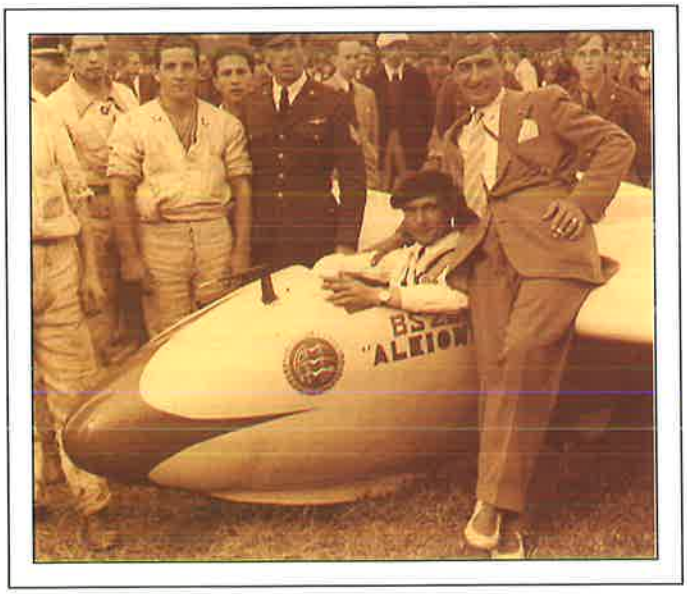
essa assegnati quattro alianti "Canguro" e due apparecchi trainatori "L-5".
Prima però che la scuola inizi la sua attività, si svolge sullo stesso terreno un corso per istruttori di volo a vela sotto la direzione di Adriano Mantelli, comandante il Centro di Volo a Vela dell'Aeronautica Militare.
La località, fin dall'anno precedente, era stata individuata per le condizioni molto favorevoli al veleggiamento, affermate durante l'allenamento della squadra designata a partecipare ai campionati mondiali di Camphill.
Il risultato ottenuto dai primi corsi della Scuola Centrale, diretti con perizia e passione dall'ing. Antonio Angeloni, coadiuvato da Bruno Bovolenta in qualità di istruttore, costituiva una sicura garanzia di successo per ulteriori attività e pertanto la Scuola Centrale da quel primo esperimento, attraverso successive evoluzioni, si è affermata come uno strumento di impareggiabile rendimento per il potenziamento, lo sviluppo e il progresso del nostro volo a vela. Dal 1955 i volovelisti hanno a Rieti una organizzazione permanente in continuo perfezionamento. Fin dalla sua costituzione, la Scuola Centrale ebbe il compito di provvedere alla formazione di nuovi piloti, all'allenamento dei brevettati, al reintegro di brevetti scaduti, ai tentativi di prove sportive comprendenti primati e insegne F.A.I.
Intanto, in virtù dei maggiori aiuti, il volo a vela progredisce anche alla periferia. Gli enti che praticano questo sport nel 1955 sono 13; i veleggiatori in linea sono 41, con i quali vengono compiuti 4950 voli per complessive 2829 ore di volo. Il numero dei brevetti passa dai 61 dell'anno precedente a 111. Le insegne sportive F.A.I. sono 9, cui si deve aggiungere una grande quantità di prove parziali, ottima premessa per



l'immediato futuro. Si intensificano anche i rarissimi voli di distanza, che a fine anno assommano a 12, per complessivi 937 km. I primati subiscono anche un forte scossone e sei di essi vengono battuti.
Il 1956 vede continuato in senso positivo il promettente inizio della nuova era del nostro volo a vela, a conferma della bontà della strada intrapresa. Alla fine dell'annata il consuntivo è nettamente positivo e offre queste cifre: ore di volo 4.768 effettuate utilizzando 48 alianti veleggiatori dei quali 22 sono ceduti dall'A.M. in assegnazione. Un indice di buona utilizzazione del materiale è dato dall'alta media per ogni aliante, quasi 100 ore annue. Il numero dei brevetti "C" rilasciati sale a 120, comprendenti 52 giovani, prima digiuni di qualsiasi nozione di pilotaggio; 21 insegne d'argento F.A.I. costituiscono il segno del progresso sportivo, suffragato dalla conquista di quattro nuovi primati nazionali. Per la terza volta l'Italia partecipa ufficialmente ai campionati mondiali, che organizzati dalla Francia, si svolgono a S.Yan. I nostri rappresentanti sono G.A. Ferrari su "Eolo" e Brigliadori Riccardo-Fanoli sul vecchio "Canguro". Di fronte alle agguerritissime rappresentanze straniere, i nostri non ottengono risultati confortanti. Ferrari non ha fortuna: in atterraggio in terreno inospitale riporta ferite, per fortuna non gravi, ma è costretto al ritiro. Brigliadori e Fanoli portano a termine la durissima prova, ma il confronto con alianti più moderni e piloti più addestrati non è loro favorevole. Tuttavia il volo a vela italiano, giudicato nel suo complesso, denota un costante miglioramento.







