

VOLO A VELA 1952

NUMERO UNICO DEDICATO AL VOLO A VELA ITALIANO E AI SUOI PILOTI
EDITO A CURA DELL'ASSOCIAZIONE VOLOVELISTICA MILANESE

Leggete qui:

**La miglior
preparazione
per piloti di linea**

**Metafisica
del volo umano**

**AIFA. V. M.
si fa sul serio**

**Questo
il volo a vela**

**Gli aliantisti
devono essere
in gamba**

**Presentiamo
il "Pinocchio.."**

**L'Italia, paese
del volo d'onda**

**Il volo d'onda
è necessario**

Gare avioveliche

**Termiche, primati
lenticolari
ed altre storie**

Assalto ai giovani



Tela aeronautica per alianti

Tele impermeabili per guaine alianti



G

Ing.

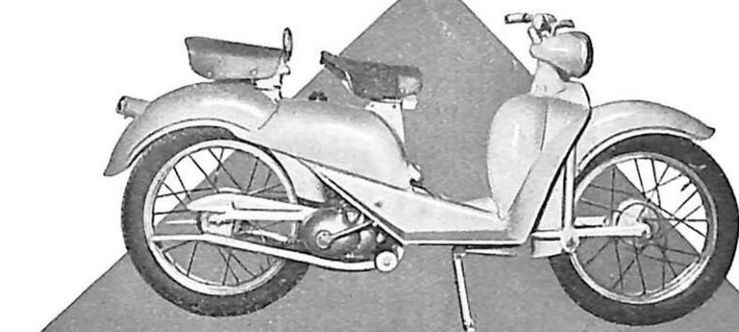
UAGNELLINI

S. p. A.

MILANO - VIA A. MAJ, 7 - TELEF. 584.600

Macchi 125

ricordate il
macchitre



più di un motoscooter...

...meglio di una motoleggera

la

Macchi 125

**PRATICA
ECONOMICA
STABILE
CONFORTEVOLE**



SOCIETÀ COMMERCIALE AERONAUTICA
MACCHI S. p. A. - MILANO
CORSO V. EMANUELE 31 - TEL. 700.402



ASSOCIAZIONE VOLOVELISTICA MILANESE

Scuola di Volo a Vela

Corsi per conseguimento degli attestati « A » e « B »
e brevetto « C » di Volo a Vela

Corsi di allenamento per piloti di aliante.

L'attività si svolge sugli aeroporti di Bresso e di Linate (Milano)
dove sono state realizzate numerose prove
valide per il conseguimento dei « C d'argento » e « C d'oro »

Per l'attività di volo si impiegano solo alianti offrenti la massima
garanzia ed ottime caratteristiche di volo.

La direzione si tiene a disposizione degli interessati per qualsiasi
informazione e consiglio inerente l'attività del volo a vela.

Associazione Volovelistica Milanese

"Bruno Ceschina,, dell'Aero Club di Milano

Sede: Via U. Foscolo, 3 - Milano - Laboratorio: Via Conservatorio 9

VOLO A VELA 1952

NUMERO UNICO DEDICATO AL VOLO A VELA ITALIANO E AI SUOI PILOTI
EDITO A CURA DELL'ASSOCIAZIONE VOLOVELISTICA MILANESE

REDATTORI: Giancarlo Sabaini, Giulio Biasci.

COLLABORATORI: Giorgio M. Frailich, Gianfrancesco Gonzaga, Ercole Arseni.

Redazione ed Amministrazione: Via U. Foscolo, 3 - Tel. 87.24.77 - Milano

Questo numero; L. 600; per aderenti ad Associazioni Aeronautiche: L. 500.

SOMMARIO

Alfredo Garattini	pag.	4
La preghiera degli aliantisti	»	5
VICO ROSASPINA: Dal volo a vela al volo a motore	»	6
G. F. GONZAGA: Attestati, brevetti e insegne	»	9
A. P.: Quattro chiacchiere su Vergiate	»	12
CORRADO SCHREIBER: La miglior preparazione per i piloti di linea	»	14
GIORGIO M. FRAILICH: Metafisica del volo umano	»	15
In aliante sulle dolomiti	»	17
Aero Club di Trento	»	19
VINCENZO PARTESOTTI: Storia di un aliante, un verricello e quattro muli	»	20
GIANCARLO SABAINI: All'A.V.M. si fa sul serio	»	22
... A Firenze si vola?	»	27
EGIDIO GALLI: Questo il volo a vela	»	28
ECCI: La Ballata del Verricello	»	30
GIANFRANCESCO GONZAGA: Un giorno ho cominciato anch'io	»	33
FRANCO PAGLIANO: Gli aliantisti devono essere in gamba	»	35
MARISA BARRELLI - GIORGIO M. FRAILICH: La ragazza del Volovelista	»	38
GIANCARLO SABAINI: Presentiamo « Il Pinocchio »	»	41
GUY MARCHAND: L'Italia, paese del volo d'onda	»	48
Prof. LUIGI SANTOMAURO: Il volo d'onda è necessario	»	50
Ing. EDCARDO CIANI: L'opinione di un progettista	»	53
Ing. MAURIZIO GALIMBERTI: Gare avioveliche	»	55
EGIDIO GALLI: Termiche, primati, lenticolari ed altre storie	»	61
GIANCARLO SABAINI: Il Barogramma	»	67
RICCARDO BRIGLIADORI: Assalto ai giovani	»	70
GIESSE e GIEFFE: Quelli dello Zoegling	»	79
Il Gheppio R1	»	83

La Preghiera degli Aliantisti - da una cartolina imprimatur in Curia Arch. Mediolani die 23-3-44.

I clichés per gli articoli: «Gli aliantisti devono essere in gamba», «Il volo d'onda è necessario», sono stati gentilmente concessi da «L'Ala d'Italia».

La nostra copertina: in alto il trittico del "Canguro" - A colori: «Il "Pinocchio" rientra al campo dopo un volo di 8 ore. E' il tramonto (f. Locati)

La Redazione non assume nessuna responsabilità sulle idee ed opinioni espresse dagli Autori.

AI NOSTRI AMICI

Questo fascicolo doveva uscire, secondo le buone intenzioni dei redattori, nel mese di Aprile di quest'anno. Esce invece cinque mesi dopo. Questo ritardo è dovuto a svariate e numerose ragioni che sarebbe lungo e fuori luogo elencare, però ha avuto il vantaggio di permettere la pubblicazione degli articoli di alcuni volovelisti che hanno approfittato della stagione non più propizia ai fini del volo a vela, per scrivere qualche articolo che vale la pena di leggere e di rispondere a qualcuno dei criticoni che, particolarmente negli ultimi tempi, hanno scritto e parlato delle nostre attività e dei nostri risultati un po' troppo a caso, se vogliamo ammettere la buona fede.

Ringraziamo sentitamente le Ditte inserzioniste che ci hanno voluto concedere la loro preferenza e la loro fiducia, nonchè tutti coloro che hanno partecipato alla nostra fatica inviandoci i loro scritti e le loro fotografie. Vogliamo i lettori scusare le manchevolezze di questa rivista, manchevolezze inevitabili in un lavoro del genere, specie considerando che è il primo in Italia completamente dedicato al volo silenzioso, al volo nella sua più pura e completa espressione.

14 settembre 1952

Un nostro amico è caduto durante un volo di addestramento. Prestava servizio nella nostra Aeronautica Militare, le cui nuove leve si stanno dimostrando all'altezza delle vecchie tradizioni e della meritata gloria conquistata in innumerevoli voli di pace e di guerra. ALFREDO GARATTINI ha iniziato la sua carriera di aviatore all'A.V.M., con lui abbiamo trascorso giornate intere al campo attendendo il turno di volare sull'unico « Zoegling » allora presente. A lui dedichiamo questo nostro lavoro; la perizia che ha spesso dimostrato e la passione che lo ha sempre animato, siano d'esempio a noi sportivi ed a quelli di noi che serviranno nell'Arma Azzurra. Con la certezza che la tecnica fornisca macchine che non tradiscano i nostri uomini migliori.



Alfredo Garattini

Era in mezzo a noi ieri. E potrebbe arrivare in aeroporto da un momento all'altro: nessuno avrebbe motivo di chiedergli: « Dove sei stato fino adesso? ». Perchè è stato proprio qualche giorno fa che il vecchio scassato « Zoegling 416 » se ne andava su e giù per il « Forlanini » con quel ciuffo biondo svolazzante e quei due occhi furbi e buoni e il tutto si chiamava Alfredo, amico buono nostro. Giorni cari e sereni e veloci. Tanto veloci che lo « Zoegling » è diventato presto « Cantù », poi « FL 3 », poi « L 5 », e più ancora celermente « G 46 », « AT 6 », « Mustang » e « Vampiro ».

Ed anche quando il « Thunderbolt » col ciuffo biondo se ne è andato per una strada eternamente lunga che ancora non conosciamo, abbiam visto, con gli occhi del cuore, niente altro che uno « Zoegling », forse un po' più veloce.

Così è rimasto Alfredo tra noi, perchè così tra noi è nato.

Forse perchè chi ci precede a quel modo violento e un po' doloroso che è dell'aeroplano che cade, noi aspettiamo sempre l'amico.

E' una attesa puerile, ma è attesa: allora è come credere che possa tornare Alfredo Garattini, pilota. Il pilota che più — fra tutti noi — è andato lontano. Forse a tenerci un posto che noi — del resto — qui teniamo sempre a lui.

Perchè, malgrado ogni profonda convinzione, pensiamo (anche senza dirlo) che il posto sullo « Zoegling » l'abbia lasciato troppo presto.

Una zazzera bionda, due occhi dolci, un gran cuore: il nostro più caro amico pilota. Quello che prova i nostri aeroplani ogni giorno.

PREGHIERA DEGLI ALIANTISTI

Q Signore, benedici noi che ci leviamo dalla terra
affidati al tacito palpito dell'ala e al solo ritmo
dei cuori.

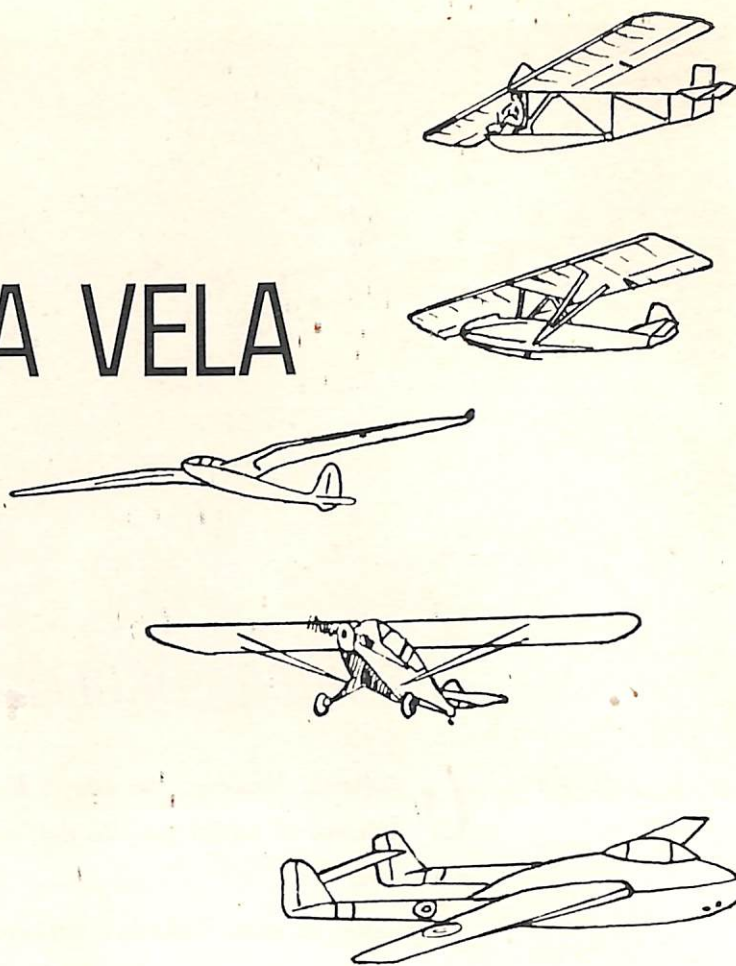
Assisteci in pace, benedici tutti coloro che amiamo.

*Fà che l'ala nostra silenziosa raggiunga orizzonti
sempre più alti e lontani, sostienila quando passa indi-
fesa nella bufera.*

*Proteggi l'apparecchio sonante che ci porta lassù
per affidarci al vento, renderci, ad ogni ritorno, più
forti, più degni e più puri.*

*E se l'ala s'infrange accoglici Tu nell'ultimo volo e
concedi onore alla nostra memoria. Così sia.*

DAL VOLO A VELA



AL VOLO A MOTORE

Il volo a vela, benchè nato prima ancora di quello a motore, ha avuto fino alla fine della guerra 1914-'18, uno sviluppo assai limitato. Furono i tedeschi i primi a orientarsi decisamente verso il volo a vela per l'addestramento e l'allenamento tanto dei vecchi piloti che avevano fatto la guerra, quanto dei giovanissimi, e questo, a causa delle condizioni di armistizio che vietavano loro di disporre di velivoli a motore militari. Le possibilità del volo a vela, infatti, inspiegabilmente sottovalutate, dagli Alleati, erano state intelligentemente intuite dai dirigenti tedeschi. Essi vi si rivolsero peraltro più che tutto, per necessità, non mancando poi di sorprendersi essi stessi, delle mete scientifiche e tecniche che il volo a vela ha loro consentito di raggiungere. Fu così che nacquero, con vernice tipicamente sportiva, importanti centri di volo a vela, che si trasformarono in fucine dalle quali uscirono più tardi in gran numero, i tecnici, i piloti e gli scienziati del terzo Reich. L'esempio fu seguito da altre nazioni fra le quali l'Italia, ma, mentre in Germania si portavano molto avanti piloti e allievi e scopo dell'attività era il volo « veleggiato », da noi ci si limitò soprattutto al volo « librato ». Inoltre, mentre in

Germania con i voli veleggiati di durata, di quota e di distanza anche in temporali, i piloti di volo a motore, da noi la preparazione massima consisteva loro di affrontare con competenza e sicurezza il volo a motore, da noi la preparazione massima consisteva nel far fare agli allievi lanci di 2 o 3 minuti primi di durata, sul campo, con velivoli libratori.

Tutto ciò, se portava a buoni risultati nel campo della propaganda e dell'entusiasmo per l'orientamento dei giovani verso l'aviazione, per contro non recava che scarsissimi risultati pratici. Infatti, pochi giovani erano in grado di continuare l'allenamento dopo aver conseguito l'attestato « B » e in ogni modo, l'addestramento era molto rudimentale. Nelle scuole di volo a motore (lo scrivente parla per esperienza personale), mentre i volovelisti « sul serio » decollavano su Ca. 100 dopo talvolta solo 1 h. 50' di doppio comando, i ragazzi che avevano fatto la sola attività standard (vale a dire attestato « B »), non avevano alcuna superiorità su quelli che non avevano mai visto un aeroplano. Al nucleo alianti da trasporto pbi, ho constatato che giovani digiuni di volo a motore, ma esperti di alianti « veleggiatori » e di alianti da trasporto, portavano con

molta disinvoltura, al primo volo, anche velivoli pesanti tipo Ca. 111. Ciò sta a dimostrare che mentre il volo a vela fatto seriamente porta veramente il giovane ad essere un ottimo pilota a motore, il limitarsi all'attestato « B » (volo librato) non dà risultati pratici interessanti tecnicamente o economicamente.

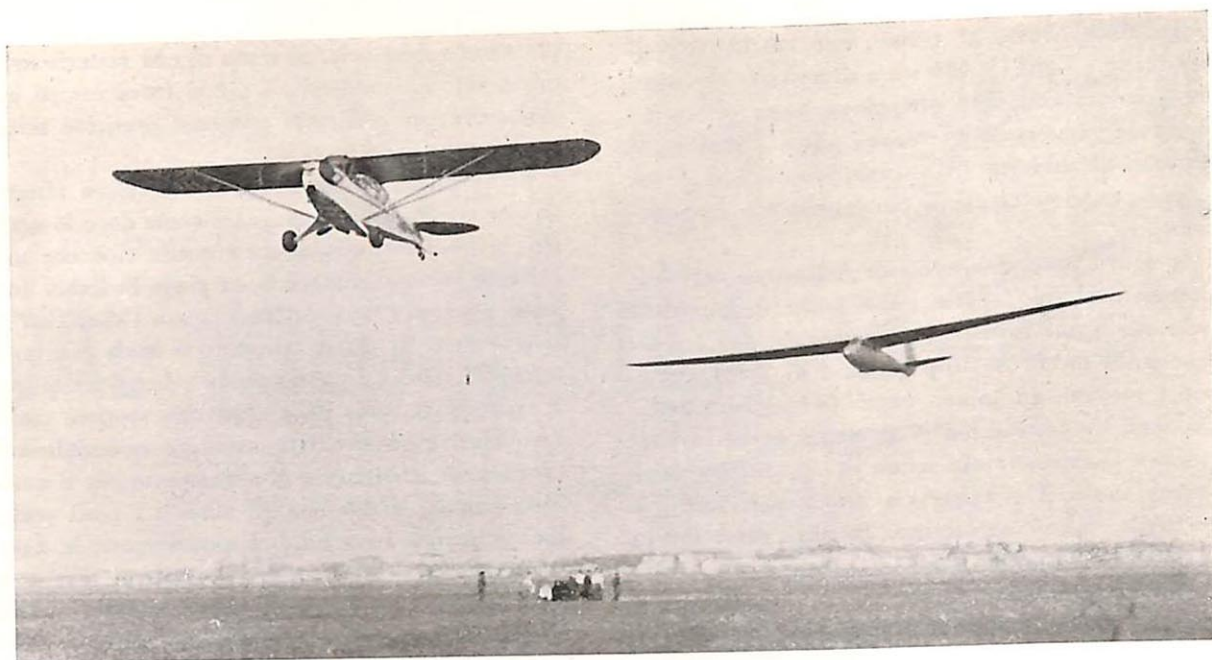
In tutti i paesi desiderosi di svilupparsi aeronauticamente, il volo a vela viene praticato dapprima nelle sue forme primarie ed elementari quale utile, economico mezzo di propaganda e di preparazione per i giovani. In taluni paesi (Argentina, Italia, Svizzera, Cecoslovacchia e un tempo anche in Germania e Giappone) nelle scuole di volo librato viene ancora usato il sistema « a solo » con lancio a verricello, o con autotraining. In altri paesi invece (Francia, Inghilterra, U.S.A. e tra breve anche l'Argentina) viene usato il sistema più moderno del « doppio comando » su velivoli biposti direttamente trainati da un apparecchio a motore. Il primo sistema di scuola può presentare vantaggi economici nella selezione dei giovani che aspirano a entrare nella Aeronautica Militare, ma per presentare utili pratici deve essere seguita da quella a doppio comando e training aereo. Questa seconda fase porta infatti in maniera economica l'allievo ad acquisire una sensibilità indubbiamente superiore a quella derivante dal volo a motore e a famigliarizzarsi con l'ambiente atmosferico attraverso uno studio dell'elemento e delle condizioni in cui viaggia. Mentre con il volo a motore il pilota viaggia senza troppo preoccuparsi di studiare e ragionare sulle condizioni atmosferiche in cui vola, il pilota di aliante basa su queste osservazioni tutto il proprio volo e l'allontanarsi dalla base alla ricerca di correnti ne aumenta il coraggio, perchè sa che solo la sua abilità gli consentirà di tornarvi o di trovarne un'altra. Per tutto questo appare indispensabile bagaglio del volovelista una profonda conoscenza della meteorologia ap-

plicata al volo a vela. Si tratta di una materia nella quale più ci si addentra e più si trova campo per studiare e per realizzare progressi pratici e scientifici.

In un primo tempo infatti il volovelista sfruttava, per mantenere e guadagnare quota dopo lo sgancio, le « correnti dinamiche » quelle cioè che una corrente (vento) investendo un piano inclinato (costone montano) crea deviando verso l'alto. Con lo sfruttamento di queste correnti si sono raggiunte durate di volo di circa 60 ore in veleggiamento, ma si tratta di un volo poco scientifico seppure molto economico e sicuro, con carattere essenzialmente sportivo, di resistenza e di allenamento per il quale sono sfruttati moltissimo gli alisei e i venti periodici in genere. In seguito si sono scoperte le « termiche secche », cioè correnti ascendenti create da zone aride surriscaldate di giorno oppure in zone idriche di notte (è noto infatti che l'acqua restituisce il calore molto più lentamente della terra per cui il flusso d'aria calda continua per gran parte della notte). Ma un vero e proprio interesse scientifico ha incominciato a manifestarsi nel volo a vela quando si sono prese a sfruttare le « termiche pure », cioè — per cominciare — le correnti dalle quali vengono formate le nubi; successivamente, quando la robustezza delle macchine lo ha consentito, si sono sfruttati i fronti temporaleschi e si è passati al vero e proprio volo strumentale nelle nubi, ricchissime di perturbazioni e di correnti favorevoli. Lo sfruttamento di tali correnti ha consentito di passare dal volo di durata in dinamica o in termica secca — limitato nello spazio ristretto del costone investito dal vento, o della zona generatrice di termica secca — al volo di altezza e a quello di distanza che, dal punto di vista didattico, presenta il massimo interesse. Si tratta di eseguire lunghi percorsi su zone talora pericolose, seguendo fronti temporaleschi o, meglio ancora, sfruttando « strade di



Così veniva effettuata in Italia, prima della seconda guerra mondiale, la scuola di volo librato. Gli allievi in fila ordinata attendono il turno di volo. Un sistema che ha dato buon rendimento numerico, ma non qualitativo.



All'Associazione Volovelistica Milanese spetta il merito di aver iniziato in Italia la scuola di volo veleggiato a doppio comando per piloti sportivi. Ecco un bel decollo del CANGURO trainato dal PIPER CUB
(Foto Caputi)

cumuli», comuni a tutte le latitudini, ma soprattutto a valle di catene montane. E' evidente che l'abilità del pilota, oltre che nelle doti di navigatore, consiste appunto nell'individuare le « strade » più indicate valutando le condizioni orografiche e meteorologiche che sta per affrontare per spingersi, sempre più lontano nella direzione presa. Si sono in tal modo realizzati percorsi di oltre 800 chilometri e in Svizzera, Argentina, Francia ecc. voli di 200 e anche 500 chilometri sono abbastanza frequenti. E' questo il genere di volo che collauda più severamente le qualità tecnico-sportive e di navigazione dei piloti. Tuttavia, anche in questo campo, non ci sono più molte scoperte da fare, perchè le macchine attualmente in uso sono quanto di più efficiente si è creato e miglioramenti futuri sono subordinati solamente a una più vasta cultura e preparazione media dei piloti: le condizioni che si affrontano, infatti variano di volta in volta come « presentazione », ma sono ormai note in tutte le loro forme, trattandosi di correnti dell'atmosfera. Il regno del mistero di cui solo ora si stanno sondando le immense, insospettate possibilità è quello del volo veleggiato stratosferico, il cosiddetto volo d'onda, meta ambita di piloti e meteorologi moderni. La quota massima finora raggiunta in alianti è stata infatti di circa 9.000 metri oltre lo sgancio, con lo sfruttamento di una nube detta « Moatzagotl », ma oltre questa quota si formano correnti create da nubi

dette « lenticolari », che creano fenomeni particolari quali vere e proprie « onde stratosferiche » in zone d'alta montagna, con correnti ascendenti che si è accertato raggiungono quote pari a tre volte l'altezza delle cime più alte: quasi 15.000 metri sul versante italiano delle Alpi. Il prof. tedesco Georghi e il meteorologo italiano Plinio Rovesti, che sono stati recentemente ingaggiati dal Governo argentino, hanno stabilito che la Cordillera delle Ande consentirà di raggiungere con alianti i 18.000 metri, quota alla quale sono già state identificate correnti ascendenti per poter « agganciare » le quali si sta ora costruendo un apposito veleggiatore a cabina stagna. Dai 9.000 metri in su, le ascendenze perdono ogni carattere di violenta perturbazione, tipico delle correnti temporalesche, e l'alante viene risucchiato in una lenta e dolcissima salita che consente di effettuare gli studi più interessanti. Sarebbe ovvio, giunti a questo punto, il soffermarsi sull'interesse scientifico e sugli sviluppi che tale genere di volo permetterà di conseguire, ma ormai i lettori avranno già intuito le ragioni per le quali anche i più provetti piloti a motore hanno molto da imparare, praticando il volo a vela e mirando a conseguire risultati notevoli nei voli di distanza, di quota e di durata in termica, cosa invero non sempre facile e agevole in tutte le circostanze.

VICO ROSASPINA



ATTESTATI

BREVETTI

INSEGNE

Come per i piloti di aeroplani a motore, così anche per i volovelisti esistono vari tipi di brevetti attestanti diverse abilità ed esperienze in chi ne è dotato. Nel campo degli aeroplani a motore si può dire che, press'a poco, i brevetti si distinguano secondo questi criteri: *I Grado*: viene rilasciato a chi è in grado di pilotare un aeroplano e di farlo stare per aria convenientemente, nonchè di staccarsi correttamente da terra e di atterrare a non più di 200 metri da un punto precedentemente stabilito (praticamente la pista dell'aeroporto); *II Grado*: a chi è in grado di dirigersi con l'aeroplano senza doversi abbassare a volo radente per leggere ai crocevia le targhe delle indicazioni stradali, in parole povere, a chi sa « navigare » (attualmente viene chiamato « Brevetto di Pilota Privato »), il II grado è internazionale; *III Grado*: chi fa il pilota di mestiere e sa quindi volare con apparecchi di ogni tipo e grandezza, conosce fino in fondo tutti i segreti del volo strumentale e per lo più fa il pilota di professione ed è autorizzato anche ad eseguire voli per conto terzi, quindi, chi fa « lavoro aereo ». Nel volo a vela il terzo caso proposto si esclude da sè perchè non vi sono linee aeree di alianti e perchè il volo a vela è una attività eminentemente sportiva, ma anche qui vi sono i diversi gradi di perfezione che si identificano in due attestati (A e B), in un brevetto vero e proprio (il C) e, infine, in altri tre riconoscimenti sportivi di carattere internazionale, detti « C d'argento », « C d'oro » e « C di diamanti ». Per gli attestati (A e B) occorre solamente saper manovrare un aliante, cioè, saper virare e saper atterrare con un minimo di precisione su una estensione limitata, per il brevetto « C » occorre invece saper « veleggiare », cioè sostenersi in aria per un certo numero di minuti (normalmente almeno 5) usufruendo delle correnti « termiche » o « dinamiche ». La cosa si fa via via più delicata per i « C d'argento » e « C d'oro » e oltremodo difficile per i « C di diamante ».

Alle origini del volo a vela era già una notevole impresa rimanere per aria qualche minuto. eventualmente, trovare una « termica » (cioè un flusso d'aria che spirava dal basso in alto per effetto del calore) per salire di qualche metro, ma poi, con il perfezionamento della tecnica e col sempre maggior progresso del volo a vela, nel 1933 l'OSTIV (Commissione In-

ternazionale per lo studio del volo veleggiato) decise di istituire un nuovo distintivo internazionale di carattere sportivo e così nacque il « C d'argento » (chiamato anche insegna d'argento) per ottenere il quale occorre stare per aria alcune ore, percorrere un certo numero di chilometri e innalzarsi, senza giovare d'altro che delle correnti di qualsiasi natura, di un migliaio di metri. Per un po' sembrò che chi riusciva a superare queste prove fosse un fuoriclasse, ma poi col migliorare delle caratteristiche aerodinamiche degli alianti e l'accrescersi delle esperienze dei piloti, si vide che troppa gente ci arrivava e allora le faccende vennero ulteriormente complicate e fu istituito il « C d'oro ». E per conseguirlo bisognò percorrere delle centinaia di chilometri di distanza in volo veleggiato ed innalzarsi di alcune migliaia di metri usufruendo solo di correnti termiche o dinamiche e naturalmente riuscire a stare per aria le solite 5 ore senza altri aiuti che la propria abilità e le correnti ascendenti dell'aria.

Ma non era ancora il massimo e in un tempo relativamente recente venne istituito il « C di diamante ». Per ottenerlo bisogna superare altre tre difficili prove: un volo di distanza di almeno 500 chilometri, uno di altezza con guadagno di almeno 5000 metri di quota e infine un altro volo di distanza di 300 chilometri ma con meta prefissata. Naturalmente questi attestati e brevetti hanno una serie di distintivi di riconoscimento per fregiare il petto di chi li detiene dopo esserseli faticosamente meritati. Il distintivo di brevetto di volo a vela consiste in un tondino laccato in blu sul quale campeggia in alto e in bianco la sigla della nazione che rilascia il brevetto (l'Italia dunque ha: I). Solo la Germania, culla del volo a vela del mondo, porta il distintivo senza l'indicazione di nazionalità: Sotto la sigla ci sono da uno a tre gabbiani a seconda dei casi e cioè: 1 per l'attestato A, 2 per il B e 3 per il C. Quando si passa ai « C » d'argento e d'oro, brevetti internazionali, allora sul distintivo scompare la sigla nazionale e rimangono solo i tre gabbiani. Attorno al campo blu vi è però una corona argentea o dorata secondo i casi. Per il « C » di diamante, al superamento di ognuna delle tre prove, il distintivo di « C » d'oro si arricchisce di un chiodino di diamante.

La tavola sinottica delle pagine seguenti, illustra quanto possa interessare sui brevetti di volo a vela.



ATTESTATO « A »

Per il suo rilascio sono richiesti due voli ad una quota di almeno 50 metri, dimostrando, durante questi voli, di saper eseguire correttamente una virata a destra ed una a sinistra. L'istruzione e le prove per questo attestato vengono eseguite impiegando un apparecchio di primo periodo, generalmente il tradizionale « Zoegling », il cui involo viene effettuato mediante un verricello od un cavo elastico. In molte nazioni si ha la tendenza ad impartire le lezioni di volo con alianti biposto. In questo caso normalmente non vengono fatte sostenere all'allievo le prove di attestato « A », ma direttamente quelle di attestato « B ».

Il distintivo per l'attestato « A » consiste in un gabbiano bianco, sormontato dalla lettera I (Italia), su fondo blu.



ATTESTATO « B »

Si ottiene facendo tre voli ad una quota superiore ai 100 metri, dimostrando di saper eseguire correttamente: un cambiamento di direzione con un angolo di 180° (dietrofront), un « otto » completo, una spirale ed un atterraggio di precisione in un rettangolo di m. 50x200. Per questo attestato (nelle scuole monocomando) viene usato un libratore di primo periodo un po' più fine dello « Zoegling », in quasi tutte le scuole italiane un libratore tipo « Cantù ». L'involo viene effettuato mediante verricello.

Distintivo: due gabbiani sormontati dalla lettera I su fondo blu.



BREVETTO « C »

Si conquista facendo un volo veleggiato della durata di almeno cinque minuti primi sopra la quota a cui ha inizio il veleggiamento, ed altri due durante i quali l'aspirante al brevetto deve dimostrare di saper eseguire correttamente: un traino aereo, una spirale destra ed una sinistra, una scivolata d'ala ed un atterraggio di precisione in un rettangolo di m. 50x100. Per l'allenamento e le prove del brevetto « C » si usa un apparecchio di transizione. Non più quindi un libratore, ma bensì un veleggiatore di medie caratteristiche. Il « C » è il vero brevetto di pilota di aliante e con il suo conseguimento l'allievo diventa « volovelista » avendo dimostrato di saper sfruttare le correnti ascendenti adatte al veleggiamento, sarà ben meritato quindi il distintivo che consiste in tre gabbiani con la solita lettera I, su fondo blu.



Uno ZOEGLING pronto al lancio. Con questo apparecchio hanno conseguito l'attestato « A », almeno il 75% dei volovelisti (Foto Zulli).



L'Allievo Cantù è il libratore che ha permesso di ottenere l'attestato « B » ad un gran numero di volovelisti italiani (Foto Sabaini).



INSEGNA D'ARGENTO

Il « C d'argento » più che un brevetto è un'insegna di riconoscimento sportivo che viene rilasciata ai piloti d'aliante che abbiano superato tre prove prestabilite rispettando le prescrizioni di un rigido regolamento. In molte nazioni quest'insegna viene chiamata « brevetto D ».

Le prove per il riconoscimento dell'insegna d'argento sono: un volo di durata di almeno 5 ore, uno di distanza di almeno 50 km. misurati in linea d'aria dal punto di sgancio a quello di atterraggio (lo sgancio per questa prova non deve avvenire a più di 500 metri, in caso contrario, la distanza da percorrere dovrà essere superiore); infine, un volo di altezza con guadagno di almeno 1000 metri di quota. Le prove eseguibili in un volo non possono essere più di due.

Per partecipare alle gare mondiali di volo a vela, gare che si svolgono negli anni pari, è necessario per i volovelisti essere in possesso del « C d'argento » che è riconosciuto brevetto internazionale. Il distintivo porta tre gabbiani su fondo blu circondati da una corona argentea. La lettera designante la nazionalità del pilota manca ed in sua vece in basso nella corona, figura la bandiera nazionale del pilota stesso.



INSEGNA D'ORO

I piloti d'aliante che compiano un volo di durata di 5 ore, uno di distanza di Km. 300 ed uno di guadagno di quota di almeno 3000 metri, ottengono il « C d'oro ». Per conseguire questi risultati occorrono una grande costanza, una seria preparazione sportiva e condizioni meteorologiche ottime. Per questo le prove di « C d'oro » sono particolarmente difficili da realizzare e chi le supera è giustamente giudicato un vero campione.

Per l'allenamento e le prove dell'insegna d'oro vengono impiegati alianti di grande efficienza e rendimento. Il distintivo è come per il « C d'argento », unica variante: la corona che lo circonda è d'oro.



INSEGNA DI DIAMANTI

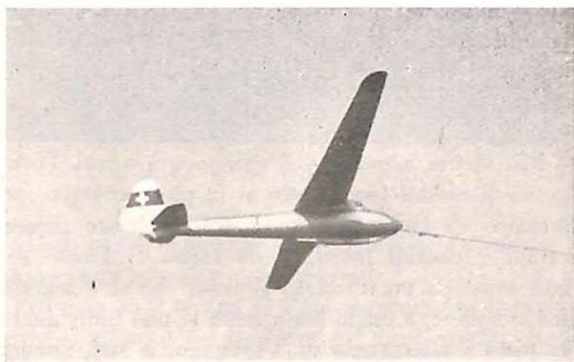
L'insegna d'oro con diamanti, detta comunemente « C di diamanti », è il massimo riconoscimento sportivo per i volovelisti e si ritiene che non ne vengano istituiti di superiori. Infatti le tre prove da superare per quest'insegna sono: 5000 metri di guadagno di quota, 500 chilometri di distanza e 300 chilometri di distanza con meta prefissata. Chiunque può constatare la difficoltà di queste prove, non ci si meraviglia quindi se i piloti che le hanno realizzate, non raggiungono, in tutto il mondo, la dozzina.

Contrariamente alle insegne d'argento e d'oro, le prove per il « C di diamante » possono venire compiute in un unico volo.

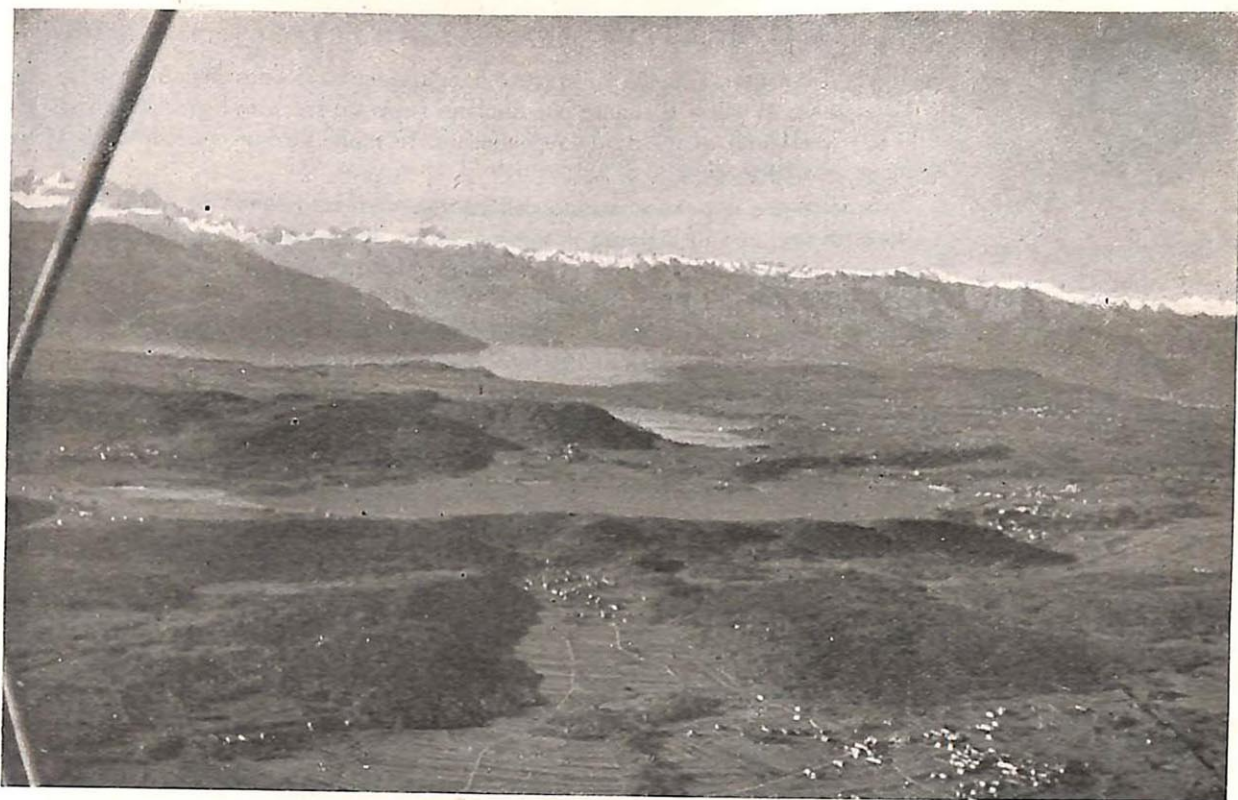
Il distintivo per questa insegna è identico a quello dell'insegna d'oro. Unica variante sono tre chiodini di diamante i quali vengono aggiunti di volta in volta, al superamento di ogni prova.



Il C.V.V. 2 ASIAGO è un veleggiatore di transizione per gli aspiranti al « Brevetto C ». E' un apparecchio sicuro che può dare qualche soddisfazione (Foto Misrachi).



Il veleggiatore D.F.S. MEISE, è l'aliante di alte caratteristiche più diffuso nel mondo. Con esso sono state compiute molte prove di insegna (Foto Addario).



Quattro chiacchiere su Vergiate....

Chi ha avuto occasione di raggiungere Sesto Calende percorrendo l'autostrada che parte da Milano, negli ultimissimi chilometri, quando la strada taglia le belle pinete e la famosa brughiera di Somma Lombardo, avrà intravisto aldilà di una siepe un campo d'aviazione, su questo qualche volta dei grossi aerei da trasporto fermi di fronte ai vasti hangar, se era giorno festivo degli alianti, in volo e in terra e sul campo la fervida attività dei componenti il gruppo di volo a vela della SIAI-MARCHETTI.

Vogliamo alzarci un po' per vedere i dintorni dall'alto? Ecco fatto. Se la giornata è limpida bastano 5/600 metri per avere intorno a noi una veduta preziosa. A nord l'arco alpino si perde a vista d'occhio sia a destra che a sinistra e anche in profondità è un susseguirsi di catene montuose. In questo sfondo domina il Monte Rosa, nume tutelare di tutto quel caotico ammassamento di montagne.

Più vicino a noi, fra il campo e i monti, l'orografia si raddolcisce e tutto si fa più tranquillo, un mosaico di laghi e laghetti, colline, vaste pinete, campi e paesini invisibili da terra. Il Ticino sul lato ovest ha un tracciato sinuoso che si è scavato fra le colline, a est in lontananza si può individuare la pista d'atterraggio di Venegono, a sud, ancora pinete e brughiera, poi Gallarate, la Malpensa e la pianura che svanisce nella perenne foschia.

Sotto di noi il campo, fatto a forma di V o di Y,

secondo la fantasia di chi giudica. La pista di bitume nel ramo principale, in parte fiancheggiata dagli hangar della SIAI, il nome della località: Vergiate, disegnato a grandi caratteri e ben visibile fra questi e il ramo secondario, alla fine del quale, seminato dal bosco, si intravede il piccolo hangar del volo a vela, dove appena finita la guerra, si raccolsero rottami di vecchi alianti e quei pochi volonterosi che con i consigli di Rovesti volevano ricostruire un nuovo nucleo di volovelisti.

Il gruppo si costituì, volò e fece volare chi lo desiderava e, inutile dirlo, vola tuttora ormai con un bagaglio d'esperienza accumulata lentamente e con sacrificio compiendo numerosi lanci (circa 6000 di cui più di 200 traini aerei).

Povera cosa a raffronto dell'attività volovelistica di altri paesi, anzi si può dire che è assolutamente fuori luogo fare qualsiasi accostamento con le cifre statistiche che ci giungono dall'estero. Grande cosa se si pensa che tutto quello che si vede sul campo ora, rappresenta lo sforzo di così pochi giovani.

Ma facciamo pure una rapida presentazione del materiale: un carro attrezzi, connubio di una telaio di una vecchia Lambda con un motore Dodge, quest'ultimo aziona pure il verricello e data la potenza è possibile raggiungere buone quote, un CA 100 che con la sua sagoma ricorda i tempi pionieristici dell'aviazione, ma è l'ideale per traini aerei e in pratica si sottopone a questa fatica con la massima docilità, l'ormai anziano Vizzola II che

ha dato a tutti noi l'emozione dei primi metri di guadagno di quota, manovrabilissimo permette di spiralarne anche in piccole ascendenze, sufficientemente stabile da incoraggiare i debuttanti del volo cieco ad entrare in qualche pacifico cumulo, l'ideale per i voli di durata per le sue caratteristiche, le quali medesime però, gli tolgono molte possibilità di riuscita nel volo di distanza. Proseguendo questa disamina incontriamo il Cat 28, si può dire il miglior aliante della flotta, non è una macchina moderna, ma era fra le prime nell'anteguerra e ora non sfigura affatto, poi ancora l'Asiago, il conosciutissimo monoposto scuola pure lui in linea di volo assieme agli altri. I più piccoli: Santambrogio e Cat 20, il primo eh... oltre ad essere minuscolo ha anche un certo carattere e non è facile andarci d'accordo di primo acchito, però, aumentando la confidenza sa mostrarsi generoso e non lesina soddisfazioni, il secondo servirà a far « pirolette » come dice l'irriducibile Maresciallo Brog-



Mentre Vizzola e S. Ambrogio attendono, il Caproncino sta scaldando il motore.

gini, ma in un secondo tempo, quando sarà rimesso in ordine dai maltrattamenti subiti nei vari magazzinaggi. Per la scuola uno Zoegling e un Cantù.

E' questo il primo anno che si inizia a Vergiate con così tanto materiale di volo (tanto s'intende rispetto gli anni precedenti) e i programmi non mancano, sondaggi alla ricerca del pendio per le cinque ore di veleggiamento necessarie al C d'argento, ricerca di un percorso per la distanza e poi il desiderio di molte ore di veleggiamento da soddisfare.

Non si bluffa dicendo questo, per la prima volta non sarà necessario sospendere l'attività di volo se capiterà di scassare ed è questo il pensiero che frena qualsiasi iniziativa sul nascere, più d'una volta ha impedito di arrischiare ed allontanarsi dal campo.

Il materiale di volo finchè sarà scarso impedirà al volovelismo italiano di portarsi su di un livello internazionale e anche se nel suo aspetto qualitativo, per merito di una macchina o due può affacciarsi sulla scena internazionale, non si avranno mai le decine di migliaia di ore di volo veleggiato a fin



La fusoliera di un ASIAGO II in costruzione nel laboratorio del gruppo.

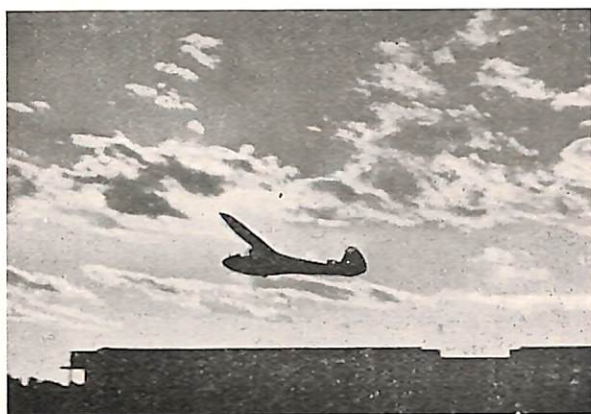
d'anno, centinaia di brevetti e numerosi riconoscimenti sportivi, soprattutto.

Le condizioni atmosferiche forse non saranno brillanti, ma non mancano, la fascia prealpina in certi giorni sarebbe possibile percorrerla per lunghissimi tratti solo se si avesse a disposizione qualche aliante in più con cui tentare.

Vergiate e dintorni, con il susseguirsi di collinette, brughiere, campi, laghi, trova in questa eterogeneità di terreni la zona ideale come base di partenza per il volo termico. E' successo di vedere il Vizzola veleggiare per ore nei dintorni del campo ed era palese la tentazione del pilota, ma il Vizzola era l'unico aliante disponibile per veleggiamento, rotto lui tutti a terra, per questo non si è mai allontanato.

Riguardo poi alle più moderne mete dell'aliante: il volo d'onda, ci sarebbe da saggiare le belle « lenticolari » con le quali il Monte Rosa, nelle giornate di vento non dimentica mai di coprirsi.

Si è provato nelle Dolomiti, ma non sarebbe molto scomodo nemmeno a Vergiate, dal Rosa, Vergiate dista circa 55 Km. cioè con 3000 m. di quota



L'ultimo lancio della giornata.

e ad es. con il Canguro si rientrerebbe in campo con un certo margine di sicurezza.

Vedremo se il tempo ci darà ragione, per il momento sfruttiamo nel migliore dei modi quello che abbiamo, nei giorni festivi... se non piove.

A. P.

Nel titolo: Sulla verticale del campo.

La miglior preparazione per i piloti di linea

Chi di cose aeronautiche se ne intende un pochino e più ancora chi nelle faccende aviatorie ci vive, mettendoci magari un po' di passione, deve tra le molte soddisfazioni che le predette cose aeronautiche copiosamente gli elargiscono, subire anche gli immancabili fastidi ad esse legate.

Credo che tra questi uno dei più tediosi, uno di quelli che fanno veramente saltare la mosca al naso, sia rappresentato dagli strampalati discorsi sulle « nostre » faccende che ogni aviatore è costretto a udire da parte dei profani. (Tanto per esemplificare, vi racconto l'ultima: è di un importante personaggio di vasta cultura e pratico delle cose del mondo che, al termine di un viaggio aereo da Buenos Aires a Roma, dopo cinque soste ai cinque diversi scali intermedi, durante le quali ha avuto modo — almeno credo — di esaminare la macchina sulla quale ha volato, se ne esce con questa battuta: « Ah! ma abbiamo viaggiato con un quadrimotore! ». E questo, naturalmente, solo dopo che qualcuno gli aveva fatto notare questa verità).

Di discorsi veramente..... fantastici siamo costretti ad ascoltarne tutti i giorni, dicevamo, ma quando si tocca il tasto del volo a vela (per non dire poi dell'aeromodellismo), non si può più parlare di fantasia, ma di qualcosa molto peggiore. Il volo a vela è un divertimento, un pericoloso divertimento, uno sport per svitati. E quel che è peggio questo discorso lo sentiamo ripetere anche da persone dell'ambiente aeronautico. Ringraziando il Cielo, però, sono rimasti in pochi dei « nostri » a pensarla così. E qui non starò a ripetere i mille motivi d'importanza dati dal volo a vela nella preparazione dei piloti: son cose dette e ridette e d'altra parte questo foglio va a persone appassionate e pratiche di volo veleggiato che non hanno bisogno di essere convinte.

Voglio invece parlarvi di un genere di volo particolare, dove mai più si penserebbe all'importanza che un po' di volo veleggiato, fatto dal pilota nella fase della sua preparazione, possa avere nelle linee aeree, quel genere di volo, cioè che praticamente va condotto con qualsiasi tempo, di giorno e di notte, su terra e su mare e con aerei di rispettabili proporzioni.

Personalmente ho effettuato un certo numero di traversate delle Alpi quando, per circa due anni, ero in servizio sulle linee Roma-Milano-Londra e Roma-Parigi e posso assicurarvi che mai come in quelle circostanze ho potuto apprezzare gli insegnamenti che un accurato corso di volo veleggiato può fornire ad un pilota di linea come pure la loro importanza per una razionale condotta della navigazione.

Ho incontrato correnti discendenti in grado di far indicare otto o dieci metri a scendere al variometro di un bestione con quattro motori e con un sacco di potenza, correnti cui non valeva opporsi variando i giri e la pressione di alimentazione. Ho trovato viceversa — e volando su monti di modesta apparenza — correnti ascendenti capaci di investire l'aereo a pieno carico (carico totale sull'ordine dei 30.000 chili e oltre) e sollevarlo come fosse un aliante di poco peso.

L'aliante di oggi — pilota di linea di domani — saprà condurre in condizioni di volo simili a quelle più sopra esemplificate il suo aeroplano con estrema perizia, rifacendosi all'esperienza del volo veleggiato: dall'andamento delle correnti — ascendenti o discendenti — paragonate ai rilievi che sorvola, saprà individuare la direzione del vento, saprà evitare le discendenze e profittare — se il caso lo richiede — delle ascendenze, rendendo così il volo più razionale per la macchina e meno disagiata per i passeggeri.

Ho qui citato un piccolo esempio a difesa dell'importanza che il volo a vela può fornire, ma potrei citarne a decine. Che dire del volo lungo le coste brasiliane, così ricche di formazioni nuvolose caratteristiche che per l'esperto volovelista non devono aver segreti per quanto riguarda le correnti verticali; che dire dello stesso volo sulle ampie distese atlantiche dove spesso, a causa di importanti gruppi nuvolosi, l'aereo è sottoposto a mutevolissime correnti verticali che una particolare sensibilità, come solo il volo a vela può dare, può permettere di meglio intuire e seguire sui pur perfetti e completi strumenti di bordo?

Queste due righe, per la cui povertà vogliono i lettori scusarmi, soprattutto se altra scusa non posso addurre che il fatto che esse sono state buttate giù in fretta durante un intervallo in una base atlantica, queste due righe, dicevo, vogliono, per modeste che siano, una conclusione: il volo a vela è una cosa seria e se la sua pratica fosse richiesta anche agli aspiranti piloti di linea otterremmo risultati superiori alle aspettative.

E sia questa conclusione, personale e pertanto non obbligatoria nessuno a dividerla, sebbene dettata da una certa esperienza, un omaggio sincero a quanti, vecchi e giovani, sono oggi sulla breccia, infaticabili ed appassionati combattenti, per l'affermarsi in Italia del volo a vela che non è solo il più romantico dei modi di volare, il più sportivo e forse il più affascinante, ma anche una pratica scuola per metter su le più robuste ali.

CORRADO SCHREIBER

METAFISICA DEL VOLO UMANO

Allontaniamoci dalla città per una delle tante vie che ne dipartono: può darsi che ci si incammini per una che lambisce i margini di un campo di volo. Normalmente, vi si giunge dopo qualche tempo, essendo talvolta numerosi i chilometri che lo dividono dalle case degli uomini; e la lunghezza e le difficoltà del pur vario ed allettante percorso semicampestre rimane immutata sia per l'uomo che quella via abbia imboccata a caso, sia per colui che già sapeva. Siamo giovani, almeno nello spirito, ed il ritmo dei passi è veloce, talora impaziente. Ed ecco il campo, prima distesa dai confini vaghi e lontani, preludio tangibile dell'aereo spazio cui si rivolgono i nostri sensi e l'anima nostra.

Chi ha coscienza di sè, forse non sa spiegare, o non vuole: ma il fondamento concettuale, sintesi d'inesprimibili idee, di questa coscienza che ci sorregge e ci illumina, è l'indissolubile legame, compenetrazione quasi, talvolta identità tra fisica e metafisica, tra corpo ed anima, tra Eros e Psiche. Unità concettuale che addivene necessariamente alla localizzazione ed alla definizione di un tipo, somatico ed intellettuale, che non è diverso sostanzialmente da altri tipi perchè formato a somiglianza loro con la stessa materia, ma se ne differenzia in virtù dell'avvenuta sintesi interiore: e questa differenziazione non è quindi qualitativa, ma quantitativa. L'uomo fisico partecipa essenzialmente della vita nelle sue manifestazioni, e la sua anima inconsciamente partecipa alla evoluzione del corpo, ma come prigioniera. L'uomo metafisico partecipa essenzialmente della vita nelle sue idee prime, o cause, ed il suo corpo inconsciamente partecipa e si atteggia all'evoluzione del pensiero, ma come organo accessorio, e molte volte superfluo. Nessuno di questi due tipi così definiti « vive » veramente: perchè la vita è anima e corpo, è senso ed ispirazione, e tralasciarne una parte, non mai meno importante dell'altra, è illecito oltre che sciocco. Il pilota d'aereo, sia esso un allievo inesperto od un amico delle altissime nubi, porta in sè la sintesi di queste forze ed essenze elementari: il pilota vive. E, cosa meravigliosa, ha coscienza di questa unità, di questa compenetrazione feconda: modestamente egli la chiama equilibrio interiore. Non si vuol dire che solo chi è pilota può giungere a tanto: vogliamo solo asserire e quindi dimostrare che tutti i piloti vi sono giunti. E vi giunge chi ha imboccato quella strada, che dalla città conduce al campo di volo, volutamente; e chi, avendola percorsa per caso, si sofferma sui lembi della grande distesa colma di armonioso silenzio, e sente irresistibile l'impulso di guardare in alto.

Ripercorriamo quella via, ma nel nostro Io questa volta, e diamo valore spirituale alle sensazioni prima provate. Allontaniamoci dalla gente, per qual-

che attimo, racchiudiamoci nel silenzio del nostro pensiero: esso è una strada che può darsi lambisce l'idea, il desiderio di volare. Normalmente, vi si giunge dopo qualche tempo, essendo talvolta numerosi gli ostacoli ed i richiami che ci dividono dalla realizzazione, oltre che dall'impostazione stessa del nostro pensiero; e la lunghezza e l'entità del pur vario nostro sognare ad occhi aperti rimane immutata, sia per l'uomo che a quei sogni sia indotto per aspirazione inconscia, sia per l'uomo che a simili desideri e considerazioni sia giunto a caso. Siamo giovani, ed il corso del nostro pensiero corre agile ed impaziente. Ecco che incontriamo qualcuno che ci può accompagnare, oppure da soli ci si incammina verso l'anelito di volare, primo nostro anelito dai confini vaghi e lontani, preludio pensabile delle ignote mete cui ci sospingono i nostri sensi e l'anima nostra.

Questa sintesi subcosciente, che dà nome e vita alla coscienza di sè, all'equilibrio interiore, deve essere completa ed organica, proporzionata ed armoniosa. Nella vita del campo, nell'allegria di molta sana gioventù, e nei lunghi attimi del volo solitario, noi ravvisiamo la possibilità più spontanea perchè questo equilibrio si stabilisca. Nei pensieri alati ed audaci del volatore, non vi è poesia sterile nè altisonante retorica; nei suoi atti disinvolti e nell'azione sicura non vi è la volgarità e la tristezza delle azioni umane. Nella vita, anche privata, di che anche sol per qualche minuto alla settimana attinga alle magiche sensazioni del volo, si viene formando una limpidezza, una sicurezza ed un ordine, altrimenti inconoscibili ed inarrivabili. E la violenza dell'esercizio fisico accoppiata alla tremenda solitudine delle altezze, l'immediatezza della parola e la schiettezza del pensiero accoppiate alle lunghe meditazioni dello studio per perfezionarsi e perfezionare, l'imperiosa affermazione di volontà che si compie su tre dimensioni spaziali nella pratica del volo accoppiata alla ragionata sottomissione a chi più sa e più ha provato... sono tutte antitesi di alto valore formativo del carattere, che lo indirizzano inoltre ad altissime aspirazioni, ad un genere di vita degno, alla facoltà di raccogliere nella vita il bello ed il buono, conoscendo e vivendo la sofferenza ed il sacrificio. Perchè le vie del cielo sono fonte di meravigliose soddisfazioni per chi le sa percorrere con la fiera umiltà di chi conosce se stesso, le proprie possibilità ed il proprio grado di preparazione; esse conferiscono una dignità tutta nuova, quando si ritorna sulla terra, incontestabile: chi va più in alto e meglio e più lontano è di diritto qualcosa di più di chi vive rintanato nell'egoismo del proprio cuore, rifugio solo di meschinità e di vigliaccheria. E chi questa fiera umiltà non ha da donare al limpido cielo del mattino, è

così pieno della propria boria che non vede e non sente, non solo i colori e l'armonie meravigliose dello spazio aereo, ma neanche l'ostacolo materiale sulla terra, che lo punisce a volte con insospettata crudeltà. Grazie a questa sintesi che dà luce e forza alla nostra vita, riusciamo a materializzare in noi, nel nostro pesante corpo, il sogno dei poeti, il canto altissimo della nostra anima. Il nostro corpo, è il vivente cuore delle ali tese nell'azzurro, il palpitante centro nervoso e muscolare dell'anelito millenario fatto sostanza.

Abbiamo dato un'anima ed una ragione alle nostre ali, al nostro volo: ma abbiamo anche dato corpo ai progetti, alle idee, ai sogni. Senza il corpo nessuno vola veramente, e volando col pensiero costruisce solo labili castelli in aria: senza anima si volerebbe come del materiale qualsiasi, ed ogni nostro volo avrebbe la stessa dignità e lo stesso fascino di un comune trasporto merci. Ma non basta: durante il volo, durante le ore che per volare noi viviamo e lavoriamo, quest'anima e questo corpo non sono staccati ed indipendenti strumenti del mistero della vita, bensì sentiamo chiarissimo in noi che la sintesi è felicemente avvenuta. E naturalmente essa è poi sempre in noi, sintesi feconda di una nuova idealità, che grazie al mutare poliedrico delle sensazioni raccolte e del pensiero operante, fa di noi esseri sereni, equilibrati ed in grado di vivere veramente questa fuggevole vita.

Adusati al contatto carezzevole del vento ed al brusco ritorno sulla dura terra, abbiamo compreso una grande verità: materialità e metafisica sono le due faccie di un'unica realtà.

Della materialità, della tecnica e del meccanicismo scientifico del volo si parla nei trattati, nelle scuole, suoi campi di volo. Di tutto quello che non è materiale, in genere non se ne parla: ma basterebbe guardare gli occhi del pilota che, dopo un volo, apre la capotte con mossa studiata. Il volto ha già la sua maschera... è già adornato di una sigaretta sprezzante e disinvolta; ma gli occhi hanno ancora una bava d'azzurro, una scintilla d'infinito. E questo

basta. Nessuno ne parla, ma tutti coloro che hanno volato e volano, lo sanno. Non se ne parla perchè quando uno ci si provò la prima volta fu come vedere quell'azzurro e quella luce immiserire e spegnersi nelle parole stesse, fu come se il lembo di purissimo cielo che avevamo portato sul cuore cadesse a terra fra i pesanti stivali ed il fango del campo. Ma tutti, quelli che hanno volato e volano, lo sanno. E per questo noi, pur preferendo stringere fra le dita la cloche piuttosto che la penna, parliamo un poco, per una volta soltanto, di tutto ciò che non si vede e non si tocca, ma che ci permette di vedere e di sentire, per la gioia dei nostri sensi e del nostro cuore. Abbiamo parlato di rinuncia e di sacrificio: sono le uniche strade che ci possono condurre alle conquiste complete cui aneliamo, che interessano il corpo e la nostra mente. E l'apparente paradosso si può descrivere dicendo che ottiene solo chi rinuncia, e chi non vuole a nulla rinunciare nulla di vero e di duraturo ottiene. Ma basta pensare che il nostro « Cosmo » si regge sull'unica indiscutibile verità della conservazione della materia e dell'energia, basta pensare che quello che noi forniamo ad una dinamo in lavoro meccanico, lo possiamo ricavare come lavoro elettrico, ecco che appare chiaro come soltanto mediante delle rinunce si possano ottenere e commutare anche le nostre più alte aspirazioni. Raggiunte le quali, esse non ci allettano ormai più e ad altre ci volgiamo con rinnovata e provvidenziale insoddisfazione: ed il ciclo ricomincia, o meglio procede, senza che si possa in verità riconoscere cosa veramente si sia perduto e cosa guadagnato. Ma durante il nostro cammino, che vogliamo poter chiamare ascesa, abbiamo sofferto, abbiamo gioito, abbiamo più volte sfiorato quella felicità che ognuno ricerca, senza raggiungerla, per fortuna senza raggiungerla. E si capisce allora che la felicità più vera, l'unica ottenibile, è quella che ci accompagna nell'ascesa vigorosa rapida e continua. E per ascendere? Bisogna buttare zavorra.