Sopra: tra i partecipanti al Concorso di Sezze Romano del 1938 per la scelta dell'aliante olimpionico c'era anche lo Sparviero, che aveva 16,14 metri di apertura alare ed efficienza 23,5.

In alto a destra: il Pellicano ripreso a Sezze Romano nel 1938 durante i voli per la selezione dell'aliante olimpionico: aveva una apertura alare di 15 metri.

A fianco: un Alcione, progettato da Bonomi e Silva, ripreso probabilmente a Vicenza in occasione della Giornata dell'Ala dell'8 settembre 1934.

L'incoraggiamento ai voli di distanza, attuato con appositi premi, comincia a dare qualche frutto. A fine anno i chilometri volati da alianti sono circa 3.000. Poca cosa rispetto a quanto si fa all'estero, molto se si considera il non lontano passato. Nel corso dell'anno entrano in linea 12 nuovi alianti monoposti "Passero", costruiti su licenza dello "Spatz L55", e ceduti agli Aero Clubs a prezzi di favore. Con la immissione di questi nuovi alianti l'Ae.C.I. inizia, anche per quanto riguarda il materiale, una nuova politica. Si passa dalla cessione gratuita di alianti in assegnazione dell'A.M. alla vendita con forte riduzione di alianti che divengono proprietà degli Aero Clubs. Una prova della maturità e della vitalità del volo a vela e delle capacità dei suoi cultori a rendersi partecipi, anche dal lato economico, del suo progresso.



Il 1957 vede accentuarsi ancor di più il moto ascendente del volo a vela in ogni suo aspetto. Le ore di volo salgono a 6163, i brevetti diminuiscono di qualche unità, ma in compenso, a fronte di questa contrazione dell'attività didattica, si nota un più intenso sviluppo di quella sportiva. Le insegne d'argento conseguite sono 27, cui fanno degna corona i "C" d'oro e numerose prove parziali di quota per il "C" d'oro, ed anche di diamante. Ma è con l'effettuazione della competizione nazionale per la disputa del "Trofeo Bonomi" che l'annata si afferma fra le più importanti. Già l'anno prima, con il rimpatrio di Rovesti dall'Argentina e la sua assunzione da parte dell'Ae.C.I. quale direttore del Centro Nazionale di Volo a Vela di Rieti, erano state gettate le basi per un decisivo progresso del nostro sport: ai nostri volovelisti non era stata ancora offerta la possibilità di cimentarsi in competizioni comprendenti gli stessi temi dei campionati mondiali, sebbene nostre squadre vi avessero già partecipato, per ben tre edizioni. La apparente anomalia era soltanto la conseguenza dello stato di insufficiente preparazione generale dei piloti e della attrezzatura disponibile. Organizzare una vera gara di volo a vela, con gli scarsi mezzi a disposizione, prima del 1957 sarebbe stato praticamente impossibile. Soltanto la volontà e la fiducia nei piloti da parte dei dirigenti dell'Ae.C.I. poteva consentire un così arduo esperimento.







Il Canguro (nella foto un esemplare appartenuto all'AeC Bologna) fu realizzato durante il periodo bellico dal Centro Sperimentale di Volo a Vela del Politecnico di Milano su disegni dell'ing. Ermenegildo Preti.

La Scuola di volo veleggiato di Asiago. Questa scuola e quella di Sezze diedero ottimi risultati sin dalla loro creazione ed altri ne avrebbero dati se la guerra non avesse paralizzato ogni attività.

Un Canguro motorizzato con un bicilindrico Preti provato in volo da Mantelli nel 1953.

Il risultato ha largamente ricompensato dei sacrifici compiuti. Il trofeo "Challenge" che, con memore riconoscimento della fede di uno dei pionieri più benemeriti del nostro volo a vela si è voluto dedicare a Vittorio Bonomi, è stato vinto dall'Ae.C. Roma per merito di Giancarlo Silva su "Canguro", che da poco aveva conquistato il "C" d'oro in Francia.

Il quadro di questa brillante annata è completato da ben 11 primati nazionali superati. Tra questi non figura un volo di circa 300 km, compiuto da Alberto Morelli su "Veltro" durante il "Trofeo Bonomi" e che rappresenta il maggior percorso su territorio nazionale.