GIORGIO M. FRAILICH

OROLOGERIA
OREFICERIA

A. MANTICA

CONCESSIONARIA OROLOGI
OMEGA - TISSOT

CORSO BUENOS AYRES, 49

MILANO



IN ALIANTE SULLE DOLOMITI

Per la prima volta in Italia ad iniziativa e cura della Società Meteor di Trieste, un aeroporto è stato attrezzato ed adibito al volo a vela ed al turismo alpino, analogamente a quanto è stato già fatto in altri paesi quali la Svizzera a Samaden e l'Austria a Zell am See.

Si tratta dell'Aeroporto di Dobbiaco, che la Società Meteor gestisce in proprio e che per la sua meravigliosa posizione e per le condizioni meteorologiche particolarmente favorevoli, offre ai numerosi appassionati l'attrattiva del volo in alta montagna, sopra l'incantevole mondo dei ghiacciai e delle aspre vette, e l'ebbrezza del veleggiamento in alta quota.

Infatti, anche la scorsa estate, l'Aeroporto di Dobbiaco è stato prescelto dall'Aeroclub d'Italia per l'effettuazione di voli d'onda sperimentali, ed i risultati raggiunti hanno confermato che la zona è particolarmente adatta per il veleggiamento d'onda.

L'aeroporto è situato a lato del paese di Dobbiaco, nota ed elegante stazione climatica e di cura, che sorge nel punto più elevato ed aperto della ridente Pusteria, in un'ampia vallata che si addentra per centoventi chilometri tra le Dolomiti e gli alti Tauri. È contornato di prati, boschi, un lago ed offre la pos-

sibilità di numerose gite, escursioni ed ascensioni. La vicinanza con Cortina d'Ampezzo (30 Km. di comodissima strada e di ferrovia), gli attribuisce una particolare importanza nel traffico internazionale.

Il sedime aeroportuale è delimitato per due terzi da una camionabile, e per il rimanente da segnalazioni ben visibili e da ostacoli naturali (bosco).

Il campo è dotato di una moderna ed efficiente attrezzatura, in funzione soprattutto del volo a vela. Su di esso è in costruzione un grande hangar di metri 20x30 appositamente ideato per il ricovero degli alianti, con a lato l'officina della Meteor che cura il servizio di manutenzione dei velivoli.

Per i ricuperi fuori campo, un moderno carrello trasporto trainato da una « jeep » permette di recuperare e trasportare rapidamente gli alianti.

Un « jeepone » attrezzato ad ambulanza ed un carro officina completano l'attrezzatura che comprende anche un verricello di 90 HP ed un apparecchio da traino.

Qualsiasi Aeroclub o gruppo possessore di alianti può usufruire di questa attrezzatura.

Sul campo è in costruzione una palazzina che alloggerà gli uffici della Direzione del campo e un elegante bar-ristorante.

Il ristorante sarà attrezzato per funzionare da mensa, in occasione di raduni, campeggi, arrivo di comitive, ecc.

In un vasto spiazzo dietro l'hangar, in base al nuovo piano regolatore del campo, stanno sorgendo dei piccoli bungalow che saranno messi, a condizioni favorevoli, a disposizione degli ospiti del campo.

Gli Aeroclubs potranno allestire con propria attrezzatura campeggi in recinti appositi.

L'Aeroclub d'Italia ha dato assicurazione che in agosto inizierà una scuola di volo a vela, che sarà fornita di moderni alianti-scuola e di rendimento. Un accordo tra la società Meteor che gestisce il campo e l'Aeroclub d'Italia che sovrintende alla scuola darà modo di offrire una combinazione di pagamento di un tot forfetario comprendente le spese per il conseguimento del brevetto, il vitto e l'alloggio per tutta la durata del corso.

Si stanno già organizzando a cura dell'Aeroclub d'Italia e per l'interessamento di vari gruppi volovelistici e anche di privati, competizioni nazionali ed internazionali, raduni di piloti veleggiatori nazionali e stranieri, che avvalendosi della perfetta organizzazione ed attrezzatura faranno di Dobbiaco il fulcro dell'attività volovelistica nazionale.

Per quanto ha riguardo invece più particolarmente con il volo a motore, tutti gli sportivi possessori di aerei da turismo potranno trovare a Dobbiaco una comoda e sicura base di atterraggio, in quanto sul sedime di atterraggio è ben delimitata una striscia nel senso del vento di metri 1100 per 50 con ingresso a zero. Inoltre essi troveranno sul campo ogni assistenza tecnica compreso il rifornimento di carburante. Coloro invece che del mezzo aereo fanno uso saltuario potranno disporre con una semplice telefonata al numero 41 di Dobbiaco, di un comodo servizio di aerotaxi effettuato con velivoli a due e quattro posti, che in brevissimo tempo possono raggiungere tutti i principali aeroporti nazionali ed esteri. Sono gli stessi apparecchi che, in continuazione compiono i voli panoramici sulle Dolomiti, della durata di 15, 30, 60 minuti.

Questo è quanto Dobbiaco offrirà agli amici del volo nella prossima estate.

Nel frattempo fervono i preparativi per l'apertura del campo che si prevede avverrà il 1° luglio 1952.

Nel titolo: L'Aeroporto di Dobbiaco (a sinistra, nella fotografia, dai piedi della montagna fino alle strade in primo piano) si trova in prossimità di due costoni quasi sempre battuti da venti costanti, vere fucine di correnti termodinamiche.



AER MACCHI MB 320

AERONAUTICA MACCHI - VARESE

Richiedete all'A.V.M. il

Regolamento per il riconoscimento dei primati e l'attribuzione delle Insegne Internazionali di Volo a Vela

L. 220



AERO CLUB DI TRENTO

SEZIONE DI VOLO A VELA

Il Volo a Vela apparve nel Trentino nell'anno 1949, quando due gruppi di giovani appassionati, anziani aeromodellisti, il « Gruppo Volovelisti Trentini » ed il « Gruppo Aeromodellisti Roveretani » intrapresero nei loro rispettivi ed improvvisati laboratori di Trento e Rovereto, la costruzione di due libratori « Zoegling ».

Il lavoro che costò ai gruppi non poche difficoltà e sacrifici si concluse nell'estate dell'anno successivo con il collaudo in volo degli alianti.

Così ebbe inizio l'attività di volo a vela sul campo di Gardolo.

Con una vetturina tipo « Volkswagen », 60 metri di cavo e molto entusiasmo si compirono felicemente oltre un centinaio di lanci.

Fu una lunga serie di strisciate forzate, perchè la potenza di traino disponibile non era sufficiente a staccare i libratori dal prato, se non interveniva provvidenziale una folata di vento contrario.

Ma senza verricelli, istruttore e disciplinare di scuola non si poteva volare sul serio; ed i lavori vennero ripresi.

I VERRICELLI ED IL TERZO ZOEGLING

L'Aero Club di Trento visti questi difficoltosi primi passi del volo a vela, intervenne anticipando ai gruppi i sussidi previsti per queste costruzioni, fondi che servirono alla messa in cantiere di due verricelli. Il primo su carrello a rimorchio con motore Fiat 1500 fu costruito a Trento, il secondo, semovente su camioncino Fiat 625, a Rovereto.

Sommando l'aiuto dell'Aero Club con quello dello Stabilimento Aero Caproni di Gardolo, nell'estate 1951 anche i verricelli vennero finiti e collaudati dal Registro Aeronautico Italiano.

Nel contempo si preparò pure l'attrezzatura necessaria per lo svolgimento dell'attività e si aggiunse un terzo « Zoegling », portato a termine in breve tempo dal « Gruppo Aeromodellisti Roveretani ».

Nel settembre successivo i gruppi di Volo a Vela dell'Aero Club di Trento disponevano in complesso del seguente materiale:

N. 3 Libratori « Zoegling » - N. 428 I-GVTA - N. 433 I-GRILL - N. 435 I-TRAM.

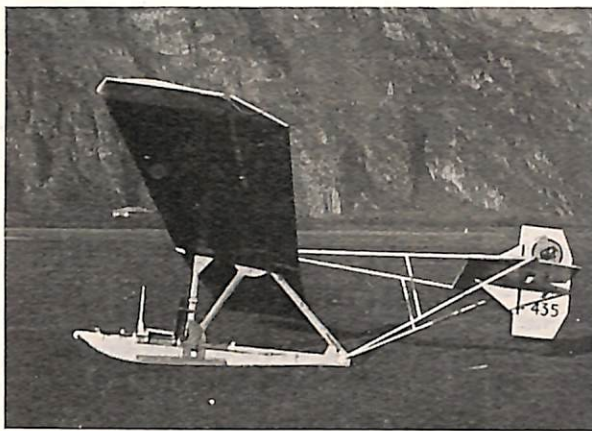
N. 1 Verricello semovente su Fiat 625.

N. 1 Verricello su rimorchio con mot. Fiat 1500. ml. 1460 cavo di acciaio per traino.

N. 1 Cavo elastico per traino da 16 mm.

N. 1 Carrucola di rinvio.

Più carellini, bandiere ed attrezzatura ausiliaria.



Lo ZOEGLING 435 a travi metallici, visto di fianco.

LA SCUOLA

Questa preparazione rendeva così possibile l'avvio di una scuola di volo a vela in piena regola.

Per il compito di istruttore offerse la propria opera il pilota *Bruno Bovolenta*, che a cura dell'Aero Club d'Italia aveva partecipato al corso ministeriale per istruttori di Roma.

Venti allievi ottennero l'idoneità da parte della Commissione dell'Istituto Medico-Legale dell'Aeronautica di Milano, venuta opportunamente a Trento.

STORIA DI UN ALIANTE, UN VERRICELLO E 7 MULI

Diradatosi il polverone della guerra, sei ex-alian-
tisti militari ed un ex-istruttore di volo a vela si
ritrovarono in un bar di Verona, si congratularono a
vicenda d'aver ancora le ossa a posto, e fondarono,
tout court, un Gruppo di volo a vela. Per fare certe
cose, si sa, occorre una discreta passionaccia, una
certa iniziativa e parecchia grana.

La passionaccia c'era (pur di volare erano stati a
un pelo di farsi sbattere a Malta o contro la flotta
inglese con un aliante e una bomba), l'iniziativa an-
che, i soldi no (in fatto di volo, la gente si divide
in due categorie: quelli che i quattrini li hanno, ma
di areoplani se ne fregano, e quelli che hanno la pas-
sionaccia, ma quattrini pochi; questo naturalmente
con le debite, rare, lodevoli eccezioni).

A questo punto uno della banda fece un ragiona-
mento che apparentemente filava:

— Se riusciamo a pescarne altri venti come noi,
mettiamo mille lire al mese, e in capo a un anno,
facciamo trecentomila lire. — Nel '45-'46 con tre-
centomila lire si faceva ancora qualcosa.

Di aspiranti ne trovarono anche più di venti, tutti
pieni di sacro entusiasmo e d'idee bellicose. Quan-
do però si parlò di soldi, i sette si ritrovarono... in
sette; qualcuno aveva la vecchia madre da mante-
nere, qualche altro pensava che, in fondo, era meglio
darsi al ciclismo, un paio confessarono sinceramente
che, con mille lire in tasca, si può passare una di-
screta mezza giornata al lago colla ragazza.

Per niente smontati, ricominciarono a darsi da
fare: si misero in contatto col rinascente Aero Club
del quale divennero una sezione, e si buttarono a
caccia di materiale.

Pescarono prima un aliante in condizioni quasi
decenti (il primo apparecchio italiano che i veronesi
videro nel dopo guerra, fu il « Cat. 20 » dei volove-
listi, fieramente issato su di un camioncino di pata-
te), poi saltò fuori un autoverricello con sei-sette-
cento metri di cavo rugginoso e corrosivo. Meglio non
indagare come e dove sian saltati fuori questi due
notevoli esemplari di materiale aeronautico. Ogni vo-
lovelista del dopoguerra certe cose le capisce a volo.

Intanto l'Aero Club si dava d'attorno per trovare
un campo. Dei tre situati nel Veronese nessuno era
immediatamente utilizzabile e su tutti aveva lo zam-
pino il Ministero. In una schermaglia lunga e carat-
terizzata da successi e sconfitte, permessi e divieti,
se e ma, timbri e scartoffie, in fondo però l'Aero
Club ce la spuntò con Boscomantico, il più caro al
cuore dei piloti veronesi, ma anche il più scassato:
buche di bombe e mine da piantarci un grattacielo,
e non un muro in piedi.

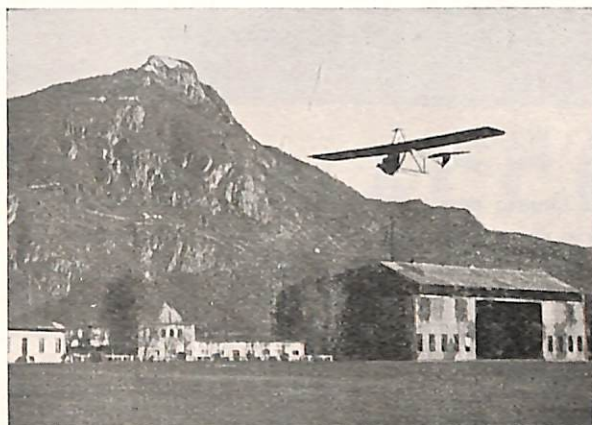
C'era da partire sotto zero, e quelli dell'Aero Club
si rimboccarono le maniche e fecero.

Intanto i sette si muovevano. Ogni avioraduno,
in un raggio di cento chilometri, li aveva spettatori,
sempre alla caccia di vecchi compagni d'armi, di
ex-superiori, di conoscenti occasionali, che li faces-

AERO CLUB DI TRENTO (continuazione da pag. 19)

Così nel novembre 1951 potevano avvenire i primi
lanci regolari, quale preparazione all'inizio della
scuola.

In totale 285 lanci, interrotti poi dal sopraggiun-
gere dell'inverno.



Una bella inquadratura dello ZOEGLING 428 in volo.

GLI « ALLIEVI CANTU' »

Con l'assegnazione da parte dell'Aero Club d'Ita-
lia di 4 semiali di « Allievo Cantù », la sezione in-
traprese la costruzione di due fusoliere che attual-
mente si trovano in stato di avanzata lavorazione,
così che tra poco la flotta sarà di cinque libratori.

PER IL VERO VOLO A VELA

Nelle loro officine i ragazzi della Sezione, forti
delle passate esperienze, intendono ora dedicarsi al-
l'approntamento di veleggiatori veri e propri per
poter fare effettivamente del *Volo a vela* e sfruttare
così quelle particolari condizioni meteorologiche che
può offrire la loro terra alpina agli appassionati
del Volo Silenzioso.

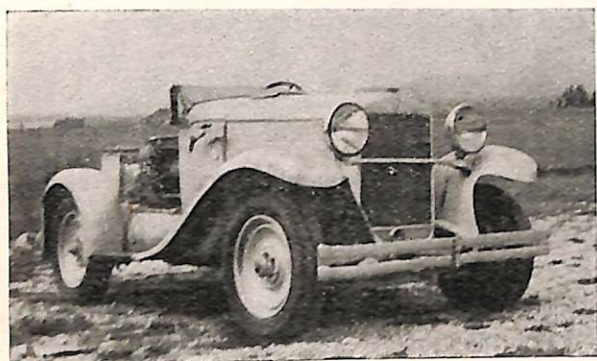
Nel titolo: Particolare del timone ZOEGLING 435 con lo
« stemma » del GAR.

sero volare: si erano fatti un fiuto ed una tecnica particolare. Una volta, fu a Padova nel '50, ci andarono con aliante e verricello. Qui il verricello manifestò dei sintomi preoccupanti; durante le prove non aveva fatto una grinza, ma quando si trattò della manifestazione, si rifiutò di partire.

I « Ro. 41 » scarambolavano per aria, « Auster » e « Sokol » s'inseguivano nella gara di velocità, « Macchini » ed « L. 3 » davano la caccia ai palloncini ed i sette di Verona, testardi come muli, sudavano e bestemmiavano attorno alla dannata « '21 » tra sorrisetti e sfottiture. Al tramonto il motore partì. Settecento metri di cavo ed un verricellista improvvisato non possono tirar su gran che un « Cat. 20 », ma Bepi, l'istruttore, cloche alla pancia, riuscì a farsi ugualmente gli ottanta, cento di quota e da un'altezza così ridicola ebbe modo di far vedere i sorci verdi agli spettatori ed ai piloti sia militari che sportivi, e sorrisetti in giro non se ne videro più. Una bella soddisfazione.

L'anno dopo, a Boscomantico, il verricello fu ripreso dai suoi estri senili.

I « Lisi » e gli « Irving » calavano lentamente dal cielo, Cannarozzo strappava il solito urlo alla folla; e i nostri sette, impiestrati di grasso e di rabbia, a smontar candele e spinterogeno, a pulire il carburatore, a spingere, a tirare. Quella volta non ci fu proprio niente da fare; aveva deciso di non partire e non partì, maledetto lui! Bepi si masticava i baffi e gli altri avevano lampi color bile negli occhi. E ogni tanto dovevano anche spiegare ai curiosi che no,



quello non era un apparecchio a reazione, ma un aliante, e che, ecc. ecc. Il giorno dopo ci ridevano sopra.

Un paio di mesi fa il campo era finalmente a posto: mille metri di ottima pista, un capace hangar, l'ufficio voli, la casetta del custode ed una manica a vento che sventolava allegramente.

— Questa volta ci siamo — si dissero — questa volta si vola!

Il verricello fu messo a punto, furono procurati milleduecento metri di cavo nuovo di trinca e l'aliante fu pulito e lustrato.

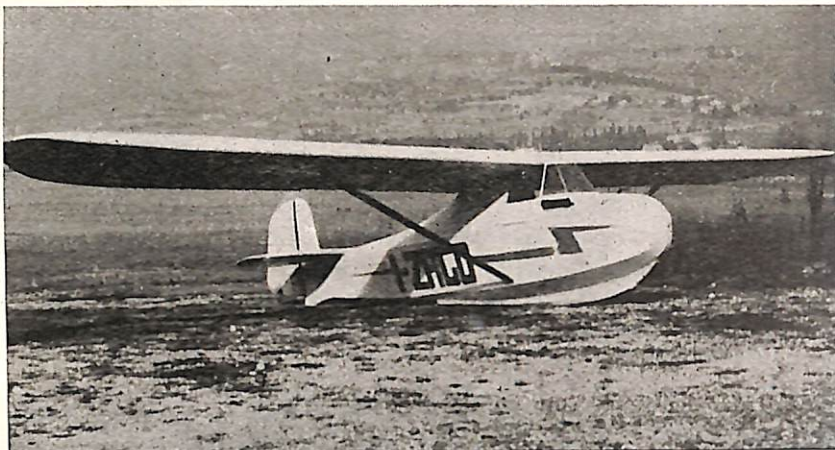
— E il certificato di navigabilità? — fece uno.

Fu fatto venire l'ingegnere del R.A.I.

Guardò, annusò, palpò.

— Struttura a posto — disse —, comandi in ordine, ma la tela scricchiola: cambiare la tela.

A questo punto un comune benpensante, dotato di intelligenza non superiore alla media, avrebbe piantato tutto e sarebbe andato a guardare le gambe di



Silvana Pampanini. I sette muli si guardarono in faccia... e cominciarono a smontare le ali e a strappare la tela.

Ora il « Cat. 20 » si trova in officina; le ali, smontate e ripulite, sono pronte sui cavalletti; in un angolo, un voluminoso pacco di cotone makò e molti barattoli di collanti e vernici; verso il fondo, due semiali di « Cantù ».

Fra poche settimane l'aliante sarà nuovamente sul campo, nuovo e lustro, e, fra alcuni mesi, un « Cantù » gli terrà compagnia.

Programmi per il futuro? Mi fanno ridere i programmi: si calcola tutto al millimetro o al centesimo, si cerca di prevedere tutto, si aumenta del trenta per cento a titolo precauzionale, si somma, divide, moltiplica, sottrae; poi, un timbro, una scarroffia, una telefonata ti mandano tutto all'aria.

No, niente programmi; un solo obiettivo: volare entro l'anno, e far volare tutti quelli che veramente ne hanno la passione, e potete star certi che i sette muli di Verona ce la spunteranno.

VINCENZO PARTESOTTI
dei Volovelisti veronesi.

Pescantina, luglio 1952.

Nelle illustrazioni: Il Cat. 20 I-ZAGO di cui vanno fieri i sette muli del Gruppo di Volo a Vela di Verona e la Fiat 521 che, senza coscienza, resta indifferente alla loro passionaccia.

All'A. V. M. si fa sul serio

di Giancarlo Sabaini

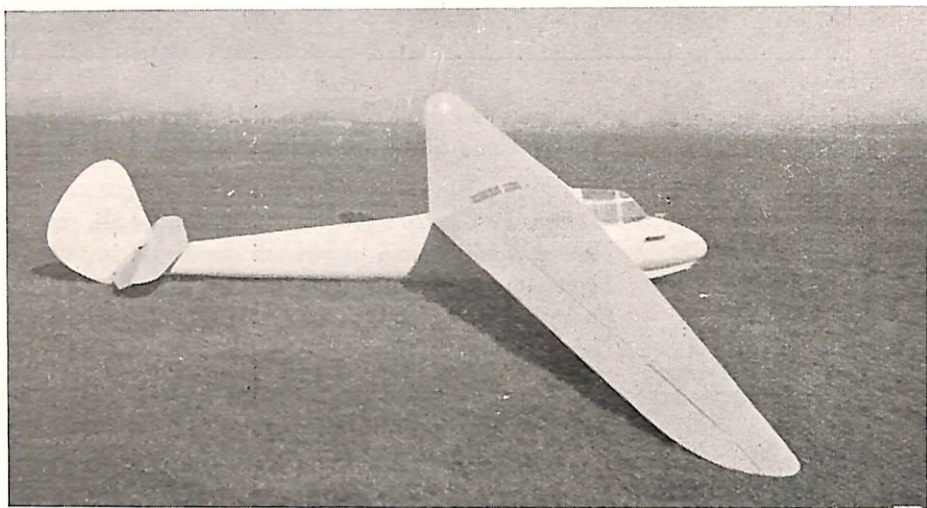
Sì! All'A.V.M. si fa davvero sul serio e in quello che si tenta si riesce bene, un po' per prestigio personale (non c'è gente più ambiziosa degli aviemisti), un po' per spirito di corpo, anche se in questo abbiamo ancora qualcosa da imparare da alcuni nostri colleghi.

Da quando nel Novembre 1945, sette appassionati cominciarono ad adoperarsi per realizzare un libratore « ZOEGLING », non c'è stata sosta nè per le costruzioni, nè per volare. Infatti tutto ciò che ha seguito quel primo « ZOEGLING » è venuto piano piano a formare quello che è oggi l'Associazione Volovelistica Milanese « Bruno Ceschina » dell'Aero Club di Milano, l'organico volovelistico sportivo più funzionale ed equipaggiato d'Italia.

Sono passati sette anni, sette anni di passione



Ore Cinque. I primi volonterosi cominciano a « dar aria » agli apparecchi. In meno di un'ora saranno già compiuti i primi lanci. (Foto Addario).



Il C.V.V. 6 CANGURO in attesa di prendere il volo.



Alle cinque e mezzo del mattino le macchine per il volo sono già allineate fuori dall'aviorimessa.

(Foto Addario)

sportiva, di smania di volare, di bilanci campati in aria. Sette anni trascorsi come sette i suoi fondatori: Guido Bergomi, Bruno e Giulio Biasci, Corrado Caroni, Dario Tognazzi, Gino Vogni, Luigi Villa. La buona riuscita dell'A.V.M. è dovuta a loro, a questi ragazzi che seppero trovare la strada giusta con la costruzione di un semplicissimo libratore, che era di per sè l'espressione del volo a vela in quel primo dopoguerra.

La minima cosa occorrente per volare, ma garantita da tutti coloro che con questo tipo di macchina avevano prima di loro imparato a volare da quando il volo a vela sportivo era nato!

Tassatisi di un tot a testa (classico sistema dei gruppi) allestiscono un surrogato di officina in una autorimessa affittata, lavorano piegando « il filone » tutte le sere dopo cena e mettono insieme una macchina con un tempo che sarebbe bastato, a una qualunque officina aeronautica, a costruire un quadrimotore. Ma a loro non aveva insegnato nessuno; sono arrivati alla fine lo stesso e quell'aliante ha volato ed ha iniziato la preparazione di fior di piloti. Questo sistema ha permesso di arrivare dove siamo e ci permetterà di arrivare dove vogliamo perchè la nostra meta è nuova ogni anno ed appena è stata raggiunta una nuova ce ne prefiggiamo. Questo ha portato alla realizzazione di parecchi alianti fra cui è oggi allo zenith il PINOCCHIO. Ma procediamo con



Una settimana di riposo è troppo lunga per questi aerei nati apposta per volare...



... ma un poco il verricello ed un po' il Piper Club, penseranno a lanciare gli alianti per il cielo!

(Foto Addario)

un poco d'ordine una volta tanto, almeno qui, visto che al laboratorio di via Conservatorio ed agli hangars di Linate, non siamo mai riusciti ad ottenerlo.

Il 25 Novembre 1946 l'Associazione è costituita ufficialmente, mentre nuovi soci vengono ad allargarne le file. Un anno dopo, il 17 Novembre 1947 Galli Egidio collauda sul malconco e trasandato aeroporto di Bresso quel famoso primo ZOEGLING. Per il lancio

Intanto l'A.V.M. deve fare fagotto e trasferirsi con baracche e burattini all'aeroporto « Forlanini » di Linate, più grande senza dubbio, ma con una discreta dose di traffico. L'attività volovelistica qui non è troppo ben vista: quel cavo a mezz'aria in mezzo al campo dà fastidio. Perciò « il Laudi » mette a punto una radio ed a mezzo di questa ogni lancio viene eseguito dietro autorizzazione della torre controllo.

E tutto continua a procedere bene malgrado un paio di riattaccate di « Dakota » che stavano per atterrare troppo a sud della pista invadendo il territorio volovelistico e le solite sospensioni di attività dovute ad irregolarità riscontrate dalla direzione del traffico, ma, naturalmente, non riconosciute da noi.

Nel 1949 l'Associazione si fonda all'Aero Club di Milano assumendo la nuova designazione: Associazione Volovelistica Milanese « Bruno Ceschina » dell'Aero Club di Milano. Qui l'ing. Ambrosini, l'ing.



Alianti dell'A.V.M. al Raduno Nazionale di Bolzano mentre attendono la Jeep che li porterà in linea.

viene usata una macchina presa a nolo, sistema, l'autotrains.

Il 1948 l'aeroporto di Bresso vede tutti i giorni di festa i soci dell'A.V.M. attorno e sopra al loro ZOEGLING ed al CANTÙ ottenuto dall'Associazione A.V.C. Hanno una Jeep residuo di guerra ed un verricello col quale raggiungono quote di 200 ed anche 250 metri con lo ZOEGLING! Cose da far girare la testa ad acrobati da circo. Intanto il Ministero ha concesso un veleggiatore ASIAGO II nuovo. Questo naturalmente dopo le dozzine di pratiche e documenti richiesti dalla burocrazia che, da quando gli uomini volano, non ha fatto altro che cercare di ancorarli a terra. Con questi mezzi, alla faccia delle scartoffie, nel 1948 vengono eseguiti più di mille lanci.



Un gruppo di volovelisti a Bolzano, durante il Raduno, passa allegramente il tempo attendendo che il sole faccia capolino. Da sinistra: Magani, Uberti, Pergolizzi, Sabaini, Pozzoli, Andreoni.



Dopo essere stati diligentemente allinati fuori dall'hangar, gli alianti, uno dietro l'altro, raggiungono la linea di volo
(Foto Addario).

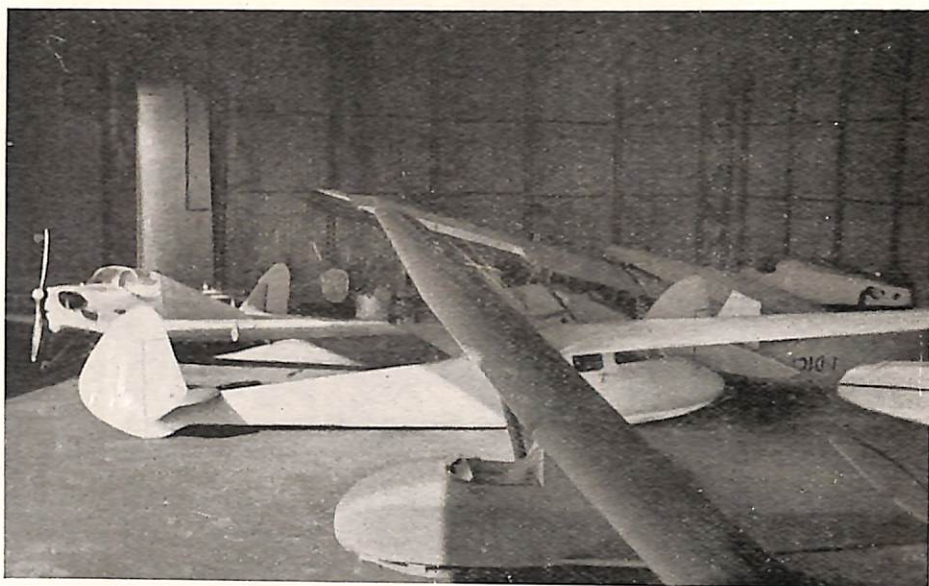


Quattro chiacchiere sotto l'ala dello ZOEGLING. Da sinistra: Galli, la sig.na Sabaini C., Ciani e la signora Marisa Ciani.
(Foto Addario).

Guagnellini, il comandante Ostali, rispettivamente presidente, vicepresidente e segretario, vedono di buon occhio e con grande simpatia questi ragazzi che volano per il piacere di volare e non per snobismo come molti piloti pseudo-sportivi.

La passione per il volo dei volovelisti dell'AVM si è intanto estesa a decine di altri ragazzi e la nostra associazione si è via via estesa tanto che il numero dei suoi soci ammonta oggi a circa 350 unità. Con lo svilupparsi della associazione sono intanto aumentate le possibilità e le capacità dei suoi piloti più anziani, per questo l'attività viene divisa in scolastica per l'istruzione dei nuovi soci, e sportiva, per l'allenamento e la partecipazione dei più abili ed allenati a raduni e gare.

Adesso i vecchi dell'A.V.M. non si contentano



L'interno di uno degli hangar dell'AVM all'aeroporto Forlanini di Linate. La superficie totale dei due hangar dell'associazione è di oltre 1400 metri quadrati.
(Foto Addario)

più dell'ambito brevetto «C» che sino a qualche tempo fa pareva una meta tanto lontana, ma mirano al conseguimento del «C d'argento» per il quale nove piloti hanno già superato una o due prove.

Ora i due hangar di Linate coi loro complessivi 1400 metri quadrati sono appena sufficienti per contenere tutti i mezzi dell'A.V.M. Questi mezzi tanto faticosamente messi insieme, sono per la scuola: 3 libratori ZOEGLING, 3 libratori CANTÙ, 1 ASIAGO 2°. Per l'attività sportiva: 1 PINOCCHIO, 1 CANGURO (che viene usato anche per istruzione a doppio comando), 1 CAT. 20 acrobatico, 1 CAT. 28, 1 PIPER CUB da 65 CV (per i traini aerei). L'attrezzatura per il volo, i collegamenti, il trasporto ed il lancio degli alianti è completata da 1 verricello Marmon da 4000 cc., 1 verricello Ford 8-V da 4.250 cc., 1 Jeep, due carrelli trasporto alianti, tre barografi e due paracadute.

Oltre a questo sono in costruzione od allestimento: 1 CANGURO (biposto d'alta efficienza), 1 GHEPPIO (prototipo di pic-



Veleggiando col CANGURO sulla campagna milanese. Così appare il panorama dal posto posteriore di questo magnifico aliante. Pilota Brigliadori.
(Foto G. Biasci).



Sondaggio a Civate Camuno: Un gruppo di aviemisti attorno all'ASIAGO in attesa di agganciare il cavo per una verricellata (Foto Misrachi).



L'ASIAGO, pilotato da Galli Egidio decolla per il volo di collaudo all'aeroporto di Civate (Foto Misrachi).



Il verricello Ford 8 V da c.c. 4.250 dell'A.V.M., uno dei più potenti. Con esso sono state raggiunte quote di 500 metri.

cole dimensioni studiato per il volo alpino), 1 E.C. 36-50 (allenamento ed acrobazia), 1 Quadriposto FAIRCHILD da 175 CV, 1 libratore biposto (scuola doppio comando), 1 libratore di transizione.

L'attività all'A.V.M. non cessa mai e chi più, chi meno, tutti i suoi soci si danno un poco da fare per aumentare le possibilità volative di tutti quanti, dai progettisti ing. Ciani ed ing. Rotondi a quelli che collaborano per la realizzazione di quanto viene intrapreso. Di solito non si ha premura, ed è questo che permette tante realizzazioni; non ci si spaventa anche se per portare a termine un aliante od un mezzo che ci sia utile occorrono spesso due anni. L'importante è finire e finire bene. Se si può presto, ma non è indispensabile!

Alla fine di Agosto l'attività dell'associazione si poteva riassumere in quanto segue: 10.143 lanci (dei quali 1381 a traino aereo) corrispondenti a 627 ore di volo d'aliante e 337 ore di volo di apparecchi a motore. Rilasciati 105 attestati « A », 63 attestati « B », conseguiti 27 brevetti « C ». Inoltre vanno considerati 12 voli valevoli per prove di « C d'argento », due prove di « C d'oro » e

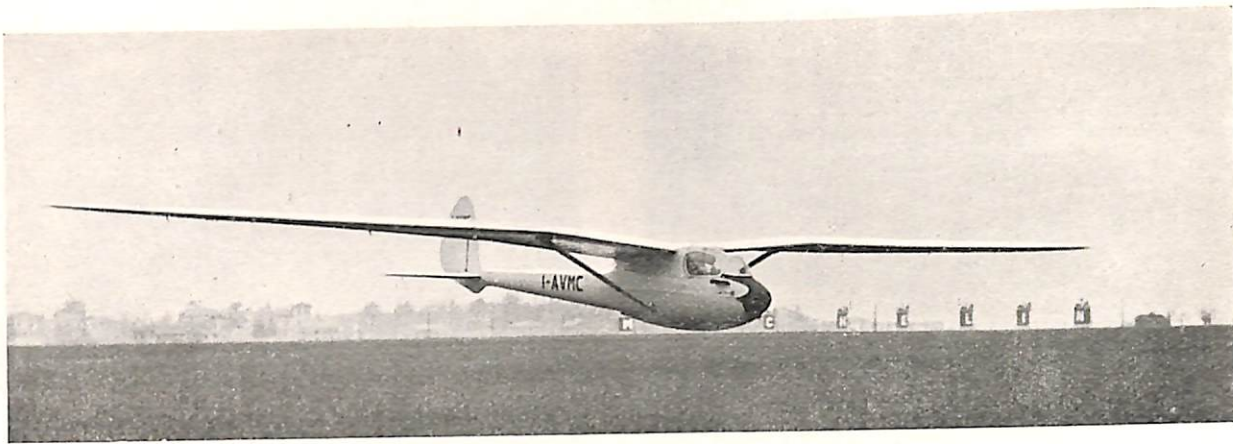
cinque primati nazionali.

Dalla sua fondazione l'A.V.M. ha partecipato a tutti i raduni e gare organizzati in Italia. Al Raduno di Bolzano (1950) il 75% dell'attività è svolta dai suoi soci. Al Raduno Nazionale di Volo a Vela, svoltosi a Vergiate nel 1951, Brigladori e Ricotti dell'A.V.M. si classificano rispettivamente al primo e secondo posto. Al Raduno della Settimana Aviovelica Nazionale Italiana svoltosi a Bresso dal 25-5 al 2-6 dell'anno in corso si classificano ai primissimi posti tanto nella Gara che nel Raduno. (Per i risultati di quest'ultimo, i lettori potranno avere più ampie informazioni nell'articolo dedicato a questo avvenimento).

Inoltre quei mattacchioni di aviemisti si danno da fare e portano a compimento due sondaggi a Civate Camuno in Val Camonica con discreti risultati, ed organizzano nelle estati 1948, 1949, 1950 campeggi di volo libratore per poter completare rapidamente l'istruzione di parecchi piloti che vogliono fare più di quanto non permetta l'istruzione festiva. Non solo, applicano per la prima volta in Italia i ganci baricentrali per verricello ai loro alianti, ottenendo con questo sistema risultati insperati tanto che Ricotti su ASIAGO 2°



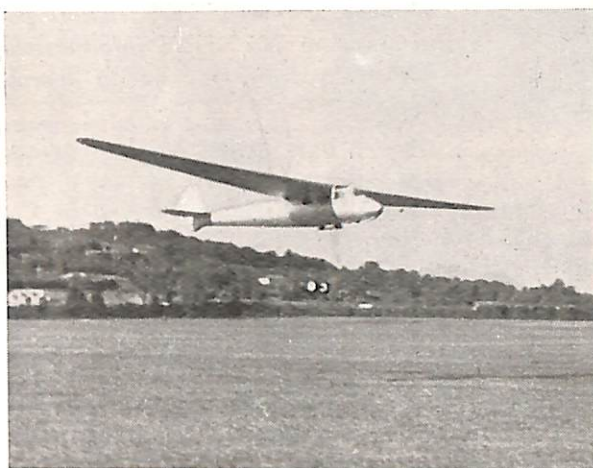
Il Cat. 28 che l'AVM ha riportato agli onori del volo togliendolo da una cantina Torinese (Foto Mantica).



Una bella fotografia del Cat. 28 in atterraggio. Questo veleggiatore continua a dare ottime prove di sé, malgrado la sua costruzione risalga al 1934. Pilota Cattaneo Enrico (Foto Mantica).

stabilisce una quota primato europea per lancio a verricello raggiungendo la quota di 500 metri in 51 minuti secondi (velocità ascensionale sino a 11 metri al secondo!).

Come si vede, in complesso non c'è male « all'A.V.M. si vola di corsa » come dice il ritornello che ogni tanto si sente al campo. L'attività non ha motivo di fermarsi ed i volovelisti di questa esemplare associazione, fanno continuamente nuovi progetti che subito si trasformano in mete da raggiungere, mete che, una volta formulate, divengono spessissimo gli obbiettivi del volo a vela nazionale.



L'I-CICI rientra dopo un volo di gara durante il Raduno volovelistico di Vergiate (1951).

(Sull'aria di « Fidi d'oro »)

Nell'autunno del quarantasette
 uno Zoegling color cesso,
 grande quota soli metri sette,
 starnazzava in quel di Bresso.
 Lunga è la strada da allora percorsa;
 all'Aviemme si vola di corsa

Son sempre in gamba i ragazzi
 della nostra associazione
 han tanta voglia di volare
 e poco, poco chiacchierare!

L'A.V.M. non ha mai avuto centurie di « Mecenati », però ha incontrato nel suo breve ed avventuroso cammino dei fulgidi esempi di solidarietà aeronautica, che le hanno permesso di superare quelle che gli economisti chiamano « congiunture ». Le varie sottoscrizioni alle quali, tutti i Soci hanno dato il loro apporto, sono state coperte con cifre d'arrotondamento, molto significative, dai migliori Amici, nonché dai Soci Onorari e vi si trovano sempre i nomi della « F.I.F.A. » (Federazione Italiana Festeggiamenti Aeronautici col suo Grand Prix Bianchi Milella e col Bozzi del Circolo del Volo dell'Ae. C. Milano), del dott. Gavazzi e del dott. Pagliano. Nei problemi spinosi delle verniciature, delle nuove costruzioni e delle riparazioni la nostra Associazione ha sempre contato sugli Schreiber, Dal Cò, Ambrosini. Nei momenti, poi, di particolare crisi, non solo finanziaria, l'A.V.M. si è sempre buttata verso le ancore di Chiglia, Rosaspina, Guagnellini, Maggi, Dominici ed ha sempre trovato l'attracco.

La navicella corsara dell'A.V.M., che ha avuto l'onore di battere i mari più difficili: del R.A.I., delle Direzioni Civili, dei procellosi C.D.A., degli Aero Clubs e delle Z.A.T., ha sempre trovato, anche in tali luoghi, dei moli di protezione e dei bacini di carenaggio che le hanno permesso di rappezzare le vele e di calatafare lo scafo. Il nostro « Legno », che ha per il primo affrontato la fortezza del « Ministero », ha trovato anche qui, il suo ormeggio ed ha iniziato, da anni ormai, una navigazione legittima battendo bandiera nazionale, ossia « disciplinare n. 1 di volo veleggiato », che serve da guida per tutte le navicelle amiche dei volovelisti italiani.

Il « Vuemme », come qualcuno per brevità chiama il nostro Club, non dimenticherà mai i suoi Amici, anche perchè dimenticarli significherebbe non averne più bisogno, e ciò non succederà mai.

BRIGLIA

..... a Firenze si vola ?

La storia del volo a vela a Firenze è, purtroppo, molto breve e si condensa nella triste favola di come la micidiale prassi burocratica abbia potuto soffocare il risorgere del volo silenzioso sulle rive dell'Arno.

Abbiamo detto risorgere in quanto il volo a vela già fece una certa apparizione in Firenze nel 1938 quando purtroppo per i metodi un po' semplicistici di allora e per un insieme di disgraziate circostanze due allievi, Padovani e Cartei, persero la vita in incidenti di lancio con lo Zoegling.

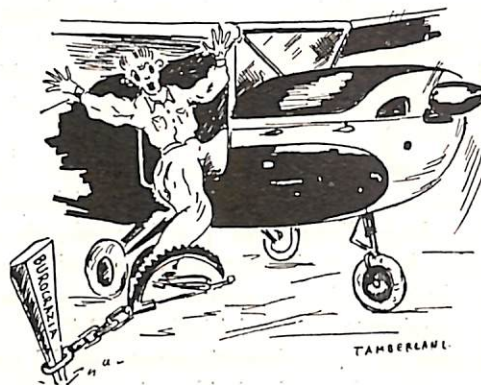
Nel 1945 cominciarono a riunirsi alcuni appassionati, già brevettati o desiderosi di brevettarsi, per tentare di creare un Centro di volo a vela ed un loro delegato fu anche presente nel gennaio 1946 alla prima Assemblea volovelistica di Milano, ove fu creata la FIVV. Il programma non era facile a realizzarsi in quanto a Firenze mancava una qualsiasi premessa favorevole allo scopo, sia di carattere materiale per la mancanza totale di qualsiasi attrezzatura ed equipaggiamento, sia di carattere morale in quanto il volo a vela era un illustre sconosciuto, anzi un misconosciuto per il risultato negativo di vent'anni prima.

Le idee e i discorsi riuscirono a concretarsi solo nel 1948, quando l'Aero Club, avvalendosi anche di una somma raccolta fra i promotori, riuscì ad acquistare l'ossatura di uno Zoegling costruito a Modena dai componenti di quel Gruppo. Fu intalato e completato e finalmente Pastorelli, nell'ottobre, fece alzare nuovamente per aria dopo tanti anni a Firenze un apparecchio senza motore. Ma l'attività didattica non poté avere pratico inizio quell'anno perchè le condizioni atmosferiche si stabilizzarono su una pioggia continua per cui il libratore fu smontato e riposto.

Nel 1949 l'attività riprese in maniera quasi furiosa. Erano una quindicina di ragazzi dall'esperienza di volo più disparata (c'erano i piloti militari, i vecchi volovelisti con B e C, e coloro che mai avevano visto un aliante) accomunati da due cose: una disperata voglia di andar per aria e una scarsità piuttosto consistente di quattrini. Quando il sole spuntava essi erano già sul campo a laboriosamente tirar fuori da un magazzino (non esisteva hangar) il prode Zoegling, parzialmente rimontarlo e poi correre su e giù per il campo con un jeppone preso a nolo che si tirava dietro il libratore. A Firenze infatti si è sempre fatto dell'autotraining con risultati veramente eccellenti non solo per l'efficacia tecnica del lancio stesso, ma anche per la rapidità dell'operazione; basti pensare che il tempo medio impiegato per ogni lancio era di quattro minuti e che in una mattinata siamo riusciti ad effettuare ben 86 lanci.

Dopo la sosta invernale, l'attività fu ripresa nel 1950 in condizioni però di inferiorità, in quanto

lo Zoegling cominciava ad essere insufficiente ed inadeguato sia per coloro che avevano già il brevetto sia per i pivelli che avevano già fatto con il libratore tutto quello che era possibile farci. Per fortuna ai primi dell'estate, con una specie di colpo di forza, si poté entrare finalmente in possesso di uno dei famosi « Asiago » giacenti nelle cantine del Politecnico di Milano, già assegnato a Firenze ma ancora smarrito nell'infernale dedalo delle scartoffie. Con l'Asiago, adottando il « sistema Guerrini » della preparazione preventiva a motore, si contava di riprendere l'attività in grande stile e quando l'Aero Club d'Italia decise l'organizzazione del Raduno Nazionale di Bolzano fu deciso di inviare l'Asiago e due piloti. Purtroppo i lavori di completamento dell'aliante non terminarono in tempo, così che l'Asiago andò a Bolzano ma non poté contribuire all'attività generale. Ritornato in sede fu



messo rapidamente a posto e collaudato dando quindi e finalmente la possibilità di una ripresa effettiva.

Senonchè a questo punto arriva l'idea di sospendere, *sic et simpliciter*, l'attività volovelistica che non sia ossequiente alle norme regolamentari: si ferma cioè tutta l'attività volovelistica in Italia, però con la differenza che mentre in altra parte si può trovare facilmente uno dei vecchi istruttori patentati, a Firenze non c'è nessuno che possa coprire ufficialmente il disciplinare con il proprio nome. Qui comincia la triste via crucis del volo a vela fiorentino. Si trova finalmente un istruttore, il Cap. Bassi, già dirigente della vecchia Scuola di Pistoia: tutto sistemato? Nemmeno per sogno. Il Bassi — dice il Ministero — deve prima effettuare un periodo di allenamento presso una scuola autorizzata. Ma noi non siamo autorizzati fino a quando Bassi non sarà riallenato.

Passa l'inverno e con il '51 arriva il Corso Istruttori a Roma. Credereste che alla capitale si riesca a far accogliere un nostro candidato? Non si riesce a mandare nessuno (e poi qualcuno ora viene a lamentarsi perchè a quel corso non furono coperti

QUESTO IL VOLO A VELA

Per la prima volta dalla fine del conflitto si può oggi fare il quadro della situazione volovelistica e considerarne i vari aspetti senza correre il rischio — come al contrario fino all'anno scorso almeno — di dover cambiare metà dello scritto diventato vecchio o superato nel breve volger di tempo che va dal modesto lavoretto di tavolino a quello più pesante della messa in linea dei caratteri di piombo.

Sei, sette penosi anni di ebollizione, di assestamento, di orientamento, di voltafaccia, di tutto quel che vuoi tranne il bel complesso caldo e forte di una attività di volo concreta e serrata. Non facevi in tempo a considerare con piacere che due vecchi brontoloni della sottospecie volovelisti si erano finalmente messi d'accordo, che altri tre stavano prendendosi per i capelli.

Tutti abbiamo litigato, tutti abbiamo tirato in ballo una montagna di fesserie, tutti abbiamo tentato di metterci in tasca l'alante del Ministero e tutti — infine — abbiamo sognato di farla una buona volta finita con le dita negli occhi a vicenda.

Perchè a migliaia e a quintali, siam d'accordo, avremmo voluto contare le nostre ore di volo e riempire i nostri libretti di volo e perchè invece abbiamo dovuto rifare un volo a vela dal niente. Proprio per questo perchè.

Che ora uno possa svolazzare come gli pare non è per niente vero, ma almeno — e se è di buona volontà — la voglietta se la leva in modo alquanto passabile. Basta, a riconferma di quella buona volontà, che metta in programma il più costante ed il più spassionato degli spiriti di sacrificio.

La scala — resa schematicamente — del nostro ancor scarno volo a vela si riduce in questi estremi: Ministero della Difesa Aeronautica (ente superiore ad intervento generico ed indiretto), Aero Club d'Italia sentito il parere consultivo della Commissione per il Volo a Vela (ente direttivo competente, disciplinante ed attuante — se così si può dire), Aero Clubs periferici (enti locali con caratteristica di « nuclei di condensazione » ed attualmente, nella mag-

gior parte dei casi, con funzioni di passa-carte), Gruppi di Volo a Vela (vale a dire complessi di gente tra l'appassionata e la disgraziata che « Jan-no » materialmente tutto: dal progetto sulla carta al volo pilotato). Ecco la gerarchia che oggi in Italia riesce a mandar per l'aria poco più di una trentina di macchine dei più disparati tipi.

Niente ormai più sorprende oggi un volovelista; nemmeno questa ultima triste riapertura della vecchia conosciuta piaga della scarsità dei mezzi. Ma se alcuno chiede — un po' alla profana — il perchè e il percome, si scalda pur sempre come una caldaia. Discorso violento, lungo, da fedele ad oltranza, appassionato, quasi iroso, con l'eterna conclusione: denaro. Denaro occorre e denaro nessuno ne caccia. Non è nè calcio nè ciclismo nè pugilato nè altre balle del genere: è aviazione pura, quindi quattrini soltanto nei sogni.

Qui allora, se hai cuore, capisci chi sono questi volovelisti e qui ti auguri di vederli un giorno arrivare dove loro da tempo son ben convinti d'esserci presto. Qui allora, i pochi striminziti ma sempre miglioranti risultati alla mano, intuisci come dal niente si possa metter su una flotta, un'aziendina di costruzioni, un assieme prezioso di specialisti, di attrezzatura, di esperienze e di piloti. Già, di piloti autodidatti che fanno invidia a tanti « vecchietti » del volo a motore; di sbarbatelli che aprono il becco e mettono in bell'imbarazzo quanti credevano all'eterna planata dei « così senza elica », di costruttori-piloti che van sulla loro macchina frutto di notti bianche e di tirate di lima da spaccar le braccia.

Così quei benedetti trenta alianti — pochi, tremendamente pochi — son la base sicura dei trecento del vicino domani.

Proprio perchè son mandati in volo dalle volontà di ferro (come non è davvero retorica!) di gente come quella che abbiám visto.

Ed è una selezione dura, che non perdona, fredda come un calcolo matematico.

Così, all'incirca.

.... a Firenze si vola ?

(continuazione da pag. 27)

nemmeno i posti disponibili). Dopo 15 giorni avrebbe dovuto cominciare il secondo corso: ma il nostro candidato Scarselli Carlo, che dopo vivaci diatribe riuscì ad ottenere l'alto consenso, è ancora ad aspettare l'inizio del corso. E' passato un anno.

Tutta la scuola fiorentina ha dovuto aspettare un anno e mezzo per riprendere. Poi finalmente la Dea bendata ci ha mandato Mantelli, piovuto letteralmente dal cielo come la manna. Ora il disciplinare

Si lavora intensamente soprattutto a preparare gli istruttori che dovranno sostituire Mantelli alla direzione dell'attività di volo; nel frattempo una ventina di allievi non solo di Firenze, ma anche di Lucca (3) e di Pisa (1) stanno svolgendo il periodo preparatorio su velivoli a motore.

Sarà la volta buona? Speriamolo, perchè i poveri cristi che in Piazza Antinori si sono mangiati il fegato per fare il volo a vela a Firenze, sono veramente all'estremo delle loro risorse morali e fisiche.

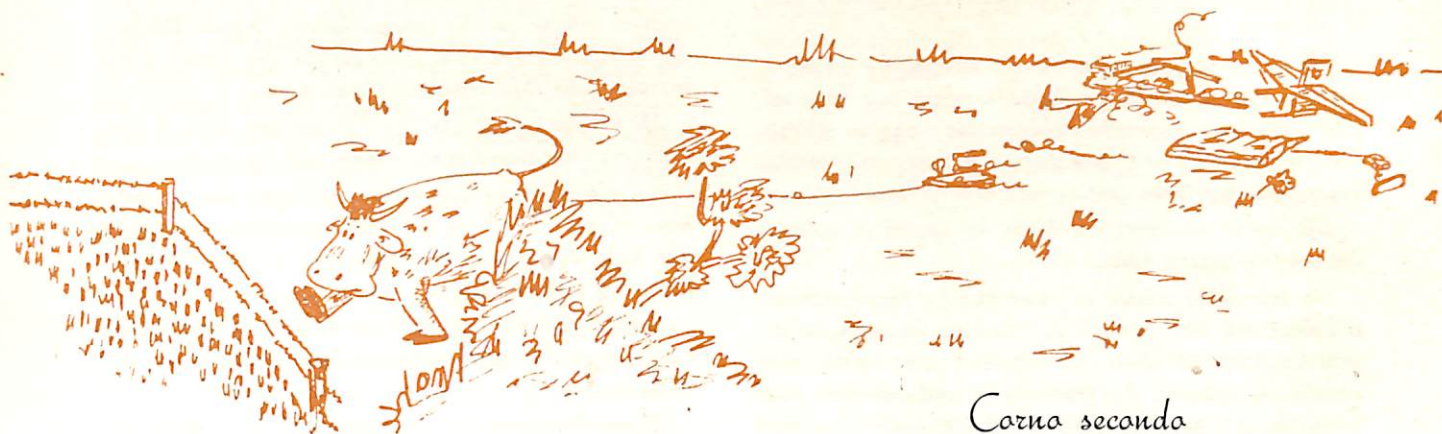
Se è la volta buona, l'Aero Club di Firenze conta di completare l'attrezzatura

Io di volo a vela non ci capisco un



La ballata del verricella

di ECCI



Corna prima

Passa un giorno, passa l'altro
mai non viene il giorno bello
che si possa per il campo
rivedere il verricello.
Per adesso i volatori
se la cavano coi tori:
agitando uno stendardo
parte il toro come un dardo
trascinando, un po' ansimante,
con lo spago l'aliante.
L'altro giorno, per disgrazia,
una bestia poco sazia
preferiva allo stendardo
un bel campo pien di nardo:
volta secco quel balzano
scarta, e gira l'aeroplano,
dieci metri fa a ritroso...
dieci giorni di riposo.

Corna seconda

Riparato, l'apparecchio
brilla al sole come specchio.
Manca ancora il verricello:
si riprende col torello.
Contro il nardo, il bicornuto,
sopra gli occhi ha un bell'imbuto,
che gli limita lo sguardo
solamente allo stendardo.
C'è un dettaglio interessante:
che l'imbuto è un po' oscillante,
cosicchè viene diretto
dal pilota (con cavetto).
Spicca il drappo sull'erbeta:
parte il toro: è una saetta,
l'anemometro è a sessanta,
il pilota lieto canta:
tutto sembra andare bene
quando, a un tratto, cosa avviene?
Agli orecchi del cornuto
— dolce qual suono di liuto —
sugli evviva si distacca
il muggito di una vacca.
Frena il toro come un mulo:
l'aeroplan gli va nel... (licenza poetica)
è uno scontro disastroso...
dieci giorni di riposo.



Corna terza

L'apparecchio, con pazienza,
vien rimesso in efficienza:
ed al toro, con del crine,
vengon messe le sordine.
Si riparte: tutto bene!
Vien premiata alfin la speme!
Tutti gridan pel sollazzo:
fila il toro come un razzo,
va l'aliante, bello, stabile,
a una quota formidabile,
sotto un cumulo gigante
che gli sta proprio davante:
qui comincia a spiralar



e di molta quota a fare
sale, sale sempre più:
ma anche il toro viene sù.
Attaccato per la coda
scalcia, strepita, dondola:
il pilota — disgraziato —
dello sgancio s'è scordato.
Atterraggio. Si capisce,
qui le cose non van lisce,
con quel toro lì davante
che s'impiglia nelle piante:
è un affare un po' rischioso...
dieci giorni di riposo.



Corna quarta

Come al solito, l'aliante
(che ha sbattuto nelle piante)
è un po' rotto: viene tosto
riparato e messo a posto.
Sullo sgancio viene messo
un manopolo da cesso
grosso, in giallo verniciato,
affinchè non sia scordato.
Visto il buono risultato
che col tor s'è ricavato,
cavo elastico è adoprato
che dal toro vien tirato
e con sgancio ben diretto
farà fare un bel voletto.
Mentre il cavo vien tirato
il pilota, già montato,
vuol veder se bene vada
quello sgancio giallo-giada.

Il manopolo impugnato,
tira a fondo quel dannato:
e il torel si può vedere
a volar, chè nel sedere
come frusta gli è arrivato
il cavetto già tirato.
Come dardo, quale fulmine,
più veloce del balen,
infuriato corre, vola,
passa sopra fino al tren:
per fortuna va con regola,
gira sempre alla sinistra
come deve far chi vuole
circolar sull'aeroport.
Ma fermarlo, è una parola:
tutti quanti stan sugl'alberi,
stando attenti solamente
a non esser troppo in bas,
Passa un giorno, passa l'altro
mai fermar si può il torello:
e così venne alla fine
aggiustato il verricello.





Ambrosini "G. F. 4 RONDONE,,

....."la migliore macchina sportiva del mondo,,

Soc. AERONAUTICA ITALIANA - Ing. AMBROSINI & C. - MILANO



GUAGNELLINI IGINIO dell'Aero Club di Milano ha conquistato per il 1951 il titolo di "CAMPIONE ASSOLUTO ITALIANO AEROSPORTIVO" impiegando in tutte le prove valedoli per il campionato, l'apparecchio "AMBROSINI GF 4 RONDONE" biposto da turismo con un motore da 90 Cav. Nell'ultima prova, il "GRAN PREMIO MILANO" ha realizzato una media di km. 251.237. Nel 1952 ha vinto il Giro Aereo di Sicilia e il Gran Premio di ROMA.

UN GIORNO HO COMINCIATO ANCH'IO

La prima volta che mi sono alzato da terra, da solo, con un aeroplano, mancava poco a un temporale imponente. L'istruttore, prima di lasciare che il verricello mi trascinasse per aria, aveva appunto finito di dire: « Abbiamo ancora un quarto d'ora di tempo prima che piova, vai subito approfittando di questa calma ideale, poi mettiamo tutto nell'hangar ». E io mi ero appollaiato sul seggiolino dello Zoegling mentre in un cielo impossibile le nuvole si rincorrevano lentamente come in un film al rallentatore. E' già tutto un programma tutto ciò. Così non chiedetemi perchè ogni volovelista si senta un poco « il figlio dell'uragano ». Ma non precorriamo i tempi. Un giorno a una festa di amici, s'era alzato un poco il gomito e non c'era chi non raccontasse le più colossali spaccate per far colpo sulle ragazze che ascoltavano attonite e un poco sbigottite. A me venne in mente di raccontare qualche avventura di volo. Ma tanto per non ripetere cose già dette da un altro non volli parlare del volo a motore, bensì mi misi con enfasi a descrivere l'arcana bellezza del volo silenzioso. Quando ebbi finito, i più se n'erano andati, ma io mi ero talmente convinto di quanto avevo detto che decisi così, poco seriamente, di andare a vedere cosa si poteva fare per volare a vela.