La spinta al miglioramento generale del nostro volo a vela continua nel 1958 con costanza e regolarità. Le cifre sono sempre l'indicazione più evidente del progresso in atto ma non possono dare certo la esatta misura del miglioramento qualitativo che è, peraltro, sempre più consistente. La flotta si compone di 51 alianti, dei quali 29 sono biposti e valgono sia per la scuola che per l'attività sportiva. I "Passeri" si fanno sempre più apprezzare per le ottime prestazioni. La media delle ore di volo per aliante sale ancora a testimonianza del perfezionarsi delle organizzazioni presso gli Aero Clubs e costituisce forse un primato mondiale di rendimento. Ogni aliante in linea ha volato in media 127 ore nell'anno. L'attività didattica prosegue con ritmo regolare, i brevetti "C" rilasciati sono 122. Quella sportiva si accentua. Le insegne F.A.I. d'argento sono 21 cui si aggiungono numerose prove parziali anche per il "C" d'oro. Le competizioni diventano due. La "Coppa A.V.M." e "Trofeo Bresso", organizzata dal dinamico Aeroclub Volovelistico Milanese, gara di velocità su circuito triangolare di 46 km. Caratterizzata da condizioni meteo debolissime, non offre grandi insegnamenti e risultati di rilievo. Vince "Eolo" di Pronzati alla media di 57,202 chilometri orari.

La maturità raggiunta da competitori e organizzatori induce l'Ae.C.I. a mettere in palio, per la prima volta



Giovani fascisti in divisa fotografati durante uno dei campeggi organizzati per favorire lo sviluppo del volo a vela.

in Italia, il titolo di campione nazionale di volo a vela. La gara, che pone in palio anche il "Trofeo Bonomi" per gli Aero Clubs, articolata su sei difficili prove, viene disputata da 16 alianti pilotati dai nostri migliori sportivi e viene vinta da G.A. Ferrari che conquista il titolo. Il "Trofeo Bonomi" è aggiudicato all'Aero Club di Modena, cui appartiene il vincitore. Seguono nell'ordine Zanetti e Mantica del C.P.V. di Milano e Vitelli del C.N.V.V. di Rieti. Durante la competizione sono stati compiuti 193 voli. La distanza totalizzata è stata di km 15.028.

I primati superati sono stati 6, alcuni dei quali di grande significato per il valore internazionale delle cifre che li esprimono, come quelli di guadagno di quota (m 9.931) e quota assoluta (m 10.031) conquistati da G.A. Ferrari in un epico volo sull'Appennino modenese.

Il compendio di tutta l'attività volovelistica del '58 si concreta in 13.515 voli per un totale di 7.771 ore. Per chiudere queste affrettate note senza pretese, aventi lo scopo di tratteggiare e ricordare quanto è stato fatto nel campo del volo silenzioso in Italia, e inserirlo nel più grande quadro delle attività aviatorie nel primo cinquantennio di aviazione italiana, dovremmo tracciare anche in sintesi il lavoro compiuto nel 1959.

Rimandiamo questa più recente rassegna ad altro momento quando saranno raccolti compiutamente tutti i dati relativi.

In altro articolo ricorderemo le costruzioni realizzate in Italia per il volo a vela, dai primi libratori ai veleggiatori di più alte caratteristiche. Con ciò, oltre a colmare una delle più serie lacune di questa cronistoria,



avremo la soddisfazione di ricordare agli anziani e mostrare alle giovani leve lo sforzo compiuto per dare ai volovelisti italiani ali sempre più efficienti e redditizie.

Possiamo tuttavia concludere che il 1959 è stato del tutto aderente alle indicazioni offerte dagli anni precedenti, nei quali il processo evolutivo, il progresso e lo sviluppo del volo a vela tracciarono una curva ascendente che non accenna ancora ad appiattirsi.

Non abbiamo la pretesa di aver fatta la storia del volo a vela italiano ma di averne ricordate le vicende, il travaglio faticoso del suo sviluppo fra ostacoli di ogni genere. Fra questi per chiudere ne vogliamo ricordare uno solo che tutti li compendia. Dal 1927, anno in cui con la istituzione della prima scuola di volo a vela d'Italia questa disciplina è entrata ufficialmente a far parte dell'aviazione, l'ostacolo più difficile da superare è sempre stato, come continua ad essere ancora, la incomprensione di molte, di troppe persone, di quella che è l'essenza del volo a vela, del suo valore spirituale, e del non sufficientemente valutato interesse tecnico.

Si sono fatti molti progressi in questo processo di comprensione, come dimostrano gli aiuti materiali concessi dalle autorità responsabili, cui si deve il merito di aver sollevato il volo a vela italiano da uno stato di indigenza indegno della grande tradizione aviatoria italiana. Tuttavia c'è ancora troppa gente che del volo a vela ha un'idea quanto mai confusa, ed è ancorata a vecchie opinioni e credenze che non sono più tollerabili perché decisamente anacronistiche. Non è forse questo stato di cose imputabile anche agli stessi volovelisti?

Sono essi in coscienza certi di aver fatto tutto quanto è nelle loro possibilità per approfondire le cognizioni sul volo a vela e contribuire a diffonderne la conoscenza?