Allora, circa due anni fa, io credevo che ci si iscrivesse a una scuola e poi si facesse un corso regolare con tutte le comodità, quando si voleva. E andai all'Aero Club dove mi dissero che per il volo a vela bisognava parlare con « quelli del volo a vela » perchè nessuno ne sapeva niente della loro attività e tanto meno della loro scuola. Ritornai alle ore più pazze e trovai finalmente una brava persona che mi diede i ragguagli necessari e ricevette la mia iscrizione alla associazione e alla relativa scuola di volo. E fu così che un giorno anch'io mi recai al campo « a vedere un po' come stavano le cose ». Non avevo ancora fatto nemmeno gli esami teorici e non ne sapevo proprio nulla del volo a vela. A mala pena trovai la via del campo. Ero con amici che avevo convinto a seguirmi per farmi coraggio. Due giovani sposi, lei azzurra di sci, lui campione italiano o quasi di vela. Confidavo nel loro coraggio e nel loro appoggio quanto meno morale. Dunque giungemmo al capannone dell'A.V.M. nelle prime ore del pomeriggio. Non era ancora cominciata l'attività vera e propria e quel giorno nessuno volava. Quando scendemmo dalla macchina i miei amici ed io ci trovammo un po' spaesati in quel posto con quella strana gente che faceva come se noi nemmeno fossimo arrivati. I più, vestivano nelle fogge più strane, curiosissime tute di un numero imprecisato di colori stinti, maglioni poderosi che contrastavano stranamente con un semplice paio di slip. Altri avevano risolto il problema restando in mutande. L'hangar sembrava un laboratorio di formiche dove in silenzio ognuno sapeva già quel che doveva fare. Avanzai timida-

mente seguito dai miei amici e chiesi dell'istruttore della scuola. « Sono io » mi rispose uno di loro che stava dando della vernice a un pezzo di compensato la cui sagoma mi fece arguire dovesse trattarsi di un pezzo di aeroplano. Era un tipo cui si sarebbero dati 27 o 28 anni, coi capelli ondulati e un po' crespi, due occhi che prima ancora che uno avesse parlato, pareva sapessero già tutto e avessero capito che tipo era « il pollo ». Gli offersi da fumare per imbonirmelo un poco, poi incominciò a parlare lui a frasi brevi, smozzicate e concitate. Mi disse qualcosa che ora non ricordo più e mi invitò a restare senz'altro al campo per tutto il pomeriggio per vedere cosa avrei poi dovuto fare. Dissi che non potevo e che i miei amici non avevano tempo. Quello mi guardò con uno strano sorriso, mi squadrò ancora una volta da capo a piedi poi disse: « Il solito tè, o la canasta eh! ». Io guardai la sua tuta logora e stinta e poi me e i miei amici, in abiti civili e mi sentii a disagio: « 'cchè canasta — feci io — devo andare a lavorare, faccio il giornalista ». Credevo di averlo convinto. Mi guardò ancora, male stavolta: « Ah, uno di quelli che si buttano a pesce sugli incidenti aerei e poi raccontano un sacco di balle ». Non sapevo più cosa dire. « Lo so com'è 'sta storia — proseguì implacabile — sono giornalista anch'io ». Mi sforzai di sentirmi a mio agio. Egli disse: « Bene, bene, allora ci intenderemo ». Poi i miei amici ed io ripartimmo.

La giovane moglie del mio giovane amico del volo a vela non ne volle più sapere e così un bel giorno il mio amico mi tradì. Rimasi solo. Verso la fine di aprile, in una mezza cantina di via Conservatorio, ingombra di un po' di tutto, superai le prove teoriche e fui ammesso a frequentare il corso pratico. E venne così una domenica di maggio col sole che, sul campo, martellava la testa e spremeva il sudore anche dalle suole delle scarpe. Per qualche ora, come tutti gli altri, mi diedi da fare a rimorchiare alianti, a recuperare il cavo del verricello, a portare acqua per il motore della « jeep » che serviva per i recuperi, e un sacco di altre cosucce. Finalmente il grande momento. L'istruttore ordina che sia messo in linea lo « Zoegling » e gli allievi debuttanti sono corsi da un fremito. « Ah se ci fosse il mio amico, anche senza la moglie », pensai io.

Tutti raccolti attorno all'istruttore ascoltiamo le ultime raccomandazioni, poi il primo si siede sul seggiolino. Non ricordo altro. Lo vedo ancora partire, sobbalzare lentamente sulle asperità del terreno, e finire senza infamia e senza lode la sua prima « strisciata ».

« Ora tocca a me — pensai — vedranno! ». Mi sedetti sul seggiolino e mi sentii subito a disagio. I piedi erano molto più in alto di quanto pensassi e la posizione mi sembrava oltremodo scomoda. L'istruttore mi raccomandò di stare attento alle ali e mi

chiese un'altra volta cosa avrei fatto se l'aeroplano si fosse inclinato da una parte o dall'altra. Gli risposi che avrei corretto spostando la « cloche » dalla parte opposta a quella dell'inclinazione. « Bene — mi disse — allora vai ». Venne a reggermi l'ala uno degli individui più caratteristici dell'ambiente. Ricordo che si chiamava Vittorio Laudi. Era giovanissimo ed erculeo. Aveva la mania di dare la mano in un modo oltremodo violento facendo crollare a terra il malcapitato che si era incontrato con lui. Poi, dava manate sulle spalle da far scoppiare una mina e diceva sempre a chi lo mandava al diavolo: « Io ti spacco l'ombrello ». In compenso però era abilissimo nel riparare la radio del campo da lui stesso costruita in gran parte. La sua forza serviva a tutto il gruppo quando occorreva spostare un aeroplano.

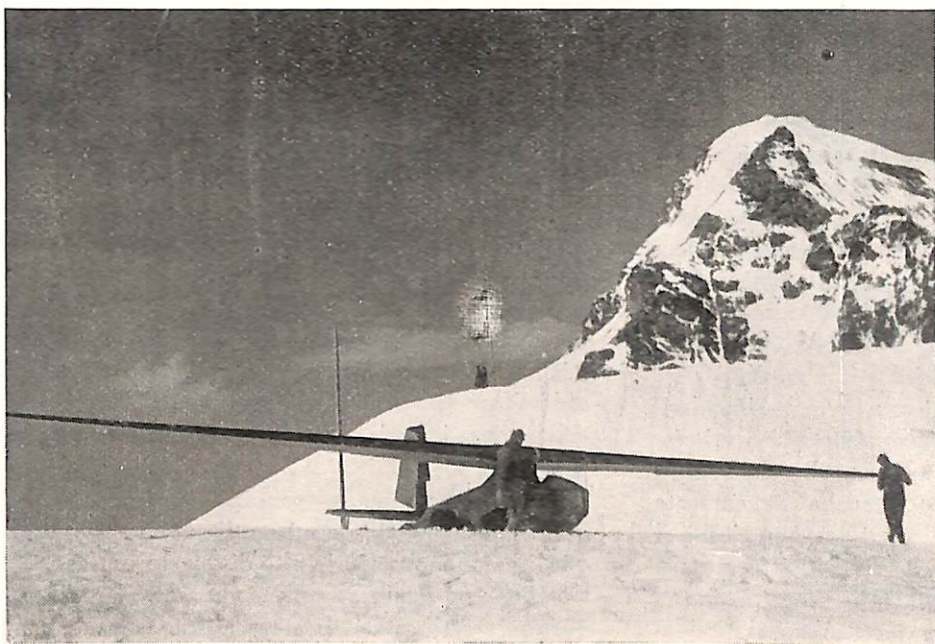
Ci pensava lui da solo, a volte, e sembrava un cavallo da tiro bretone. Quella volta dunque mi tenne lui l'ala e io mi sentivo un po' imbarazzato per un mucchio di ragioni, ma il vedermelo vicino mi servì a calmare i nervi. Poi cominciai a strisciare. Fu uno spettacolo pietoso. Forse mi ero immaginato di scivolare su un bigliardo e invece ero su un campo per carri armati. I sobbalzi continui mi toglievano il fiato e la cintura mi stringeva troppo e mi faceva stravedere. Agitai la « cloche » come un manico di scopa, disordinatamente a destra e a sinistra, pedalai come se invece che su un aeroplano, sia pure inchiodato al suolo, mi fossi trovato ai giardini pubblici su una automobilina a pedali.

A un certo punto la strisciata finì. Mi accorsi che ero solo a metà del percorso e capii che avevo fatto così male che mi avevano dovuto fermare prima, perchè non arassi il campo con le ali. Mi sentii umiliato e avvilito. Non osavo pensare al mio ritorno e a quello che mi avrebbe detto l'istruttore. Invece mi corse incontro l'istruttore in seconda. Un tipo tutto diverso dal primo. Con un largo sorriso su una faccia abbronzatissima e ... in mutande. Mi disse quattro parole, mi aiutò a rimettermi in linea e mi fece ripartire con la convinzione che si trattava in fondo

di una sciocchezza semplicissima. Il ritorno andò molto meglio e non toccai più la terra con le ali. L'inizio, sia pur con difficoltà, era stato superato. Cominciai anche ad adattarmi alla vita al campo dove l'attività cominciava la domenica mattina con lo spuntar del sole. Partivo da casa in « Lambretta » col faro acceso per andare a tirar fuori gli alianti e il verricello prima del sole. Avevo fatto conoscenza anche con tanti volovelisti e ormai li riconoscevo nel buio arrivando all'hangar. C'era un tipo curiosissimo, alto e magro, che non ho mai visto volare ma che lavorava come un negro e si aggirava per il campo in mutande e con un grosso paio di stivali tipo esercito tedesco. Un altro, arrivava in macchina e per adeguarsi alla situazione si cambiava il vestito civile con un paio di calzonacci blu e una camicia stinta e poi aboliva le scarpe continuando la vita in zoccoli. Ogni tanto gli andava male qualche atterraggio ed offriva spunti emotivi a tutti quanti. L'istruttore allora si levava dalla testa un frammento di un antico feltro e, dopo averlo lungamente brandito e brancicato, lo sbatteva per terra con un moccolo. Poi se lo rimetteva e tornava tranquillo come prima.

C'era un contadino per spiegare le cose al quale bisognava convincerlo che l'aliante andava trattato in un dato modo. Quando « strappava » un poco gli chiedevano: « Ma tu faresti così con la tua fidanzata? ». E quello impassibile: « Io non ce l'ho la fidanzata ». Allora gli dicevano che l'aeroplano doveva accompagnarlo più lievemente, quasi accarezzare i comandi. « Fa conto che sia tua madre » provavano a dirgli ricordando l'insuccesso dell'argomento-fidanzata. Ma quello di rimando: « Non ce l'ho più la mamma ». L'istruttore questa volta rimaneva male e il contadino volava male. Poi finalmente l'istruttore ebbe un lampo di genio. « Fa conto che sia la tua vacca » gli disse. Da quel giorno il giovane rurale cominciò a migliorare.

GIANFRANCESCO GONZAGA



Pur essendo uno sport prettamente estivo, il volo a vela viene effettuato dagli appassionati anche durante la cattiva stagione (i sondaggi dell'AVM ne sono una prova). Questa foto risale al 1933. La passione e l'entusiasmo dei volovelisti sono sempre stati esemplari.

GLI ALIANTISTI DEVONO ESSERE IN GAMBA

Non è senza disappunto che, ricevendo il cortese invito a scrivere qualcosa per questo numero unico, mi sono visto ancora una volta assegnare un tema di carattere militare: « Il volo a vela nell'impiego bellico ».

« Assegnare » è per la verità un verbo troppo categorico perchè gli svegli ed attenti ragazzi dell'A.V.M. ne facessero uso. Ma è un fatto che, pur lasciandomi piena libertà di scelta, il tema me l'hanno ugualmente indicato.

Evidentemente l'aver portato per tanti anni le stellettoe costituisce ormai per me una condanna alla quale non potrò sottrarmi vita natural durante. E sono certo che, se al direttore di una rivista di ginecologia saltasse in testa di chiedermi un articolo, mi assegnerebbe come tema: « I vantaggi del parto prematuro agli effetti dell'anticipazione del servizio di leva » o qualcosa del genere.

Comunque, condanna o no, devo dimostrarmi all'altezza di questa usurpata fama di competenza e sono costretto a sciupare un argomento così bello come quello del volo a vela, considerandolo sotto il triste punto di vista dell'impiego bellico. Il solo modo di cavarmela senza ricorrere a noiose impostazioni dottrinarie è quello di riferirmi a qualcosa di concreto, a qualcosa che sia realmente accaduto e che si presti ad essere utilmente commentato. E nulla mi sembra essere più istruttivo del resoconto di un'operazione di aviosbarco a mezzo di alianti, condotta e fallita in grande stile per deficienza di addestramento: intendo riferirmi all'aviosbarco in Sicilia degli aliantisti della I Brigata Aviotrasportata Britannica.

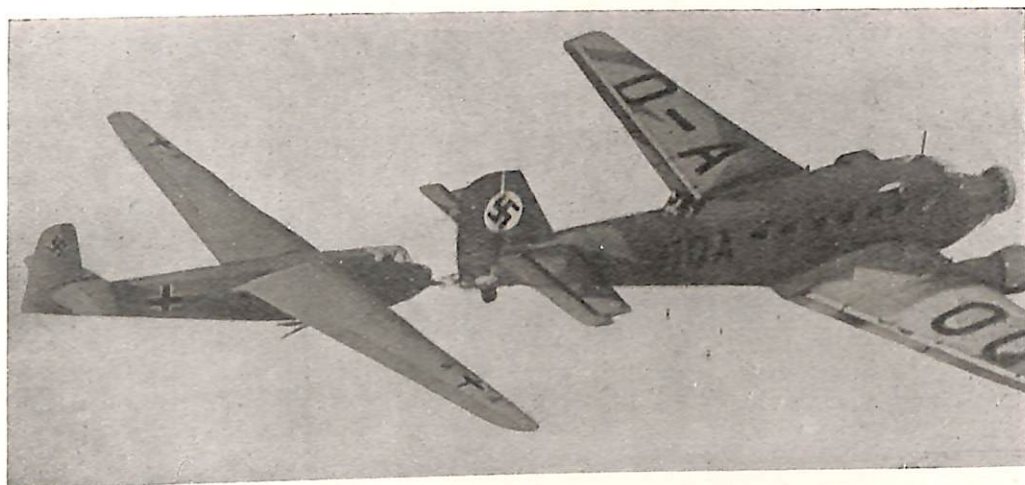
Rileverò per incisto che Winston Churchill, il più informato storiografo dell'ultimo conflitto, nel par-

lare di questa operazione, che ebbe luogo nella notte sul 10 luglio 1943, finisce stranamente per confonderla con quella della I Brigata Paracadutisti che si svolse tre giorni dopo e che ebbe in comune con la prima soltanto il fallimento. Probabilmente questa confusione è derivata dalle sollecitazioni dell'Editore che tende a far condensare l'opera in modo che Churchill esaurisca la trattazione della seconda guerra mondiale prima che scoppi la terza.

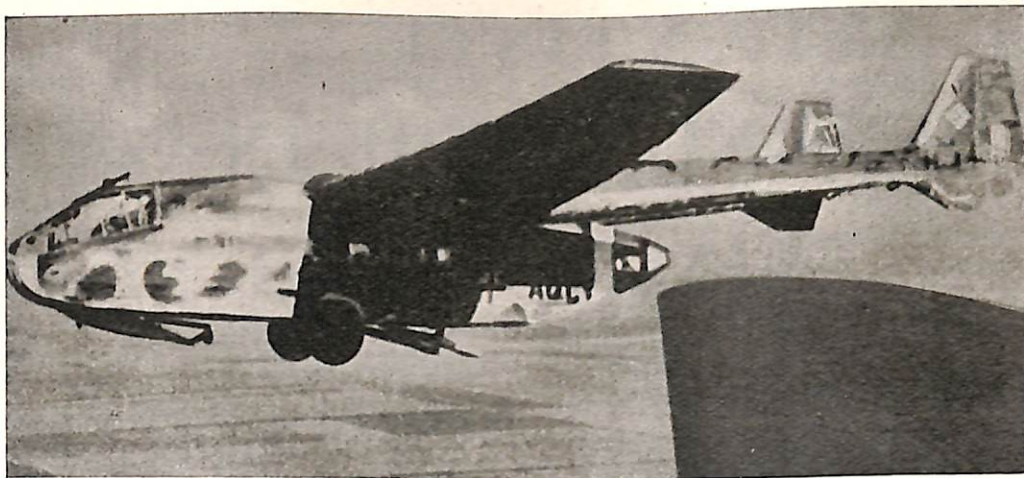
In ogni modo l'operazione che interessa più direttamente gli aliantisti è quella del 10 luglio ed è quindi di questa che parleremo, valendoci di vari resoconti tra i quali primeggia quello dettagliatissimo pubblicato a suo tempo sulla Revue Militaire Suisse dal colonnello Nicolas.

Obiettivo dell'operazione era la conquista da parte di truppe aviotrasportate a bordo di alianti, delle principali batterie costiere e dei caposaldi della piazzaforte marittima di Siracusa-Augusta, nella fase immediatamente precedente l'azione di sbarco dell'VIII Armata britannica.

La sera del 9 luglio 1943, verso il tramonto, da sei aeroporti tunisini decollarono per la Sicilia 109 Dakota del Comando Aerotrasporti Statunitense e 28 apparecchi della R.A.F., portandosi dietro a rimorchio 137 alianti sui quali aveva preso posto la I Brigata Aviotrasportata Britannica, costituita da due battaglioni di fanteria, una compagnia di guastatori e una compagnia di sanità, per un totale di 1600 uomini. Tra gli alianti, 8 erano di tipo pesante e trasportavano ciascuno 32 uomini con equipaggiamento completo; gli altri erano di dimensioni inferiori ed avevano a bordo o 18 uomini equipaggiati o un numero inferiore di uomini e una jeep. L'ordine d'operazione prevedeva per i primi uno sgan-



I tedeschi hanno fatto largo impiego di alianti nell'ultima guerra mondiale sperimentando e migliorando sistemi e pratiche di volo, di traino, di sbarco.



Il più famoso degli alianti da sbarco europei: il Gotha costruito dai tedeschi.

cio a 2500 metri di distanza dalla costa e a 1600 metri di quota; per gli altri la quota di sgancio prevista era di 600 metri.

Per quanto le condizioni atmosferiche non fossero favorevoli, il volo di avvicinamento si svolse con assoluta regolarità ed è certo che gli sganci furono tutti effettuati alla quota prescritta. Più difficile è stabilire invece se sia stata giustamente apprezzata la distanza della costa al momento dello sgancio. Quel che è certo è che dei 137 alianti ben 47 finirono in mare con gravissime perdite di uomini e di mezzi, 78 si sparpagliarono in un raggio di 60 chilometri e soltanto 12 riuscirono ad atterrare in vicinanza degli obiettivi loro assegnati.

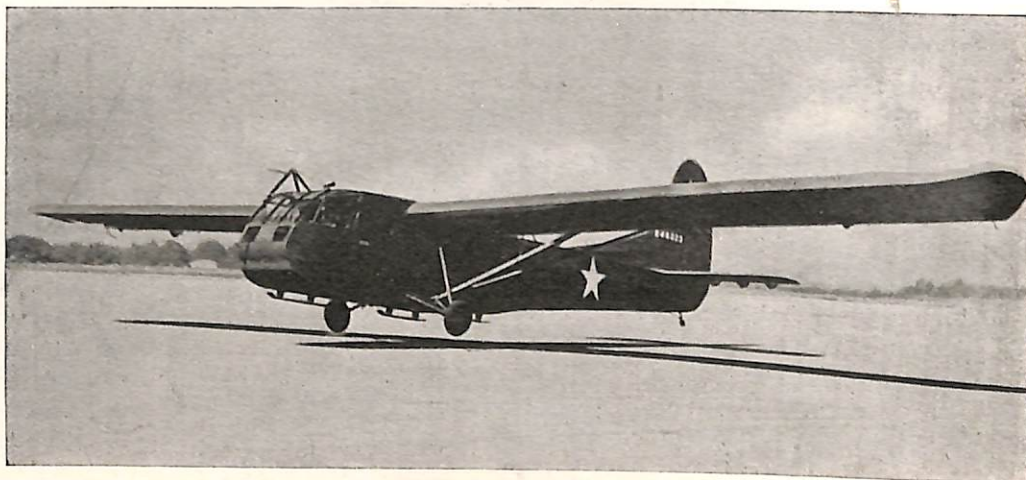
Appare evidente che se l'occupazione delle batterie e dei caposaldi fosse stata condizione indispensabile per lo sbarco dell'VIII Armata, l'intera operazione sarebbe fallita. Il fatto che si trattasse soltanto di un'azione di appoggio il cui fallimento fu praticamente privo di conseguenze agli effetti dell'invasione, non sminuisce però in alcun modo la gravità della cosa, non fosse altro che per il forte numero di vittime umane che provocò.

Le notizie divulgate su quella operazione, per quanto particolareggiate, non consentono di stabilire con assoluta esattezza quali siano state le cause del disastro, anche se è presumibile che la severa

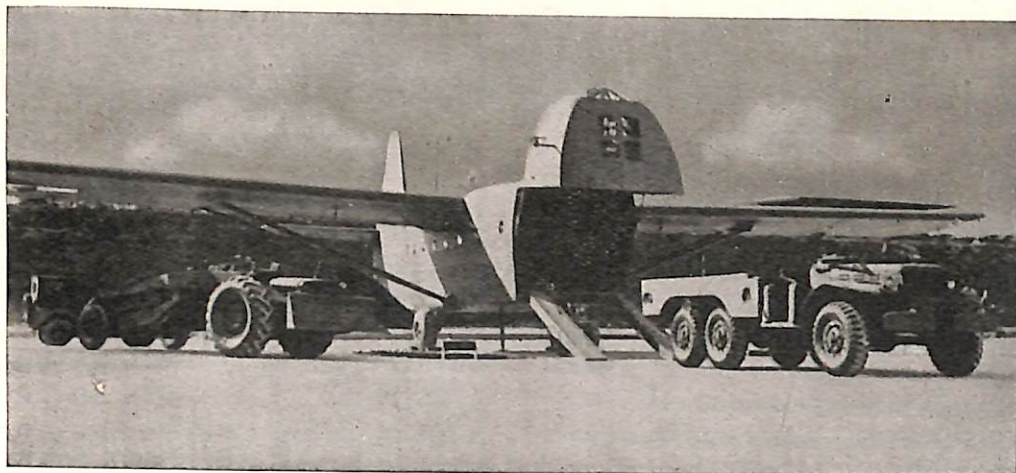
inchiesta condotta a suo tempo dal Comando interalleato abbia permesso di individuarle. Sarebbe assurdo che, mancando di dati tecnici, noi pretendessimo di fare un'inchiesta per conto nostro basandoci soltanto sugli elementi noti, la cui drammaticità è fatta più per impressionare che per illuminare. Tuttavia l'esame di questi elementi può ugualmente consentirci di fare alcune considerazioni utili e di arrivare a qualche conclusione.

Si è parlato di una relativa avversità delle condizioni atmosferiche, con presenza di un forte vento da terra. In un'azione di aviosbarco a mezzo di alianti, l'influenza delle condizioni atmosferiche è di importanza tale da rendere poco credibile che i comandi alleati si siano in quell'occasione basati su semplici previsioni meteorologiche, senza effettuare controlli atmosferici in loco; cosa che per loro non sarebbe stata difficile dato che avevano ormai ottenuto in Sicilia una assoluta supremazia aerea. Se veramente il comando che organizzò l'azione non si preoccupò di fare eseguire all'ultima ora questi controlli, buona parte delle responsabilità del disastro ricadono su di esso.

Ma gli esecutori non ne vanno ugualmente esenti. Ammesso che la quota e il punto di sgancio degli alianti fossero stati stabiliti in base a previsioni meteorologiche errate, non aggiornate o comunque in-



Un aliante militare americano in atterraggio.



Le possibilità di carico degli apparecchi senza motore militari sono veramente eccezionali. Ecco un aliantista americano che, apertosi in due, scarica dal capace ventre una camionetta.

complete, si deve supporre che durante il volo di avvicinamento neppure uno dei 137 equipaggi rimorchianti e degli altrettanti rimorchiati abbia accertato l'esistenza di un forte vento che in qualche modo deve aver influito sulla rotta. Per poter scagionare tutti si dovrebbe ammettere che il vento fosse localizzato alla zona di sgancio o si fosse levato proprio all'ultimo momento.

In questo caso, però, appare evidente il diverso grado di addestramento degli aliantisti, 92 dei quali raggiunsero ugualmente la costa. Questa differenza di abilità e di preparazione è inoltre confermata anche dal fatto che, tra quei 92, 80 si sparpagliarono — come si è detto — in un raggio di 60 chilometri, mentre 12 atterrarono nelle immediate vicinanze degli obiettivi loro assegnati. Se consideriamo che i soli nostri reparti che subirono nella notte l'attacco di piccole squadre di truppe aviosbarcate furono quelli dislocati nelle batterie costiere di Capo Murro di Porco e quelli nei pressi del ponte sull'Anapo, dobbiamo riconoscere che gli obiettivi di quei 12

alianti erano i più facili a individuarsi. Ma l'estensione e la profondità della zona nella quale finirono gli altri 80, dimostra che l'influenza del vento non fu proibitiva per questi come lo fu per i 47 che caddero in mare con il loro carico.

E' chiaro che, se dovessimo continuare a fare considerazioni di questo genere, potremmo andare avanti per un pezzo, senza però arrivare ad alcuna conclusione precisa. Quelle che abbiamo sin qui fatte ci permettono però di stabilire almeno una cosa: che mentre per i piloti degli apparecchi rimorchianti le eventuali differenze in abilità non ebbero alcuna influenza perchè, con motori ed eliche a disposizione, si va avanti lo stesso, per gli aliantisti, a parità di difficoltà, ci fu chi se la cavò egregiamente, chi per il rotto della cuffia e chi non se la cavò affatto.

Nulla di meglio di questo potrebbe confermare che nel volo a vela, cioè nel volo fatto senza l'ausilio di manette, c'è una cosa che conta al di sopra di tutte: il « manico ».

FRANCO PAGLIANO

Gara

MANIFATTURA BIANCHERIA INDEMAGLIABILE

VIA POMPEO CAMBIASI, 4
TELEFONO 28.73.12

MILANO

LA RAGAZZA DEL VOLOVELISTA

Siamo sul campo di volo: un volovelista si prepara a partire con un aliante per un tentativo di volo veleggiato. Un rapido saluto al gruppo di amici che resta a terra e che risponde al suo indirizzo con un coro d'auguri affettuosamente impertinente; uno scambio di muta intesa con la sua ragazza, ed insieme si avviano verso l'apparecchio che attende un centinaio di metri più in là. La sigaretta è ancora accesa fra le labbra del giovane, ma egli non ha più voglia di finirla: ormai sono giunti a pochi passi dal trainatore, ancora un breve indugio per gli ultimi scambi di idee con l'istruttore: un'altra boccata di fumo, poi la rapida traiettoria del fuoco che si spegne schiacciato nell'erba. Il pilota è pronto: la sua alta figura s'inchina lievemente a sfiorare con lo sguardo gli occhi della ragazza che sorridono luminosi; un attimo di fusione delle loro anime che si abbracciano prima del distacco. « Buona fortuna! » sussurra la voce di lei con salda fermezza, ma in fondo all'augurio trema un cumulo di avvertimenti repressi che l'impaziente sicurezza di lui cancella con un sorriso rassicurante. Chiuso nello stretto abitacolo il volovelista esamina ancora una volta gli strumenti di bordo, e, tergendosi il sudore dal volto, segue attento le mosse del pilota dell'apparecchio trainatore, che lo porterà ad un migliaio di metri di quota, da cui poi, solo, inizierà la sua avventura alla conquista di mete ambiziose.

Nel campo, si guarda tutti a quel punto dove un motore freme con sempre maggior potenza nel giro vorticoso dell'elica. La ragazza, immobile, gli occhi socchiusi, attende ancora un cenno della sua mano; e quel cenno verrà prima della partenza, anche se il viso del pilota è ormai chiuso e dimentico della terra. Ecco, stanno decollando! Il trainatore si è lanciato sulla pista, e l'aliante si solleva dolcemente, agganziato alla tenue ed imperativa catenaria del cavo d'acciaio. Al primo passaggio sul campo, un braccio repentino scatta nell'aria, agitando insistente la mano in un ripetuto saluto; sempre quello della « sua » ragazza il primo, cui seguono tante altre mani in amichevoli cenni.

Così è partito il volovelista, per affrontare un'altra prova sportiva e di studio. Molti occhi seguono quelle due forme che velocemente rimpiccioliscono, ma uno sguardo sarà l'ultimo ad abbassarsi: la ragazza è rimasta ancora per qualche momento immobile sulla distesa libera, sola in mezzo al verde del campo, il viso sorridente rivolto in alto a cercare ciò che gli occhi individuano appena e l'orecchio percepisce come un tenue sospiro; è quello il respiro di un essere che conosce la gioia di innalzarsi e di volare, e la giovane lo coglie trepidante come il segno di una vita a lei cara che continua in un'altra sfera.

E' il « suo » uomo che le trasmette in quell'eco le vibrazioni di quel meraviglioso sogno che sta vivendo. Ella lo sa: perciò è rimasta come in attesa, e si fa schermo con le mani, perchè il riverbero solare le impedisce di seguire ancora il volo dell'ormai altissimo apparecchio. Con la camicetta gonfiata dal vento, il volto fine proteso verso le nubi, sembrerebbe quasi anch'ella pronta a spiccare il volo, se d'un tratto non facesse dietro-front; con le mani in tasca ed il capo lievemente inclinato in avanti, riprende la via del ritorno verso il gruppo di amici che tranquillamente chiacchierano, trapuntando di allegre risate il mo-



Giovanna Mazzotti, Miss Cinema 1951, non aveva mai volato fino al luglio dello scorso anno, fino a quando cioè non le fu necessario spostarsi per imporre anche oltre i confini della Madonnina l'indiscutibile fascino dei suoi occhi e l'ancor meno discutibile armonia delle sue linee. Una volta l'aereo sul quale viaggiava con alcune altre colleghe e rivali dei concorsi di bellezza fu colto dalla tempesta sull'Appennino. « E' stato uno dei momenti più emozionanti della mia vita » dice sorridendo. Sul volo a vela non ha idee chiare. « Mi piacerebbe molto provare, deve essere molto bello ». Ma non si sbilancia dicendo di più. Nel prossimo luglio l'attende un volo transatlantico quando dovrà andare in America per le eliminatorie del concorso di Miss Universo. Una sua fotografia ha suscitato un tale entusiasmo fra gli americani di origine italiana che le sono già stati preannunciati imponenti festeggiamenti. Grandi cartelloni con la sua fotografia che commosse le folle italo-americane sono già affissi sui muri di Los Angeles e tutti attendono ora « la bella che viene del cielo ». Peccato che non arrivi in aliante, sarebbe ancora più romantico!

mentaneo riposo del campo. Qualcuno si accorge del ritorno della ragazza, ancora assorta nella sua estasi lontana e con qualche esclamazione, motteggiando cortesemente, le fa posto accanto agli altri. Ella si fa bravamente del gruppo ed ascolta ma non parla, perchè il suo pensiero è ancora... impigliato alla coda di quell'aliante in volo. Il suo spirito lo segue con gli occhi profondi dell'anima, mentre è nascosto dagli alti banchi di nuvole, per trasalire di gioia all'apparizione inattesa di un punto lucente, che poi di nuovo scompare. Non tutti forse, attorno a lei, riescono a giustificare il suo astratto silenzio, ma lo rispettano, con la naturalezza della loro anima temprata dall'appassionante tirocinio. E lo possono compren-



Monique Thibaud, l'incantevole soubrette della rivista « Alta Tensione » è nata in Francia ma è stata per molto tempo nell'America del Sud: parla un francese misto di spagnolo con una voce bassa e vellutata di contralto, mentre uno splendido sorriso le illumina il viso mettendo in risalto i denti come una vetrina di mandorle acerbe. Dice che odia gli aeroplani anche se adora gli aviatori. « A cinque anni mi avevano già fatta madrina di un gruppo di idrovolanti della base di Saint Rafael sulla Costa Azzurra e ora sono madrina di uno stormo di Vampires in Francia e di una squadriglia dell'aviazione spagnola, ma io ho paura degli aeroplani ». Monique ha un po' ragione nel dire questo. Ha avuto due incidenti aerei, fortunatamente senza conseguenze, uno dei quali, nell'agosto del 1951 a Nizza. L'apparecchio stava per decollare quando è scoppiata una gomma del carrello. Una imbardata con tutti i crismi e un diffuso raccomandarsi ai santi del luogo. Poi tutto è finito bene, ma l'impressione è rimasta. D'ora in poi anche l'oceano Monique lo passa con la nave. Niente volo a vela dunque. « Sarà interessantissimo — dice — ma io di aeroplani ne ho abbastanza! »: (Però adora sempre gli aviatori...!).

dere, perchè conoscono la reazione della loro stessa anima di fronte ad un aereo che si staglia, lontanissimo e preciso, nell'azzurro del cielo... e tutto quello che per essi rappresenta: soltanto che nel brusco passaggio fra la terra ed il cielo, nel contatto repentino e continuo fra questa e quello, hanno imparato a rendersi padroni delle loro emozioni, e dominando la sensibilità plasmano il loro carattere ad una spigliatezza sicura. Questa è la gioventù maschile dei campi di volo, che con una allegra scrollata di spalle frena i moti scomposti dell'anima. Bruschi, i loro occhi ridenti insegnano queste ed altre cose alle loro ragazze che rimangono a terra, ed esse nei loro franchi e sereni sorrisi rispecchiano la fiducia che mai non vacilla. Tali sono le fanciulle dei volovelisti: le loro figurette dinamiche, sottili, slanciate, si accoppiano felicemente alle figure aiutanti dei loro compagni, quando nelle domeniche sportive popolano gli aeroporti come frotte di spensierate allodole, scese a portare la nota vivace del loro canto a quegli uomini un po' strani, che si lasciano dietro le spalle la città ed il lavoro, per respirare il lento volgere di ore luminose accanto agli hangars, custodi giganti di silenziose geometrie.

Cosa è dunque un aeroplano, per una donna che vive spesso accanto alle macchine alate? Un apparecchio frutto di complicati calcoli ed irto di incomprensibili strumenti? Una parte dello spazio, una espressione volumetrica racchiusa da piani rigorosamente matematici? Sì, è certamente anche questo; ma non le sfugge quel « qualcosa » che altri non vede e non comprende, e che rappresenta il comune segreto di tutti quegli esseri che di primo mattino, spesso con le luci ancora caliginose dell'alba, evadono in punta di piedi dalle loro case per raggiungere assorti in mille pensieri la grande spianata erbosa, al contatto del palpitante cielo. Essi, se qualche velivolo volteggia già in alto, appuntano lo sguardo verso quel ronzio musicale che accarezza l'etere; allora tutte le aspirazioni represses si tendono verso l'alto, con un solo anelito: volare. Divenire attori di quella realtà alata, sia pure per qualche istante dopo tante ore di impaziente attesa, è pur sempre stato il desiderio degli uomini: è l'esperienza di Icaro nella sua essenza e col suo prezzo, che ha in se stessa il sublime destino di sempre rinnovarsi, ricca di valori, di forza, di fascino. Il coraggio, il genio e la razionalità hanno assieme creato questa macchina viva che si chiama aeroplano, e quel « qualcosa » che da esso promana e che possiede l'animo di coloro che ne attingono vita e ragioni di vita, è la risultante dei pensieri e delle aspirazioni più nobili dell'umanità.

Questo è anche e precisamente il « significato » di un apparecchio, sia esso un aliante da performance o l'ultimo modello a reazione: volare significa raggiungere in sé e fuori di sé l'equilibrio magico dei contrasti: la materia e lo spirito si fondono e si ritrovano nell'« Io » indissolubile dell'uomo che sta ai comandi e della macchina che a questi comandi ri-

sponde. Questo è l'indefinibile incanto di un campo di volo: incanto fatto di sole, di vento, di limpide lontananze, d'intraducibili armonie di una eterna giovinezza. E' il mondo di tante anime diverse dal comune, che in semplicità di vita e di pensieri, raccontano alla terra la fiaba del cielo.

E la ragazza del volovelista? Questa ragazza è una di loro, naturalmente; la donna per eccellenza, fanciulla forte nella sua femminilità, cammina sulla terra solida, guardando all'azzurro del cielo con la mente chiara e capace di intendere e di offrire gli impulsi migliori del suo cuore e della sua anima. Dal suo ragazzo apprende i problemi particolari che il suo spirito vive e ad essi si appassiona, insieme con lui. Conosce i sacrifici che il giovane si impone e li divide con tutta la partecipazione della sua forza morale. Felice di ogni successo che egli realizza, lo sprona e lo incoraggia a non desistere mai di fronte agli ostacoli che si frappongono al suo continuo progresso. Lo vuole il migliore nella schiera degli ottimi ed è fiera del suo lavoro e della sua preparazione.

Accanto a lui si sente felice, anche se deve ascoltare spesso argomenti tecnici che a volte le sembrano indecifrabili. Forte dei suoi sentimenti, gli vorrebbe comunicare tutta la dolcezza di cui ha il cuore colmo; e se spesso le tocca di rimanere lontana da lui (come l'avevamo lasciata) è serena nella lunga attesa, pur non desiderando che il suo ritorno. Cosciente del valore della sua presenza, ha una fede illimitata in lui, che rappresenta il fuoco inestinguibile della sua vita. Stupisce forse a volte nel profondo del suo cuore per tutte le svariate attività che il suo ragazzo è capace di svolgere contemporaneamente con profitto, ed un giustificato orgoglio risponde al suo stupore. Vorrebbe essergli sempre vicina per riuscirci di qualche aiuto o conforto: per posare la sua mano lieve sulla sua fronte ardente; per essere come il suo angelo custode ed il suo talismano. Partecipa ai suoi sogni, demolisce i suoi timori, vive delle sue realizzazioni, godendo di ogni incarico che viene affidato alla sua perizia. Ed il suo ragazzo merita veramente tanto! Da quando era allievo, sino ad ora che è uno dei primi, sempre ha posseduto dinamismo ed intelligenza, serietà di carattere, coscienza precisa delle sue possibilità ed una volontà non comune. Mentre la fanciulla ascolta gli amici di lui che raccontano le loro gesta, ella fa un rapido confronto con quelle del suo ragazzo, felice di poterlo sempre considerare ai primi posti. Il riconoscimento che anche gli altri tributano spontaneamente al suo valore, in ogni circostanza, le dilata il cuore in un senso di felicità.

Così le ore scorrono lievi, intercalate da altre partenze e da altri arrivi, finché anche il « suo » aliante ritorna. Si annuncia con la sua voce particolare, che si accentua nella consueta virata in cabrata, là in fondo al campo, poi imbecca decisamente la pista e, inchinandosi più volte sul pattino, frena la sua corsa e si appoggia sull'ala. La capotte si solleva e già una sigaretta si accende: un agile balzo, ed il pilota è a terra. La ragazza gli sorride, e scruta sul volto di lui i segni della lunga tensione e la felicità che gli splende negli occhi. Ed anche essa improvvisamente si sente stanca e felice, come se ritornasse alla realtà dopo un sogno confuso ed un poco angoscioso. Una buona bibita serve a liberare il giovane da quel lieve senso di pesantezza che segue l'improvviso ritorno sulla terra, dopo tante ore in volo in quota; ma ancora egli tace, come per prolungare la gioia del ricordo. Ma quando tutti gli sono d'attorno, comincia a parlare: breve, conciso, calmo come se raccontasse l'esperienza di un altro, rivive tecnicamente la prova mirabile. Alla ragazza non sfugge una piega del suo racconto né una sfumatura del suo sguardo. Perché anche con queste frasi, forse con queste parole apparentemente estranee meglio ancora che con quelle di sempre, egli sa e vuol dirle: « Ti voglio bene ». Alla sua maniera, s'intende.

MARISA BARRELLI - GIORGIO M. FRALICH

I trattamenti in agricoltura con Elicottero si vanno sempre più sviluppando.

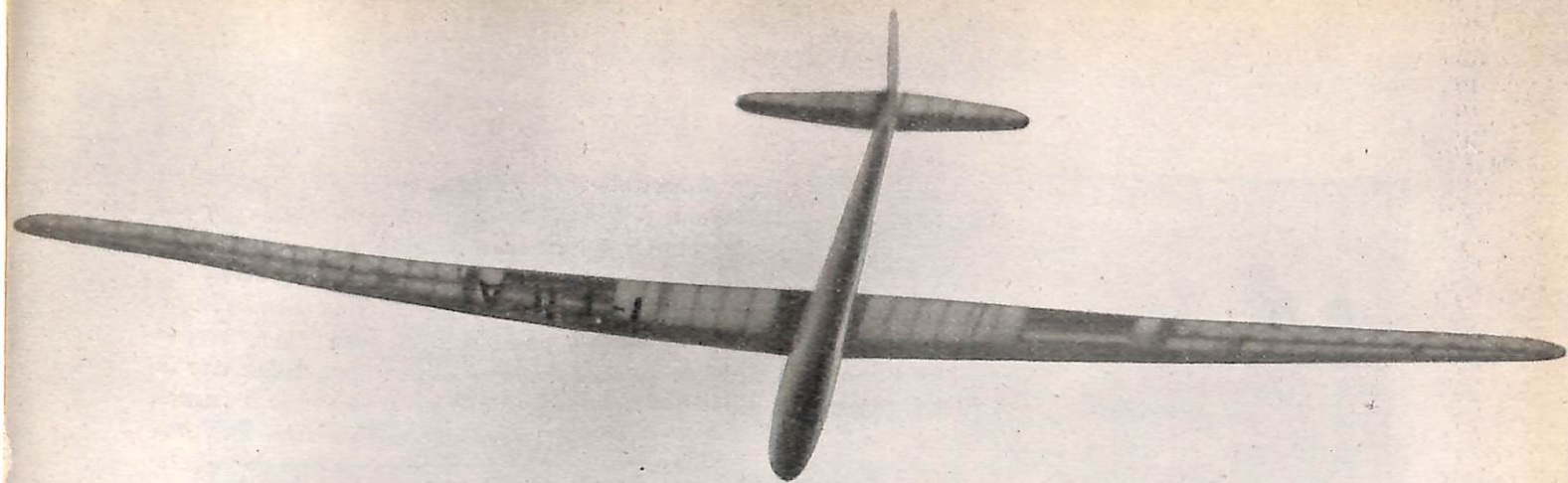
La SOLPLANT già all'avanguardia con i fitofarmaci più moderni ha ora stabilito un accordo con la SIGE, per i trattamenti aerei.



PRODOTTI PER L'AGRICOLTURA

SOLPLANT

MILANO - Via Borromei, 1B/8



Presentiamo

IL "PINOCCHIO"

Ricordo un giorno del lontano 1940. Ero con Galli al Centro di Volo a Vela del Politecnico di Milano a curiosare, « scambiare quattro chiacchiere » e sentire le ultime novità dagli amici Torielli e Ciani che erano spesso al Centro a lavorare, come allora facevano quasi tutti i soci del C.V.V.

Non avendo rintracciato gli amici cominciamo a scorrere i disegni di un nuovo aliante, a cui già da un anno lavoravano quelli del « Poli », disegni bene ordinati e custoditi in una grande cartella di cartone. Erano i piani di un veleggiatore di alte caratteristiche, i piani della nuova macchina di un giovane ingegnere che aveva già fatto molto parlare di sé per le sue brillanti affermazioni e realizzazioni in campo volovelistico. Quella nuova macchina era il PINOCCHIO C.V.V. 7, il suo progettista l'ing. Ermenegildo Preti.

Con Galli si pensava, come ogni ragazzo che si appassionasse di cose di volo a vela, quanto sarebbe

stato interessante volare su quell'aliante e quali soddisfazioni esso poteva dare ad un pilota. Lo si pensava però come si può sognare di vincere una lotteria. Come una cosa lontana e tanto difficile da raggiungere. Tanto più per me, poichè mentre Galli aveva da poco conseguito il brevetto « C » a Sezze, per chi scrive la cosa era doppiamente lontana non potendo volare e tanto meno seguire corsi di volo per veto paterno (avevo diciassette anni). Inoltre c'era una guerra in vista, e, nel caso più ottimistico, un lungo tirocinio di istruzione ed allenamento per poter arrivare al passaggio sul Pinocchio. Non si vedeva insomma come avremmo potuto volarci nè come la macchina stessa avrebbe potuto andare per il cielo nel giro di qualche mese, come qualcuno aveva ventilato, anche se la costruzione era a buon punto e le strutture dell'apparecchio mostrassero un grado di costruzione molto avanzato.

Non ci si sbagliava. Venne la guerra e pochi mesi



Dopo tanti anni di lavoro e di attesa si avvicina l'ora del collaudo. Il bel veleggiatore aspetta gli uomini che, finalmente, lo faranno volare (Foto Zulli).



Brigliadori, assistito da alcuni aviemisti si prepara a pilotare il PINOCCHIO durante il suo primo volo.

dopo, aeromodellisti e volovelisti erano sotto le armi e fra loro, naturalmente, anche quelli che avrebbero dovuto portare a compimento questa bella macchina.

La fine delle ostilità trovò l'Italia conciata per le feste ed è inutile ripetere fino a qual punto, ne siamo al corrente tutti. Come era l'Italia, era il volo a vela italiano (per parlare solo di questo genere di volo). Qualcuno degli interessati cominciò, al Politecnico, a riparlare del PINOCCHIO, ma intervennero complicazioni, divieti, mancanza di mezzi e, non ultimi, molti disaccordi. Così quello che a sette anni dal suo progetto era ancora fra i migliori alianti monoposto non solo d'Europa, ma del mondo intero, pareva dovesse ancora per molto tempo restare allo stato di scheletro quale era ormai da più di un lustro.

Il nostro paese ricostruiva e si riorganizzava. Tutte le attività che formano l'essenza della nostra nazione erano in movimento per formare nuovamente i propri organici e provvedersi del necessario, distrutto dalla guerra o asportato da tutti quegli amici che, a turno, erano stati qui per aiutarci. Con l'Italia, anche il suo volo a vela si riorganizzava o meglio, rinasceva perchè di volo a vela, da noi non c'era più nulla. Sorsero i gruppi che piano piano si rafforzavano e cominciarono a volare anticipando ogni autorizzazione ed ignorando i vari divieti più o meno « alleati ».



L'aliante dopo il primo volo attende di essere messo a riposare. Si notino il carrello completamente eclissabile ed il lungo tubo di Pitot che durante le manovre a terra può essere ritirato in fusoliera (Foto Zulli).

Alianti non ne esistevano quasi più, i pochi che c'erano erano inefficienti, ma tutti questi ragazzi innamorati del più poetico degli sports si diedero da fare e nel giro di pochi anni la nostra flotta volovelistica fu un pochino rafforzata. Una cosa irrisoria al confronto di quella di ogni paese civile (credo che anche nella Papuasiasia esistano più alianti che in Italia), irrisoria ma enormemente superiore a quanto nel '45 si era ritrovato. E si può ben dire che i nostri volovelisti volino grazie alle loro braccia ed alle loro tasche che il volo a vela ha tirato più verdi dei campi d'aviazione.

Dai pochi appassionati del primo dopoguerra, sorse una piccola schiera di giovani dai venti ai tren-



Le ultime raccomandazioni di Ciani a Brigliadori prima del volo di collaudo.

tacinque anni che, in qualche dozzina di mesi, due o tre giovanissimi istruttori (Rosaspina, Galli e in seguito Brigliadori), trasformarono in veri piloti di aliante, in piloti di quelli che qualcosa ci sanno fare e che non tralasciano nessuna occasione per aumentare le esperienze che nessuno ha loro potuto insegnare. E fin'ora non si può dire che sia andata male perchè quelli che possono ancora essere considerati dei pinguini, se la sono sempre cavata con molto onore, anche quando si sono tuffati, pur se sconsigliati, nelle avventure che le nubi possono fornire!

Ma i piloti vogliono macchine per volare. Macchine di alta efficienza per volare bene e fare meglio. Così dall'A.V.M. (che intanto è diventata l'associazione volovelistica più forte e organizzata di tutto quanto lo stivale) qualche fanatico (leggi Brigliadori) si dà da fare, si interessa, chiede colloqui, rompe le scatole e porta a casa dal Poli lo scheletro del PINOCCHIO per 700.000 lire. — Poche? Tante? — Chi lo sa! — Domanda-



Da qualunque parte osservato il PINOCCHIO ha una linea elegante ed armoniosa.

(Foto Sabaini)

telo ai volovelisti che le hanno sborsate e che insieme a quelle hanno tirato fuori i rimanenti 2.000.000 che sono occorsi per finirlo!

Quante volte abbiano rinunciato al cinema ed ai normali divertimenti, quanti pacchetti di sigarette soppressi (alcuni fra i piloti del Pinocchio, non conoscono più neppure il colore dei pacchetti, perchè di sigarette, più di due per volta non ne comperano)



Particolare cura è stata posta nella costruzione della capottina che rappresenta quanto di più trasparente si possa ottenere.

quante volte qualcuno ha lasciato la « Lambretta » senza miscela e, incredibile a dirsi, quante volte non abbiano potuto volare per pagare la rata del PINOCCHIO e non avevano quattrini per il resto, sono cose queste che bisogna fare e provare per conoscere. Ad ogni modo la buona volontà e la voglia di volarci hanno portato a termine questo nuovo, magnifico aliante. Ogni tanto succedeva qualcosa di nuovo: le prove statiche, il carrello, la capottina e decine di altri problemi che sorgevano uno subito dopo eliminato l'altro, quando non arrivavano appaiati. E ad ogni cosa nuova erano telefonate che si incrociavano, visite al « nostro gioiello » magari effettuate alle dieci di sera perchè gli impegni di lavoro non lo permettevano di giorno. Poi si tornava a casa a notte fatta commentando su quanto si era visto, vagliato, giudicato.

Così un colpo oggi ed un altro domani il C.V.V. 7 arrivò ad essere finito, questo soprattutto per merito dell'ing. Ciani, di Magani e di Gonalba che hanno lavorato alla macchina con vera costanza e passione senza curarsi del caldo e del freddo che faceva all'hangar e molto anche di Brigliadori che negli ultimi tempi era diventato un vero e proprio « esattore » verso i futuri piloti della macchina (e quindi verso se stesso), per poter disporre del denaro necessario ogni volta che ce n'era bisogno. Vale a dire, ogni giorno, per due anni.

Finalmente venne il grande giorno. Il primo volo fu fatto da Brigliadori. Alle 18,15 del 7 Aprile 1952 il PINOCCHIO si staccava da terra trainato da Ciani sul Piper Cub dell'A.V.M. La bella macchina non deluse l'aspettativa. La lunga planata, la bassis-



Il posto di pilotaggio di questo nuovo veleggiatore. A sinistra il comando dei diruttori, al centro, davanti alla cloche, la leva di azionamento del carrello ed il dispositivo di allungamento della pedaliera. Gli strumenti, di grande precisione e sensibilità, sono ridotti al minimo indispensabile (Foto Zulli).



L'erba alta rende difficoltoso il decollo, per questo alcuni volenterosi aiutano l'inizio del rullaggio per risparmiare fatica al PIPER... Pilota Zanetti (Foto Zulli).

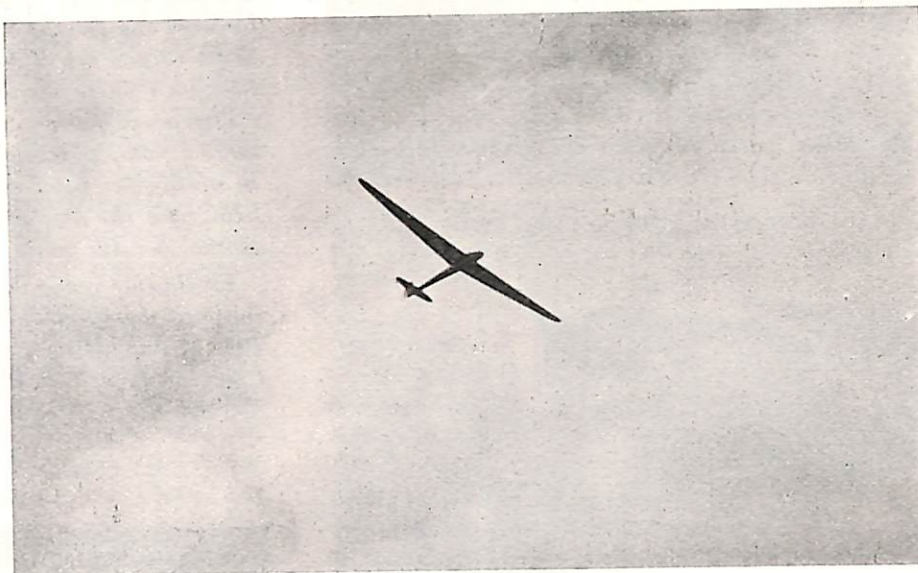
sima velocità di discesa, la maneggevolezza eccezionale per un aliante di quelle dimensioni, non erano di un punto inferiori a quanto l'Ing. Preti aveva calcolato ed a quanto si aspettavano tutte le persone che ne seguivano l'armonioso ed elegantissimo evolvere.

Nelle domeniche che seguirono, i volovelisti più esperti dell'A.V.M. si alternarono per completare il collaudo, e le soddisfazioni che il veleggiatore diede, che continua a dare ogni giorno che vola, sono la migliore ricompensa per la passione e l'entusiasmo con cui era stato seguito durante la sua agognata realizzazione.

Con Galli, nel vederlo veleggiare durante una giornata del Raduno Aviovelico Italiano svoltosi in Maggio all'aeroporto di Bresso, non potei fare a meno di ricordare quel lontano pomeriggio del

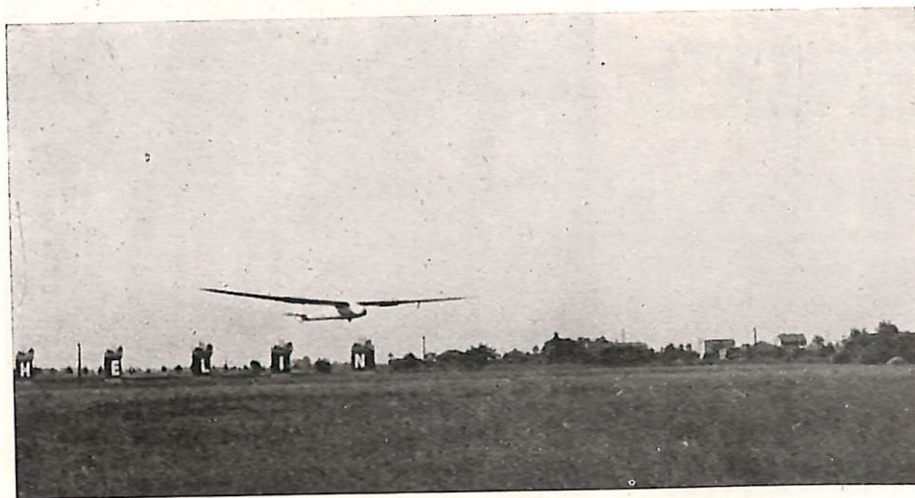
1940, e insieme dichiararci veramente fortunati per aver potuto realizzare i sogni allora formulati ed essere nell'esigua schiera dei suoi piloti.

Le prove che si sono superate col PINOCCHIO sono veramente degne di rilievo. Il 25 Maggio, Briadori effettuò un volo d'onda sopra Milano e sganciò a circa duemila metri, ne guadagnò più di tremila migliorando i primati italiani di guadagno di quota e di altezza. Questo volo gli vale il riconoscimento della prova di altezza per il «C d'oro». L'occasione per superare la seconda prova e conquistare così la prima insegna d'oro d'Italia, gli si presenta durante i Campionati Mon-



Il PINOCCHIO veleggia sull'aeroporto di Bresso. Pilota Sabaini

(Foto Ciani).



I grandi direttori aperti permettono di ridurre sensibilmente il rapporto di planata semplificando l'avvicinamento e l'atterraggio. Pilota Sabaini (Foto Ciani).

diali svoltosi in Spagna nel mese di Luglio, compiendo, dopo essersi mantenuto all'altezza della competizione malgrado la scarsa assistenza, il più lungo volo di distanza realizzato durante la gara, coprendo la distanza di 346 chilometri alla notevole velocità di 81 chilometri orari!

Altri piloti dell'A.V.M. hanno superato varie prove di «C d'argento»: Addario, Ciani, Magani, Mantica, Sabaini e Zanetti, sono fra questi. Tante prove d'insegna in una stagione sola, non ce

le eravamo nemmeno sognate con le nostre condizioni atmosferiche e se questo è stato possibile, dobbiamo ringraziare il PINOCCHIO.

Uno stato di servizio veramente lusinghiero come può constatare chiunque anche se poco pratico di volo a vela. Intanto però si è accertato che una sola macchina del genere in un discreto numero di piloti è un po' troppo poco, perchè se c'è una bava di ascen-



Un altro atterraggio del C.V.V. 7. Si noti l'angolo di seduta permesso dal carrello retrattile. Pilota Addario (Foto Zulli).



Ercole Addario al posto di pilotaggio del PINOCCHIO, appena atterrato dopo un veleggiamento di oltre sei ore.

denza, la più tenue possibilità di veleggiare, chi sta volando col PINOCCHIO rimane in cielo tutto il giorno! E non sempre gli altri si accontentano di stare a guardare aspettando.

Fortunatamente la Società Meteor di Trieste ha acquistato dal Politecnico di Milano la licenza di

costruzione di questo aliante, cosicchè è nata qualche speranza che il nostro PINOCCHIO non resti per lungo tempo il solo a volare, sempre che il Ministero si svegli, perchè di gruppi in grado di comperarne in Italia non ce n'è uno.

Tutti i piloti che lo hanno provato sono unanimamente d'accordo nel decantarne le doti fuori dalla normalità. Ed infatti l'apparecchio stacca presto in decollo, non è per nulla faticoso in traino, risponde immediatamente ai comandi sia trasversalmente che longitudinalmente, è stabile in virata e permette di sfruttare correnti ascendenti di piccolo diametro come di lieve entità, mentre la planata, il cui rapporto ha valore 33 a 1 permette un lungo periodo di ricerca. L'atterraggio non è nulla di trascendentale e la velocità di atterramento è contenuta in limiti molto bassi, grazie all'angolo di seduta che il carrello, retrattile e ammortizzato, permette di tenere. Efficacissimi i direttori che portano la velocità di discesa a 5,25 m." con una velocità orizzontale di 80 Km.h. L'abitacolo del pilota è comodo anche se non amplissimo e la pedaliera spostabile longitudinalmente, anche in volo, si adatta a piloti di statura molto diversa e diminuisce la stanchezza causata



Il C.V.V. 7 decolla a traino del PIPER CUB durante la Settimana Aviovelica di Bresso. Pilota Addario (Foto Zulli).

dalla lunga immobilità dei voli di durata.

La seguente descrizione potrà dare un'idea, se pure molto approssimativa, di questa nuova macchina.

Il PINOCCHIO è un aliante ad ala alta, molto allungata, monoposto per alto volo veleggiato ed espressamente studiato per la specialità più difficile del volo a vela: la distanza. Le sue caratteristiche però, gli consentono di venire usato vantaggiosamente anche per voli di durata e di altezza.

In questo apparecchio, come già nel « Canguro », è stata abbandonata la soluzione dell'ala media attraversante ad eme, per passare a quella ad ala alta. I vantaggi di questo schema costruttivo, sono parecchi ed evidenti: maggior semplicità di costruzione, rapidità di montaggio e smontaggio, doti queste tutt'altro che trascurabili per un apparecchio che, per la sua specialità, può spesso finire ad atterrare fuori campo; maggior semplicità costruttiva della fusoliera per la mancanza di complessi raccordi, miglioramento aerodinamico per ciò che riguarda l'interferenza fra ala e fusoliera, ala abbastanza distante da terra con minor pericolo che ne venga a contatto (con relative e spesso disastrose imbardate) durante le fasi di decollo ed atterraggio.

L'ala è monolongherone con solette di abete, anime in compensato di betulla e bordo d'attacco resistente a torsione che viene scaricata sulla fusoliera a mezzo di attacchi sul longherone e sul bordo d'attacco, permettendo così l'eliminazione della ortodossa diagonale, con vantaggio in semplicità costruttiva e peso.

Le ali si uniscono fra loro a mezzo di piastre e spinotti conici e la fusoliera risulta appesa all'ala con orecchiette ricavate dalle piastre stesse, come in quasi tutti i precedenti apparecchi del C.V.V.

Per ottenere la necessaria rigidità torsionale, gli

alettoni sono realizzati con bordo d'attacco a scatola. Essi sono comandati da tubi di durall con rompitratta a rullini di fibra ed hanno rapporto differenziale di 1 : 3.

I diruttori sono doppi di grande superficie ed allungamento; il loro azionamento è ottenuto con tubi di torsione ed un sistema di bloccaggio elimina gli inconvenienti causati dal loro inopportuno funzionamento.

La lunga fusoliera è interamente ricoperta in compensato, il posto di pilotaggio ha fasciame doppio ed è stato accuratamente studiato per ottenere ottima visibilità ed una buona comodità il che è stato pienamente raggiunto anche se la sezione maestra è di soli 43 dmq. La barra di comando è del tipo tradizionale. Si era in un primo tempo pensato di sostituirla con un volantino, ma questa soluzione fu in seguito abbandonata. I comandi sono del tipo rigido per gli alettoni e con cavi per gli impennaggi. La pedaliera è regolabile in volo, può essere spostata longitudinalmente di 12 cm.

Gli impennaggi sono a sbalzo; il timone di direzione è compensato aerodinamicamente.

Gli organi di atterraggio sono unicamente costituiti da un carrello retrattile ammortizzato con elastici. La ruota a bassa pressione da 210 x 80 è posta anteriormente al baricentro.

Il pattino manca completamente. La fusoliera ha,

Il C.V.V. 7 PINOCCHIO è l'ultimo veleggiatore progettato dall'ing. Preti e rappresenta, sino ad oggi, il coronamento della sua esperienza e della sua passione per le attività volovelistiche. Alla elaborazione di questa macchina è giunto attraverso un'esperienza in materia ottenuta rapidamente, ma profondamente. Costruì nel 1937 il suo primo aliante il PINGUINO C.V.V. 1 cui seguì, lo stesso anno, il C.V.V. 2 ASIAGO che è oggi in Italia l'aliante di transizione di medie caratteristiche più noto e più usato. Realizzò in seguito: l'ARCORE C.V.V. 3 (1938) che divenne presto famoso per le sue numerose vittorie in varie gare; il PELLICANO C.V.V. 4 (1939) che partecipò al concorso per la scelta del monotipo olimpionico classificandosi al secondo posto; il C.V.V. 5 PAPERÒ (1939) apparecchio acrobatico direttamente derivato dal PELLICANO e del quale conserva l'ala ma che ha caratteristiche superiori e veramente notevoli; il C.V.V. 6 CANGURO (1942) biposto di alte caratteristiche che è ancor oggi il miglior veleggiatore pluriposto e resterà all'altezza della fama che ha saputo formarsi in Italia ed all'estero ancora parecchio tempo; il C.V.V. 7 PINOCCHIO, aliante da competizione.

Tutti gli alianti (e non solo quelli, ma anche gli aeroplani) da lui realizzati hanno dato prova delle sue capacità di progettista. Perciò non ci ha eccessivamente meravigliato la frase: — Si può fare di meglio! — che pronunciò durante il collaudo del C.V.V. 7. Infatti tutti i volovelisti che lo conoscono e che sanno quanto abbia fatto, non hanno dubbi in proposito. Riuscirebbe senz'altro a realizzare un aliante migliore del PINOCCHIO se ne avesse l'occasione e la possibilità, ma il Centro Studi ed Esperienze per il Volo a Vela del Politecnico di Milano non ha nessun programma in merito. Esso infatti, di tutto si interessa fuorchè di volo a vela. L'iniziativa, la grande buona volontà e la piena fiducia che hanno in lui i volovelisti della ormai famosa « iniziativa privata », non vanno di pari passo con le loro attuali disponibilità finanziarie.

Quando gli abbiamo chiesto in che cosa potrebbe essere migliorato il PINOCCHIO, l'ing. Preti ci ha risposto: — I miglioramenti più sensibili sono da apportare nelle strutture e nell'architettura del velivolo. L'allungamento potrebbe essere aumentato discretamente portando l'apertura a venti metri, orientandosi eventualmente, e limitatamente al longherone, verso strutture metalliche. Aerodinamicamente, il miglioramento non può andare, logicamente, oltre certi limiti e personalmente non credo si possa superare quanto oggi si ottiene. D'altra parte non vedo la necessità, nè la convenienza di arrivare alle acrobazie costruttive ed agli estremi di certi veleggiatori, quali il ROSS-JOHNSON 5 per citare il più conosciuto. Non mi par proprio che ne valga la pena, specie se consideriamo le condizioni meteorologiche italiane.

esternamente, la parte inferiore rinforzata da una striscia di frassino.

Sono in via di installazione l'impianto R.T. e l'inalatore di ossigeno. La loro presenza è indispensabile per conseguire i risultati che l'apparecchio lascia sperare e per poter intraprendere seriamente anche in Italia, lo studio del volo d'onda.

G. SABAINI

DIMENSIONI PRINCIPALI

Apertura alare	m.	18,50
Lunghezza totale	»	7,75
Larghezza fusoliera	»	0,60
Altezza fusoliera	»	1,—
Sezione maestra	m. ²	0,43

SUPERFICI

Ala con alettoni	m. ²	18,—
Alettoni	»	3,40
Diruttori	»	0,61
Stabilizzatore	»	0,94
Equilibratore	»	0,86
Totale piano orizzontale	»	1,80
Deriva	»	0,30
Timone di direzione	»	0,70
Totale piano verticale	»	1,—

P E S I

Peso ala	Kg.	150
Peso fusoliera e impennaggi	»	72

Totale peso a vuoto	»	222
Carico utile	»	98
Peso totale	»	320
Carico alare	Kg./m. ²	17,8

PARTICOLARITÀ ALA

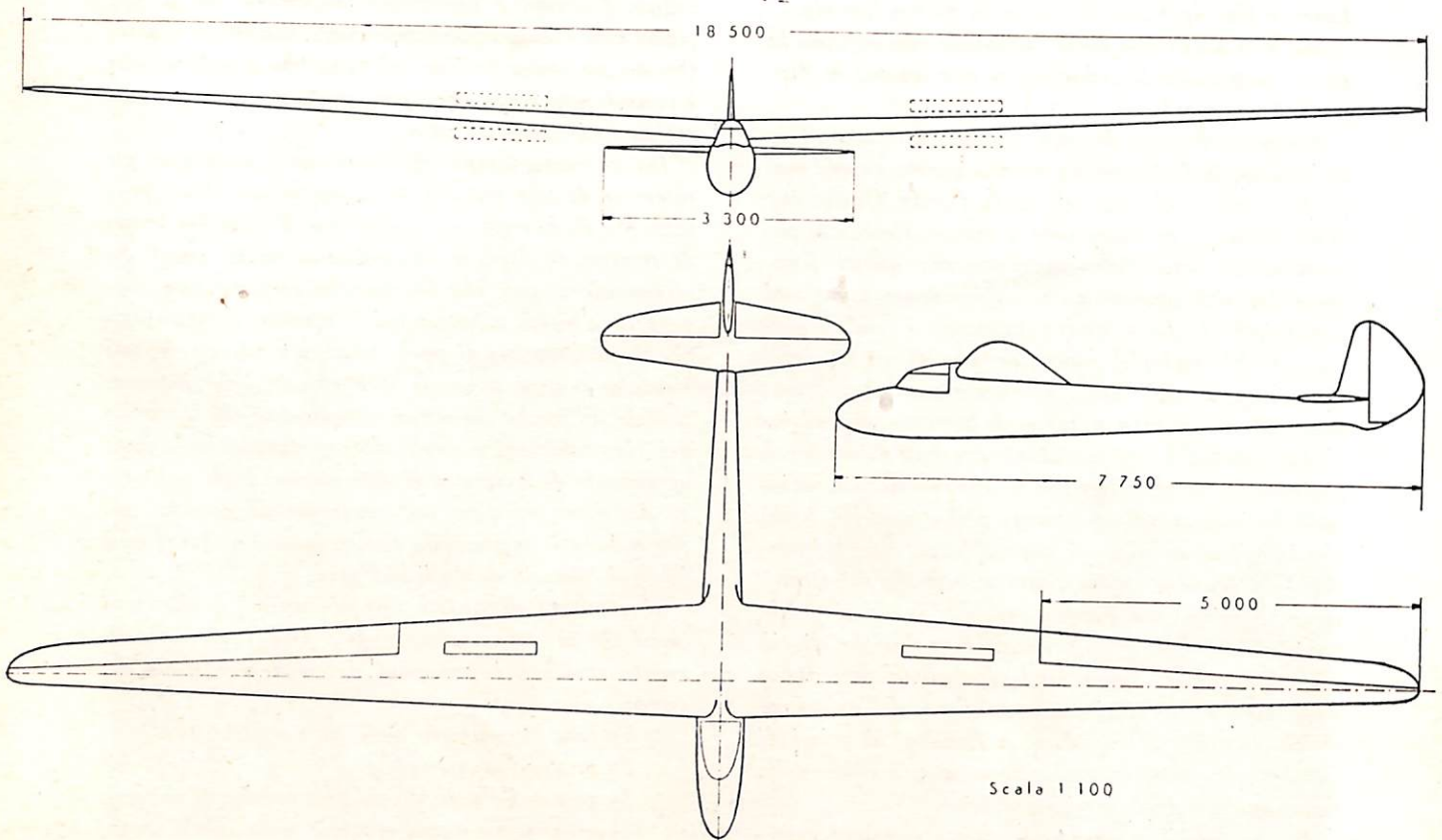
Corda all'incastro	m.	1,50
Corda media	»	0,99
Corda all'estremità	»	0,47
Diedro trasversale		2,5°
Allungamento		19
Rapporto di rastremazione		3,20
Coefficiente di robustezza		8,—
Angolo di calettamento ala fusoliera		3°
Svergolamento geometrico ala		4°

PROFILI

Ala: all'incastro	N.A.C.A.	4415
a metà apertura	N.A.C.A.	4412
all'estremità	N.A.C.A.	2R ₁ ,12
Piani di coda	N.A.C.A.	M 3

CARATTERISTICHE DI VOLO A PIENO CARICO

Rapporto di planata massimo		33
Velocità orizzontale corrispondente	Km./h.	66
Velocità di discesa corrispondente	m./sec.	0,55
Minima velocità di discesa	m./sec.	0,50
Velocità orizzontale corrispondente	Km./h.	58
Rapporto di planata corrispondente		31,5
Velocità limite consentita	Km./h.	220



SOPRA: Le tre viste del C.V.V. 7 PINOCCHIO.

NEL TITOLO: Magnifica inquadratura del PINOCCHIO in volo. (Foto Virginio Rivolta).

L'ITALIA, PAESE DEL VOLO D'ONDA

di GUY MARCHAND

Non si può non approvare il programma tracciato da Guy Marchand sul volo d'onda. Programma che, in linea di massima, appare completo nella sostanza, ma la cui attuazione rimane ancora nel campo delle speranze.

Guy Marchand, nel corso del suo appassionato articolo ha detto una gran verità: «... *le vol à voile est considéré comme un sport plutôt que comme un moyen rationnel d'étude* ».

E' questo, purtroppo, il male generale, più o meno radicato in molti paesi. Lo sforzo di ciascuno di noi deve appunto tendere alla dimostrazione pratica che il volo a vela (come più volte abbiamo scritto in altra sede) è anche volo di ricerca per migliorare le cognizioni tecniche e scientifiche del mezzo aereo e dell'ambiente atmosferico.

Allo stato attuale esistono dei programmi di collaborazione, più che altro frutto di contatti personali. Noi ci auguriamo che nel prossimo Congresso Internazionale del volo a vela venga anche ampiamente discusso e ponderato l'aspetto scientifico del volo senza motore e gettate le basi per un programma di collaborazione, anche ridotto al minimo, in modo da servire a titolo sperimentale. Dopodichè si potrà passare al programma accennato da Marchand.

L. S.

13.400 metri, tale è il primato mondiale di altezza realizzato recentemente da due americani, Edgar Larry e Harold Klieford, sopra la Sierra Nevada.

Ma non ha l'Italia delle montagne che offrano la stessa possibilità di indagine in alta quota: le Alpi e gli Appennini?

Spesso, nel corso dei miei viaggi, a traino od in aeroplano, in Italia, io ho notato queste nuvole lenticolari tanto ricercate per i voli d'onda. Quello che bisogna fare è di salire sino a queste, ricercarle pazientemente, esplorare maggiormente questi fenomeni dell'alta atmosfera che sono ancora tanto mal conosciuti. Il loro studio tuttavia, è indispensabile perchè, molto spesso la perdita di un "Costellation" o di un "D.C. 4" nelle montagne, resta mistero per un gran numero di persone. Questi incidenti, spesso dovuti a violente correnti discendenti, potrebbero essere evitati grazie alla conoscenza razionale dei movimenti ondulatori dell'atmosfera. Nello stesso ordine di idee, si poteva leggere ne "Inter-Avia" a proposito delle dannose raffiche sub-stratosferiche incontrate dal "Comet": — Ci si rende conto di come le conoscenze meteorologiche di ciò che concerne le correnti ad alta quota presentano delle lacune; — E i rappresentanti dell'aviazione civile Australiana facevano, a Londra, ai primi di Ottobre, la stessa constatazione a proposito della radio-guida o degli aerei a reazione.

Per aiutare il progresso di queste conoscenze meteorologiche, l'aliante è attualmente il miglior mez-



zo di ricerca. Già da molti anni, esso ha cominciato ad acquistare una certa notorietà in questo regno. Tuttavia è spiacevole constatare che il suo posto non è così importante quale dovrebbe essere. Questo sta senza dubbio nel fatto che il volo a vela è considerato come uno sport piuttosto che come un mezzo razionale di studio.

Da un certo tempo, gli americani, scoprendo gli interessi di tale ricerca, la spingono su vasta portata. Ma in Europa, si verifica che il migliore luogo di ricerca, le Alpi, si trova diviso tra sei paesi. Se si considera, poi, che le ricerche esigono una cooperazione molto affiatata tra le stazioni meteorologiche di una ventina di paesi, sembra evidente che tali ricerche non si possono fare che in base internazionale. E' anche superfluo sottolineare che il prezzo dei rimorchiatori e degli alianti stratosferici, degli apparecchi di misura, dell'allenamento degli equipaggi, dei numerosissimi voli sperimentali, esigono tali somme che è impossibile domandare uno sforzo così forte al bilancio di un solo Paese.

Il risultato di queste considerazioni è che se i paesi che si trovano attorno alle Alpi, vogliono realmente studiare i fenomeni dell'alta atmosfera devono:

- 1) fare l'inventario delle loro possibilità;*
- 2) mettersi in comune;*
- 3) mettersi d'accordo sul programma di ricerca;*
- 4) creare una cassa comune nella quale tutti i fondi saranno versati;*



Le zone tratteggiate sono quelle probabilmente utili ai fini del volo d'onda (secondo il Prof. Santomauro). Le opinioni di Marchand sono state confermate giuste dai veleggiamenti svoltisi il 25 maggio su Milano, città distante un minimo di quaranta chilometri dai monti che possono causare le onde atmosferiche.

- 5) organizzare degli equipaggi internazionali che avranno il doppio vantaggio:
- a) di confrontare nell'azione i differenti metodi di lavoro;
 - b) di impedire il ritardo della diffusione delle conoscenze acquisite perchè un pae-

se desidera custodire, momentaneamente dagli altri, il frutto delle proprie ricerche;

- 6) cercare degli aiuti in natura, e in special modo presso i servizi meteorologici, le Società di Navigazione Aerea, i costruttori di alianti e aeroplani, i costruttori di strumenti di bordo, delle Compagnie di Assicurazione, ecc.;
- 7) organizzare spedizioni nelle differenti parti

Naturalmente questi studi non saranno unicamente limitati ai movimenti ondulatori legati a rilievi, ma anche a movimenti ondulatori avanzanti sopra le pianure e i mari. Essi potranno anche servire alle ricerche sull'elettricità atmosferica, sulla formazione delle nuvole, della grandine, della pioggia, delle formazioni di ghiaccio e dei raggi cosmici.

Tutto questo insieme di ricerche permetterà, non solamente di compiere le previsioni meteorologiche, ma anche di servire alla sicurezza ed al conforto della navigazione aerea.

Quale programma magnifico da mettere in piedi! Programma già preparato dall'On. Veronesi, dal Dr. Santomauro e da Vico Rosaspina, che sono in relazione costante con le organizzazioni degli altri paesi al fine di permettere rapidamente al « Canguro » di lanciarsi, rimorchiato dal CA 113, in queste ricerche dell'onda misteriosa.

Questi studi devono permettere di realizzare uno o più alianti stratosferici che, grazie alla loro cabina stagna permettono di raggiungere altezze insperate.

Se l'Italia ha posseduto il campionato del mondo di altezza in aereo, prima della guerra, che cosa attende per battere quello degli alianti?



Una bella puntata di Guy Marchand su CANGURO durante una sua visita all'aeroporto di Gardolo

(Foto Rodolfo Rensi - Trento)

IL VOLO D'ONDA



Il volo d'onda è necessario. Mi si lasci passare questa affermazione un poco (se non troppo) categorica. Il voler esporre ancora una volta i fondamenti scientifici del volo d'onda sia esso troposferico, sia esso stratosferico, mi sembrerebbe come ripetere sempre le stesse cose, quasi come se l'argomento, così intrinsecamente interessante e affascinante, non presentasse altra argomentazione di quella compassata scientifica.

Già in altra sede, e non una volta sola, ho esposto i fondamenti aero-idrodinamici e meteorologici del volo d'onda e i presupposti fisici e fisiologici per il

sullo stesso argomento, mi sembrerebbe cosa arida, suo esercizio, che il ritornare oggi, in questa sede,

Preferirei invece esporre, in breve naturalmente, perchè questo volo d'onda, verso il quale oggi puntano tutte le Nazioni progredite nel campo aviatorio, è necessario. E questo bisogno non nasce solo da un legittimo sentimento di passione sportiva, limitata a quel meraviglioso e audace campo del pilotaggio aereo, ma dal fascino che esercita su noi, uomini, la scoperta dell'ignoto o il desiderio, più che naturale, di approfondire e migliorare le nostre conoscenze. Mi si lasci passare la frase, senza molta critica, ma, secondo me, il volo d'onda è esplorazione.

Esplorazione metodica, continua, paziente, intelligente che non fa nè deve far perno sullo spirito di avventura, insito in ognuno di noi, ma deve far leva sulle necessità di meglio indagare, allo scopo di meglio conoscere, il mezzo atmosferico, campo vastissimo ed inesauribile dell'umana attività.

Che l'esercizio del volo d'onda rappresenti l'espressione aristocraticamente sportiva dei nostri piloti, è cosa fuori discussione. Ma forse l'altro aspetto, quello pratico ha bisogno di una esposizione.

La pratica continua del volo d'onda porterebbe, senza dubbio, ad una migliore conoscenza dei campi fisico-fisiologico ed economico del volo.

E' fuor di dubbio, e non ha bisogno di illustrazione, che il lasciarsi trasportare da codesti movimenti ondulatori che si verificano nell'oceano atmosferico, con la stessa velocità delle correnti, significherebbe compiere una continua esplorazione strutturale e termica dell'aria nel miglior modo possibile, in condizioni addirittura ideali: sarebbe come se lanciasimo nello spazio tanti posti meteorologici idonei a fare misure di correnti, di temperatura e di umidità,



A È NECESSARIO

Prof. LUIGI SANTOMAURO

senza contare l'osservazione spontanea del pilota su ciò che ha visto, ha constatato e « sentito ».

La meteorologia, sia essa generale, sia essa aeronautica, se ha oggi delle applicazioni immediate nel campo pratico, sotto certi aspetti, deve anche essere considerata come una scienza che lavora per le altre scienze; oppure, se si vuole essere più realisti, la si consideri una scienza che lavora per la tecnica. L'indagine continua dell'atmosfera quasi al limite della troposfera porterebbe allo sviluppo di quella parte di fisica dell'aria chiamata oggi la « meteorologia d'alta quota ». Meteorologia d'alta quota che si risolve meglio in meteorologia delle quote di volo di un prossimo futuro. Il conoscere in anticipo nel tempo le condizioni fisiche che si manifestano porterebbe ad uno studio più realistico delle condizioni ambientali ove macchine ed uomini, o meglio, uomini e macchine, devono svolgere la loro attività.

Il comportamento dell'uomo alle alte quote, lo studio della sua reattività, complemento alle ricerche fisico-fisiologiche e psicotecniche di laboratorio, sono cose codeste che non possono essere trascurate dinanzi al crescente sviluppo delle normali quote di volo. Il comportamento delle strutture cellulari dei velivoli e quello dei motori, allo scopo di ottenerne un migliore rendimento, è altro particolare che non può né deve essere trascurato. Senza contare l'allenamento del personale che ha un peso preponderante nell'esercizio economico di qualsiasi attività umana. E poi, quale sarà la tattica aerea dell'avvenire?

Quale migliore leva si ha oggi a disposizione di quella sportiva? Perché non dare a questi uomini la possibilità di volare sulle invisibili, e il più delle volte robuste, onde atmosferiche?

Il momenti sono difficili, forse; alla passione si

oppongono questioni (ahimé!) di bilancio. Ma l'incrementare il volo d'onda non è acquistare un brillante, gioia statica della vanità umana, ma è come dotare un laboratorio chimico di un microscopio.

Ma per questo acquisto non credo che possa bastare da solo l'Aero Club d'Italia, a meno che non lo si autorizzasse « a batter moneta ».

♦ ♦

Nelle fotografie: *In alto*: Nubi d'onda sopra uno strato di nubi basse. - *Sotto*: Nubi d'onda caratteristiche.





OLEODINAMICA MAGNAGHI S.p.A.

INSTALLAZIONI OLEODINAMICHE PER I SERVIZI DI BORDO

MILANO - Via Stamira d'Ancona, 27 - Tel. 28.68.61 - 2

IMPARATE LA LINGUA INGLESE A CASA

NUOVO CORSO PER CORRISPONDENZA

Questo corso, iniziato quest'anno da una Scuola Inglese (con professori Inglese) ha già suscitato un grande interesse ed ha avuto molto successo.

E' il metodo più pratico per insegnare questa lingua, basato sui più recenti studi nella scienza dell'insegnamento.

Con una lezione alla settimana, ed il relativo compito, si può ottenere una conoscenza molto utile della lingua nello spazio di pochi mesi. Ogni allievo ha l'aiuto del proprio insegnante inglese che segue il suo progresso, chiarificando ogni dubbio.

Per coloro che lo desiderano, vi è anche una serie di dischi, appositamente incisi, specialmente adatti alla pratica della pronuncia.

THE BRITISH SCHOOL OF MILAN - MILANO

Via S. Andrea N. 5 - Tel. 79.55.08

**INVIATE
QUESTO TAGLIANDO
OGGI STESSO :**

Vi prego di mandarmi senza riguardanti il vostro corso di impegno, tutte le informazioni inglese per corrispondenza.

NOME

.....

INDIRIZZO

.....

Professione

.....

L'OPINIONE DI UN PROGETTISTA

Ing. EDGARDO CIANI

Finito il Pinocchio — e passato il primo giorno in cui si giura che « mai più » — viene subito voglia di far di meglio. Prescindiamo dai soldi: il che, secondo me, significa che abbiamo tirato su tanti volovelisti da creare sufficiente disponibilità di mezzi, frase che implica un sacco di cose, ma che pian piano viene raggiunta dalla realtà, almeno all'AVM. Non si dimentichi però che se l'AVM ha una dozzina di volatili ciò si deve ai primi e pochi matti che costruirono lo Zoegling 416, permettendo a molta gente di imparare a volare: *e questa sarà ancora la buona strada.*

Bando comunque alle ciance, e si venga al sodo. Posto che dieci o venti amici caccino quel milioncino e mezzo o due che ci vuole, come si fa a fare un aggeggio che freggi il Pinocchio? Precisando subito che il cliente vuole maggior efficienza massima, minor discesa e miglior comportamento a forte velocità (alla faccia sua!).

Si tratta indubbiamente di una insigne gatta da pelare, perchè con queste maledette precisazioni non si può avere il coraggio di offrire per esempio un bel 15 metri, magnificando i vantaggi dell'apertura ridotta, del minor costo, della trasportabilità e così via: quella specie di società anonima che ci passa l'ordine se ne frega se la apertura è spaventosa, ha tutti i soldi che si vuole, e quanto al trasporto dispone persino di un dirigibile da carico.

Tiriamoci giù dagli scaffali tutti i disegni disponibili, e guardiamoceli un po': già da una prima scorsa salta subito all'occhio che questi alianti da primato, questi commendatori dell'ordine dello star su, si assomigliano tutti in modo impressionante: Pinocchio e Canguro che conosciamo, il Wehie che da una dozzina d'anni impera, A L 3, Meise, D 30, R J 5 (877 km. con sopra Jhonson), perfino il vecchio Austria con 30 metri d'ala, o l'Air 100 del dopoguerra, quasi tutti i migliori hanno un'ala a sbalzo schiaffata sopra ad una fusoliera che davanti contiene un pilota, e che di dietro si riduce a un tubo più o meno grosso: raccordi poco o niente, capottine normalissime, piani di coda classici, coda lunghetta anzichenò. Diavolismi vari e diversi sotto la pancia: pattini normali, pattini retrattili, carrellini sganciabili, persino carrelli retrattili (uno l'ho fatto io, volete che non lo dica?). Solita roba, insomma.

Qui si parano innanzi a noi due vie: una è quella dei piedi piatti, ovvero della normale amministrazione: ragionieron ragionieron disegniamoci un aliante che sia un po' la media di quelli migliori, ed

a furia di lima e di modifichette cerchiamo di cavarne qualcosa di più: avremo una macchina che volerà a colpo sicuro, ma difficilmente potremo guadagnare molto sugli alianti esistenti, fra i quali ce ne sono di recentissimi fatti da gente in gamba.

Oppure c'è l'altra via, quella riservata ai poeti e ai sognatori, quella di buttar via tutto e di ricominciare da capo: di fare il tutt'ala, il canard, l'ala battente o il diavolo che ci porti via: la polvere o l'altare, o la va o la spacca, o scopro l'America o finisco a pernacchie. Certamente attrae: ed è anche la via da cui sono uscite fior di innovazioni.

Però è sempre meglio cominciare dalla parte della ragione, e abbozzare dapprima un aliante normale: prendiamo a modello il Pinocchio, e vediamo di migliorarlo.

Possiamo pensare di aumentare un poco l'apertura, che però è già di 18,5 metri: visto che i 19,2 del Canguro non danno poi noia, si potrebbe andare sui 20 (che poi è l'apertura del D 30), con un 14 metri quadri di superficie e quindi 30 di allungamento. L'aumento di peso non dovrebbe essere spaventoso, specie facendo qualche trucco tipo lieve ispessimento del profilo in centro.

Profilo. Qui ci sono i misteri: perchè se l'ultimo strillo sono i profili laminari, di cui però si sa un po' poco, pare anche che dei vecchi profili tipo il 549 e simili assomiglino così tanto ai profili più moderni che non sia poi il caso di agitarsi troppo. Piuttosto ce li mettiamo o no gli alettoni di curvatura? Io sarei per il no: un po' per la complicazione e i chili relativi, e un po' perchè non mi sembra il caso di preoccuparsi troppo della velocità, che con allungamenti così forti è già buona.

Sulla fusoliera non c'è molto da guadagnare: qualcosa in larghezza forse, recuperando lo spazio fra rivestimento interno ed esterno nella zona dei gomiti, arrivando forse sui 55 centimetri di larghezza. Sull'altezza mi rifiuto di pensare a un guadagno: già sul Pinocchio lo spazio sotto il seggiolino è così pieno di cavi e di tubi da far male alla vista. Un metro di altezza è indispensabile, salvo mettere il pilota sdraiato o quasi. Questo è un altro dei fatti « periodici »: lasciando perdere i fratelli Wright, che cominciarono a volare sdraiati sull'ala, ogni tanto qualcuno ci riprova: e così quel poveretto che ha da volà è già stato messo in tutte le posizioni possibili: sdraiato sulla pancia dai berlinesi nello FS 17, sul dorso nel Prue 215, mezzo in ginocchio nell'Horten IV, e via dicendo. Manca per ora il pilota di traverso, sdraiato sul longherone.

Certamente è un sistema per guadagnare sezione maestra, ma deve anche far guadagnare dei gran mal di schiena, perchè in generale dopo il prototipo non se ne fanno più. Forse per questa via qualcosa si può guadagnare, ma bisogna andarci piano: fra l'altro è quasi certa una perdita di visibilità — e provate a chiedere su ciò un parere a chi ha provato a veleggiare insieme ad altri alianti!

Lasciamo i piani come sono: aboliamo magari il carrello retrattile, e mettiamoci un pattino ben ricordato, oppure ingrandiamo la ruota (almeno 300 x 100) e facciamo retrattile e frenante: cerchiamo di grattar via un po' di peso, e basta. Dimenticavo: una capottina tipo Vizzola o WLM I non sarebbe male, permetterebbe un cruscotto più grande.

Cosa ci si può aspettare da una macchina simile? Un'efficienza max. sui 39, ed una minima discesa sui 50 cm. al secondo, se si rispetta un peso totale sui 350 kg. (120 almeno di carico utile, perchè qui fra radio, ossigeno e cose varie si continua a crescere). Forse anche qualcosina di più piuttosto che di meno: e certamente un comportamento abbastanza migliore a forte velocità (discesa di 1 m/s a 100 Km/h.).

Non si può dire che sia un gran miglioramento, ma bisogna pensare che oramai i sullodati aliantissimi sono ridotti al minimo: e siccome sulle caratteristiche dell'ala c'è poco da fare, almeno finchè non succede la rivoluzione, l'unica via è quella di ridurre le resistenze passive: cioè piani e fusoliera. Ora i piani hanno già una resistenza trascurabile: chi fa il guaio grosso è la fusoliera, ma se deve contenere un uomo non si può scendere sotto a certe dimensioni.

Un'altra via per diminuire la sezione maestra può essere quella di sistemare spalle e gomiti nei raccordi, il che però obbliga ad avere la capottina sopra l'ala: e pare che ciò influisca assai sulla interferenza ala-fusoliera, specie a basse velocità. D'altra parte bisogna tener presente che anche nel caso dell'ala alta — attraversamento ottimo — dalle prove di volo si ricava una resistenza di fusoliera che è su per giù una volta e mezzo o due volte la resistenza della fusoliera provata isolata alla galleria: ciò significa che la resistenza di fusoliera da mettere in conto è per metà o due terzi effettiva resistenza di fusoliera, ed il resto è interferenza con l'ala. Ragion per cui non ci si deve aspettare che la resistenza di fusoliera sia proporzionale alla sezione, perchè una gran parte di essa è d'interferenza: un dieci per cento in meno di sezione maestra, che non è poco, significa probabilmente solo un cinque per cento in meno di resistenza.

Ci sono poi tutti i dettagli: attacchi più rapidi, migliore strumentazione, migliori freni (ho detto apposta freni e non diruttori) pattino di coda orientabile, freni d'atterraggio e così via: qui si può cercare un miglioramento assai importante, che però si riflette sull'uso e non sulle caratteristiche.

Ci sarebbe poi l'altra via, quella della novità, su

cui però il discorso viene troppo lungo per essere riportato. Però non si può trascurare una considerazione iniziale: che un tipo nuovo difficilmente potrà riuscire bene quanto un tipo classico, per lo meno al primo esemplare.

Sostanzialmente il tipo «nuovo» che forse varrebbe la pena di fare sarebbe l'aliante con pilota «dentro» l'ala: ovvero il «senzafusoliera». Certo che col suddetto metro di altezza ci vuole un gozzo rispettabile in mezzeria, fors'anche però accettabile se si tratta di una macchina abbastanza grossa: se invece lo si mettesse sdraiato si potrebbe anche trattare di un lieve ispessimento. Sistemato il pilota — che è la vera pietra dello scandalo — resta da vedere se conviene fare decisamente il tutt'ala, o aggiungere un tubo con relativi impennaggi in cima: e forse, dato che quest'ultimo non dà poi molta noia può essere meglio mettercelo per sfruttare meglio l'ala. Si tratta in ogni modo di discorsi troppo vaghi, che sarebbe molto meglio fare a cose fatte, per cui piantiamola qui.

EDGARDO CIANI



CE

CONFEZIONI

"Electa"

ELECTA

La biancheria di classe
per signora

VIA MARSALA, 21 - GALLARATE

GARE AVIOVELICHE

Ing. MAURIZIO GALIMBERTI

Una gara è essenzialmente un meccanismo che si istituisce allo scopo di far sortire una graduatoria il cui capintesta viene coronato vincitore. La genericità della definizione alquanto dizionariesca, lascia intendere la molteplicità delle gare possibili in ogni campo e dà subito modo di intravedere che fra tutte codeste gare possibili solo alcune sono quelle congruenti: anzi se si pone ben chiara la specifica finalità che si vuol raggiungere, la soluzione congruente diviene unica. Non è detto che la graduatoria salti fuori dalla valutazione di un solo elemento, anzi ciò capita assai raramente, perchè ben poche (o nessuna) sono le attività umane determinate da una sola variabile: quando dunque le variabili sono in numero discreto, occorrerà tener conto del peso di ciascuna di esse nonchè di quello delle molteplici relazioni di interdipendenza e tutto ciò conduce alla così detta formula della gara, che altro non è se non quello che i matematici chiamano una funzione.

L'umana impossibilità di tener conto della totalità delle variabili condizionanti una qualsiasi attività umana (infatti per poter analizzare un fenomeno è indispensabile starne fuori, ciò che non possiamo fare per i fenomeni in cui siamo coinvolti) conduce inevitabilmente a istituire funzioni che tengono conto dei soli elementi principali e tutto può ugualmente marciare in quanto si possa ammettere che ogni concorrente abbia avuto cura e possibilità di mettersi nelle stesse condizioni quanto a codesti elementi secondari. Non possiamo infatti concedere un'attenuante all'atleta che non si sia curato di evi-

tare una comunissima indigestione: se in forza del malessere che ne deriva, egli è stato messo in condizioni di inferiorità, peggio per lui!

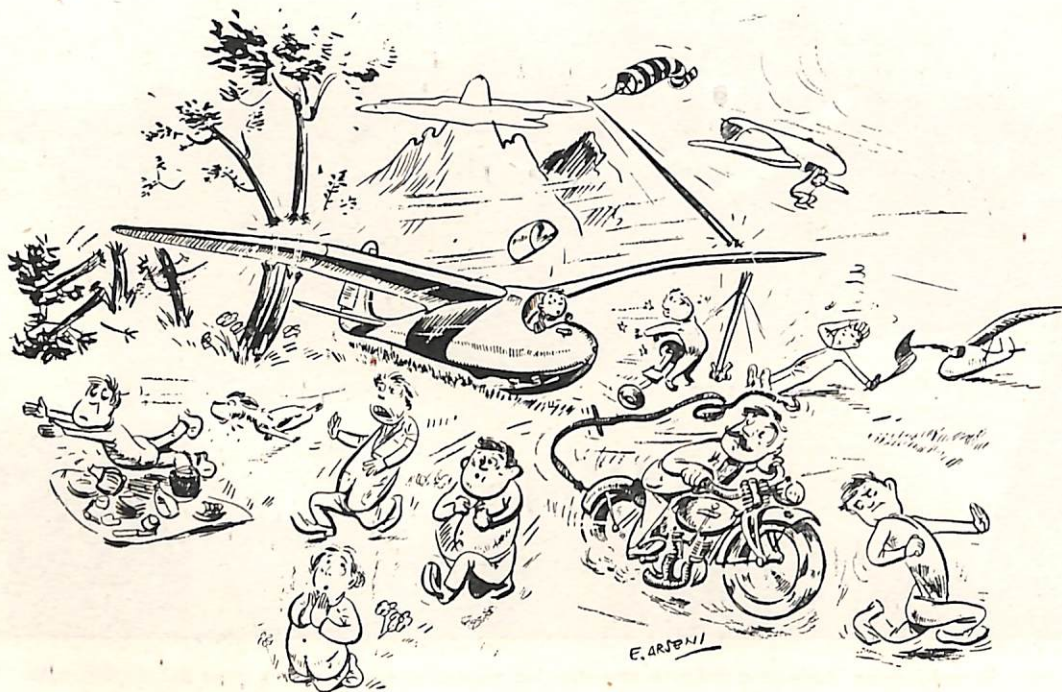
Lasciati pure da parte gli elementi secondari, veniamo a quelli principali che generalmente sono più di uno e facciamo bene attenzione che essendo proprio essi a determinare il carattere della gara, dovranno essere scelti e valutati in modo da corrispondere alle finalità che si sono volute raggiungere. Un esempio semplice è quello della corsa piana.

Se la disputa avviene fra pochi concorrenti che debbano correre simultaneamente, si può ritenere che essi siano in condizione di parità e la variabile si riduce al solo tempo di percorrenza (abbiamo naturalmente trascurato elementi secondari quali il tipo delle scarpette usate, o l'influenza delle condizioni meteorologiche correnti sull'organismo di ciascuno: guai se ci addentrassimo entro quest'ultimo campo!).

Se ci sono eliminatorie a batterie non contemporanee, sarebbe necessario lasciar trascorrere il tempo indispensabile al completo ristoro dei concorrenti ammessi alle eliminatorie: evidentemente il vincitore della batteria che ha corso da poco è più affaticato del vincitore di una batteria analoga, che abbia corso molto tempo prima.

Ho voluto accennare alle scarpette proprio perchè con esse entra in ballo il più semplice degli attrezzi e — andando per gradi — dalle scarpette si arriva agli aeroplani e agli alianti che costituiscono forse materia ancor più complicata.

Si può benissimo ammettere che le scarpette siano un elemento secondario in quanto benchè la loro fles-



sibilità, leggerezza e capacità di presa sul terreno siano elementi determinanti quando siano in gioco frazioni di secondo, è pur sempre lecito presumere che — dato anche il costo relativamente basso — ciascun atleta abbia potuto provvedersi nel modo migliore o da lui ritenuto tale: peggio per lui se non avrà siffattamente provveduto o se, nel provvedere, avrà valutato male le sue esigenze.

Sottolineando che non foss'altro per questa valutazione anche nella corsa piana entra il fattore ragionamento, mi si conceda di rilevare che la scelta di un aeroplano è ben altra cosa, quanto a prezzo e anche quanto a pratica disponibilità: non si può quindi più passare la cosa come secondaria col presumere la parità di ciascuno circa le possibilità di approvvigionamento dell'attrezzo.

Il discorso porta immediatamente a distinguere fra atleta ed attrezzo cioè, nel caso aviatorio, fra uomo e macchina: chi si deve premiare?

Su Alata tratto da molto tempo la questione che ho cercato di sviscerare a fondo per quanto concerne l'aviazione motorizzata: Poichè la maggior parte di quanti si interessano di sport aviatorio legge tutte le nostre riviste specializzate, incorrerei in superflue ripetizioni se riprendessi qui la questione.

Accennerò solo che essa si complica quando si passa dall'aeroplano all'aliante, e ciò contrariamente a quanto si potrebbe arguire a prima vista.

Infatti conosciute per qualsiasi via (teorica o sperimentale) le caratteristiche di un aeroplano sarà sempre possibile analizzare il risultato effettivo in modo da sceverare l'influenza della macchina, mettendo in evidenza l'operato del pilota. In sostanza si dice: tanto l'aeroplano ha fatto, tant'altro avrebbe

potuto fare, quindi il comportamento del pilota vale tot.

Un aeroplano si compone di un velivolo e di un gruppo motopropulsore, alias motore: conosciamo l'uno e l'altro e leggero o pesante, aerodinamicamente fine o no, potente o debole, un aeroplano per esser tale, può fare (sia pure entro limiti diversi) tutte quelle cose che a lui si addicono, quindi può fornire sempre un risultato, dando modo di ragionare come si è detto. Chi credesse che gli alianti fossero in realtà sprovvisti di motore oltre a credere implicitamente nel moto perpetuo (voli imponenti sarebbero infatti effettuati senza spesa di energia!) dimenticherebbe l'esistenza del Sole.

Una parte infatti dell'enorme energia irradiata provoca il movimento delle masse d'aria, movimento che è appunto sfruttato dagli alianti ed è indubbio che queste masse in movimento costituiscano un vero e proprio motore.

Lo scopo dei motori è infatti quello di fornire potenza, cioè energia (alias « lavoro ») nel tempo: le masse d'aria (soggette come tutto al campo gravitazionale) pesano e — in aggiunta — si spostano con una determinata velocità.

Abbiamo dunque un qualcosa che le dimensioni di una forza moltiplicata per uno spazio essendo poi tutto diviso per un tempo: ma questo è proprio lavoro nel tempo, cioè potenza.

Ecco dunque il grandioso motore del così detto volo senza motore che il profano potrebbe considerare localmente e istantaneamente uguale per tutti.

Questa condizione sarebbe ottima per chi voglia indire delle competizioni in quanto avremmo a che fare con aeroplani diversi, aventi però tutti lo stesso



1950. Ricordo di un Raduno a Bolzano che non ha potuto essere la prima gara del dopoguerra.



Una bella inquadratura dell'ARCORE, l'aliante che ha dato le migliori prestazioni nelle gare italiane anteguerra, in volo sull'Idroscalo di Milano (Foto Mantica)

motore: potremmo dunque fare a meno di considerare la variabile potenza, e per quanto concerne la macchina ci ridurremmo pressapoco alla considerazione delle sole doti aerodinamiche.

Non è però così in quanto quella famosa velocità delle masse d'aria di cui abbiamo parlato più sopra non va intesa in senso assoluto, bensì relativamente alla macchina: nel caso ad esempio delle correnti ascendenti sappiamo che l'aliante sfrutta la sola differenza fra i valori assoluti della velocità ascensionale dell'aria e della propria velocità di discesa.

Variando la velocità di discesa da aliante ad aliante varia in definitiva la potenza disponibile: dunque anche gli alianti — che hanno un motore come gli aeroplani, ma esterno — dispongono praticamente di motori diversi, proprio come la generalità degli aeroplani.

Se tutto è paragonabile, dove risiede allora la maggior complicazione cui abbiamo accennato?

Semplicissimo: se si trascura l'eventualità di guasti un aeroplano può sempre disporre della potenza necessaria al volo e quindi può sempre come abbiamo detto conseguire dei risultati, siano essi brillanti o no.

Un veleggiatore invece se incontra masse d'aria che salgono meno di quanto lui scenda per sua natura, non può veleggiare, e quindi non può conseguire un risultato.

Non è allora vero che si possa sempre — dato che la macchina abbia fatto tanto, mentre avrebbe potuto fare tant'altro — trarre una conclusione circa l'abilità del pilota.

In certe condizioni un dato aliante infatti non fa niente proprio perchè non può far niente qual si sia l'abilità del pilota: evidentemente, benchè la matematica ci consenta spesso di dare un significato a un'espressione indeterminata del tipo «0» diviso «0» dovremmo nel caso ricorrere a una extrapolazione inammissibile quando si tratti di attribuire punteggi e premi.

Che dire poi dell'efficienza e della polare delle velocità? Si può eseguire un bel volo di distanza andando da cumulo a cumulo, a patto però che partiti dal cumulo precedente si possa arrivare sotto quello seguente a una quota sufficiente per veleggiare o, addirittura, per volare: se invece col mio aliante non posso materialmente eseguire una traversata, perchè l'efficienza è tale da non offrirmi il raggio di libramento necessario, è chiaro che non potrò concludere alcunchè e non certo per mancanza di abilità.

Tralascio ulteriori esempi che condurrebbero troppo lontano, accontentandomi di aver dimostrato che in tema di volo veleggiato non si può sempre sceverare il fattore uomo dal fattore macchina, perchè in certi casi quest'ultimo impedisce di raggiungere quei risultati concreti sui quali riposano le considerazioni che eventualmente possono consentire la valutazione dell'abilità del pilota.

Abbiamo però preso in esame il solo caso limite, ma potremmo pensare di considerare solo i concorrenti che abbiano conseguito un risultato senza per altro infamare coloro che non abbiano potuto concludere a causa delle caratteristiche della macchina di cui disponessero.

A parte il fatto che non è facile poter dire con sicurezza se una macchina avrebbe o no potuto fare alcunchè, esiste la pratica impossibilità di raffrontare i risultati conseguiti da alianti diversi.

Nelle solite competizioni gli aeroplani debbono solamente partire, salire in quota, andare dritti, scendere, atterrare; si può anche far loro compiere delle virate nei brevi circuiti spettacolari oggi di moda, ma ciò non sposta molto il problema.

Conosciuti gli spazi di involo e di atterramento, la velocità massima di salita, quella massima orizzontale, conosciuta se vogliamo la velocità del vento, i calcoli sono presto fatti.

Gli alianti invece devono effettuare prove di quota, di durata, di distanza e la distanza può essere libera o prefissata dagli organizzatori; si fanno poi anche prove di velocità, fissando il punto di arrivo.

Non si hanno però mai prove isolate, ma un qualsiasi volo, comporta sempre naturalmente una durata, condizionata da successivi acquisti di quota condizionanti a loro volta la distanza percorribile, non solo, ma anche la direzione nella quale giacciono le singole frazioni di distanza.

Con l'aeroplano il più bravo in definitiva in una prova di navigazione è colui che riesce a volare per ortodromia; con l'aliante la navigazione per circolo massimo è una chimera e il più bravo è colui che arriva alla meta impiegando il tempo minore, cioè realizzando il miglior compromesso fra le necessarie digressioni e i tempi parziali che loro corrispondono date le velocità che vi si possono tenere, attese le singole quote raggiunte.

In sostanza si tratta di seguire una rotta (assimilabile a una spezzata qualora se ne considerino i soli punti caratteristici) ciascun tratto della quale sia tale da far sì che sia minima la sommatoria dei tempi di percorrenza.

Rotte aviovelicamente possibili fra due punti ne esisteranno evidentemente tante, ma il solo aliante migliore potrà seguire la più rapida: gli altri in iscala si vedranno precluse un numero sempre più

grande di rotte, finchè si arriverà a quelli che non potranno far niente avendo tutte le rotte precluse.

Anche ragionando in questo modo si vede come la macchina diviene un fattore determinante dal quale è impossibile prescindere.

Riassumendo da tutte le considerazioni che precedono risulta assai chiaramente come l'unico tipo di gara che consente di pervenire alla valutazione dell'abilità del pilota e quindi a una graduatoria di valori umani è quella cui siano ammessi solo alianti dello stesso tipo, forniti altresì della stessa organizzazione a terra e degli stessi accessori.

Poco importa che una diversità possa ancora nascere dal migliore stato di manutenzione della macchina o da piccoli accorgimenti aerodinamici: dobbiamo presumere che tutti siano in grado di lisciare bene le superfici, di smussare angolosità, di chiudere fessure e altrettanto dicasi per la speciale preparazione di carte, abachi o regoletti di navigazione.

Non ho con questo scoperto il fumo di raso, in quanto quando si trattò di includere il volo a vela fra gli sports olimpionici, fu appunto posta la condizione che le macchine dovessero essere tutte dello stesso tipo, e tutti sanno che fu indetto un concorso internazionale per la scelta di un veleggiatore monotipo, concorso dal quale emerse il notissimo veleggiatore medio DFS-Meise.

Possono però avere un senso anche le competizioni effettuate con veleggiatori diversi, dato che allora altro è lo scopo che si vuole raggiungere.

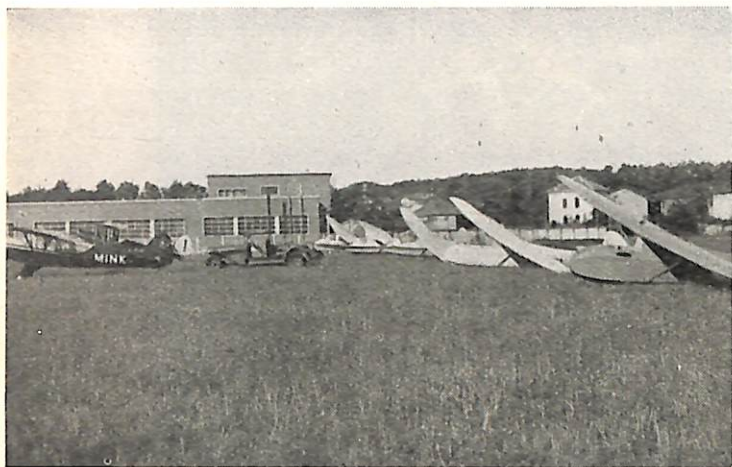
Non si tratta più di stabilire una graduatoria di valori umani fra uomini, bensì una scala di livelli aviovelici fra enti. L'esempio più appariscente è quello dei concorsi internazionali indetti biennalmente dalla FAI: colà non si tratta di stabilire se il tal pilota val più del tal altro, ma di confrontare quanto nel campo del volo a vela sanno fare le varie nazioni.

Allora anche pensando al più piccolo stato il cui Aero Club faccia parte della FAI non si può certo presumere che esso non sia in grado di far concorrere una squadra bene attrezzata con materiale del tipo migliore.

Se un Aero Club è in gamba, può senz'altro trovare i mezzi finanziari necessari e se non li trova vuol dire che il suo interesse per il volo a vela è meno che normale e quindi un eventuale e aprioristico posto scadente in classifica costituisce più che una giusta valutazione una meritata punizione.

Altrettanto dicasi per l'Aero Club che, disponendo dei mezzi finanziari necessari non sa impiegarli nel modo migliore (è il caso dell'atleta che sceglie male le scarpette).

Se poi un Aero Club non è addirittura in grado di partecipare con mezzi che siano paragonabili a quelli dei più progrediti contando eventualmente sulla possibilità che le capacità personali dei suoi uomini possano compensare qualche deficienza, allora non è



Raduno di Vergiate 1951. Per la prima volta dopo la guerra si svolge una gara aviovelica con classifiche e premi ma con organizzazione e benzina pagate dai concorrenti.

nemmeno il caso di prenderlo in considerazione, si tratta solo di un simulacro di Aero Club.

Passando dal grande al piccolo, si possono benissimo organizzare gare nazionali fra enti della stessa nazione, allo scopo di stabilire qual'è quello più in gamba; se esistono venti gruppi aviovelici sportivi e fra essi solo alcuni sono stati capaci di mettere in linea con le loro forze meccaniche pregiate, è ben giusto che i solerti siano ricompensati.

Dato uno sguardo d'insieme al problema delle competizioni avioveliche, veniamo alla manifestazione organizzata quest'anno dall'Aero Club d'Italia e denominata Settimana Aviovelica 1952, svoltasi dal 24 al 31 maggio corrente anno.

La manifestazione contemplava prove di durata, di quota e di distanza (libera, a meta prefissata, a meta prefissata con rientro al punto di partenza) nonché un circuito triangolare che ha le caratteristiche di quello prescritto dalla FAI come uno dei tipi validi di prova di distanza per il conseguimento dell'insegna d'argento.

Gli alianti di classe inferiore a quella « Olimpia » effettuarono solo prove di durata e di quota, quelle cioè che non implicano di norma atterramenti fuori campo; gli altri avrebbero potuto fare tutto: naturalmente ci furono due classifiche separate, una per i primi (che eseguirono il cosiddetto raduno) l'altra per i secondi (che eseguirono la cosiddetta gara).

Raduno e gara furono in effetti due gare distinte che furono tenute tali appunto per omogeneizzare un poco la grande varietà delle macchine.

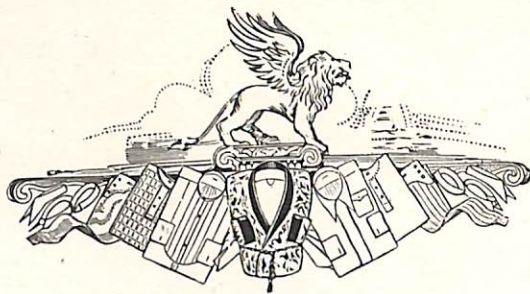
Quanto alla valutazione delle prove il regolamento è ben fatto, ma la competizione era di tipo misto cioè di quelle ove il fattore uomo e il fattore macchina sono globalmente valutati: sarebbe andato bene se fosse stato possibile indire una gara fra gruppi ma in tal caso sarebbe stato inutile organizzare la competizione, perchè allo stato attuale dei fatti si conoscono quali sono i gruppi più attrezzati; d'altra parte disponiamo in Italia solo di una quindicina di veleggiatori di ben otto tipi diversi.

Le classifiche individuali ci hanno dato solamente una indicazione di quanto si è potuto realizzare in quella settimana e non è escluso che un pilota sacrificato su una macchina inferiore durante la manifestazione, avrebbe potuto conseguire poco dopo, pilotando una macchina migliore, risultati più brillanti di quelli del vincitore della manifestazione.

La settimana aviovelica deve essere dunque considerata solo come un meccanismo che oltre a rimuovere le acque ha consentito di far volare i nostri appassionati attirandone dei nuovi.

Pare accertato che le macchine fini debbano crescere considerevolmente di numero in un futuro assai prossimo e ciò permetterà alla settimana 1953 di essere senz'altro migliore.

MAURIZIO GALIMBERTI



MARATI

FABBRICA BIANCHERIA FINE PER UOMO

MILANO

Via Cusani, 18 - ang. Foro Buonaparte

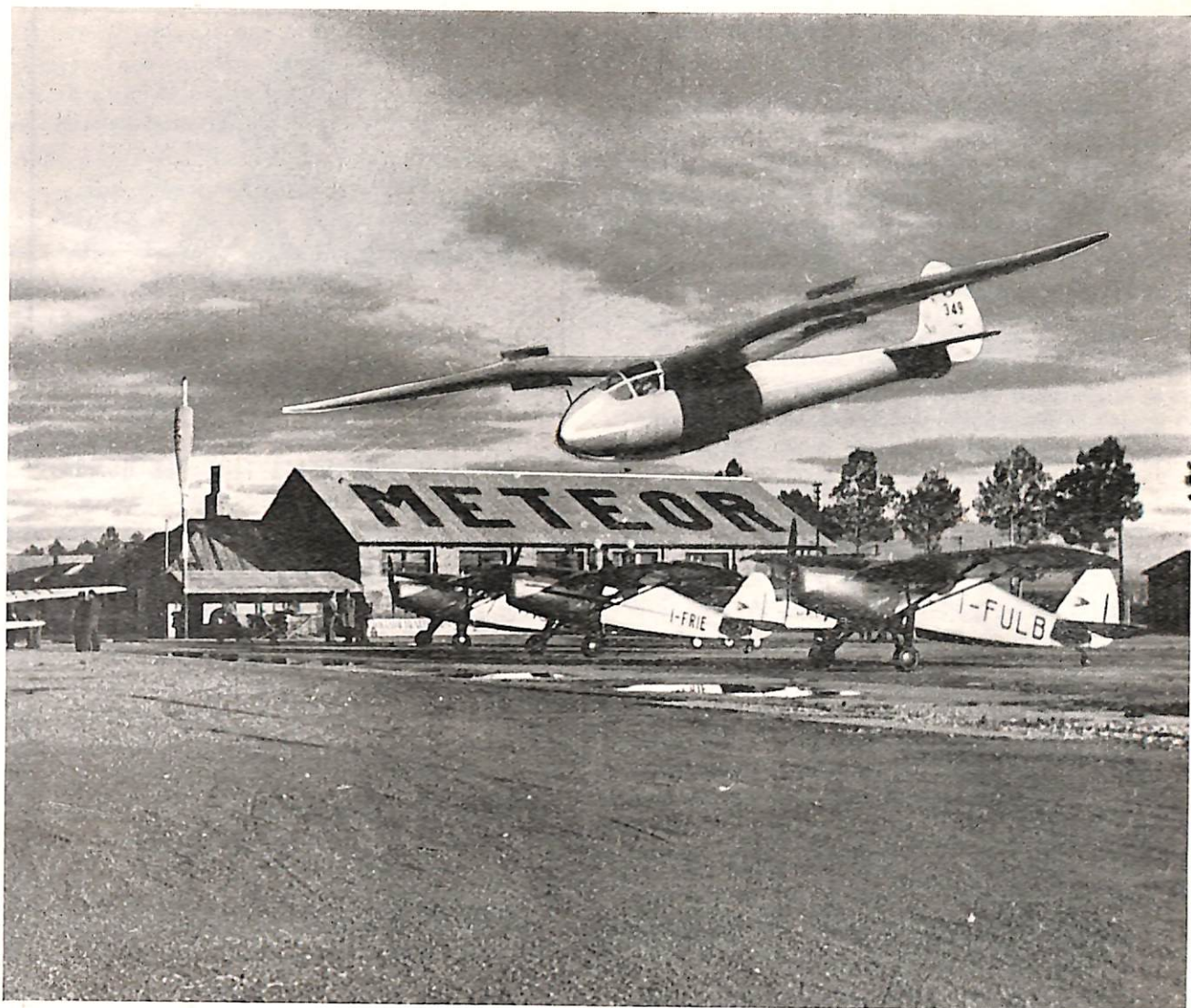
Telefono N. 80.62.69

Sintesi
di Eleganza

ARTIGIANATO

DELLA PIPA

CANTU'



TRIESTE - Vta C. Beccaria 4 - Tel. 6440 • MONFALCONE - Aeroporto: Tel. 596 • DOBBIACO - Aeroporto: Tel. 41

V OLOVELISTI !! le officine aeronautiche « METEOR » di Trieste, Monfalcone e Dobbiaco sono specializzate nel volo a vela e sono a vostra disposizione per qualsiasi esigenza.

Esse producono in serie

- il METEOR SPALINGER 21 "GABBIANO,,
- il METEOR SPALINGER 18 "FALCO,,
- il METEOR PRETI 7 "PINOCCHIO,,

Di questi alianti si cedono ai gruppi singole licenze di costruzione e si forniscono parti staccate e semilavorati.

Le officine dispongono poi di tutta una gamma di prodotti ed attrezzature sussidiarie al volo a vela: verricelli, carrelli da trasporto, cavi elastici, cavi da traino, strumenti speciali, ecc.

INTERPELLATECI E VISITATE

I NOSTRI AEROPORTI DI MONFALCONE E DOBBIACO

TERMICHE, PRIMATI, LENTICOLARI ED ALTRE STORIE

Appunti di Egidio Galli sulla Settimana Aviovelica 1952

QUANDO la premiazione mette fine ad un ciclo di gare che per una settimana han fatto dimenticare il resto del mondo che si agita al di fuori dell'aeroporto, il volovelista qualsiasi va a casa e dorme per due giorni. Anche se per necessità di cose si ritrova in un ufficio o in una ditta — « oh bella! il mio ufficio c'è ancora! » — dorme lo stesso nel piatto senso che non ha nessuna voglia di pensare ad altro che non sia sonno, bere, mangiare. Al massimo si preoccupa di comperare « Gazzetta », « Corriere » et similia per rintracciare il proprio nome, i propri tempi di volo e soprattutto per sottolineare con malizia le stupidaggini che le valenti firme sono solite elargire con generosità.

Carte aeronautiche, contasecondi, caschetto, occhiali, guanti, goniometro, righello, moduli di partenza ormai inutili, macchina fotografica, thermos, simpamina ed altre ritenute utili cose restano tutte in mucchio pacifico a dar fastidio a quella povera mamma sempre desiderosa di metter ordine e pur sempre diffidata a farlo per quanto sia « roba del pilota ».

Il bel far niente che segue i voli tirati coi denti.

Poi, il fermento e l'agitazione riprendono e il pentolone comincia a ribollire. Il volovelista qualsiasi ritorna a dar fastidio al prossimo. E siccome « quel dar fastidio » già è stato ripetuto, convien si dica alla buona nostra maniera: « eccolo daccapo a rompere le scatole ».

Il Mantica con le fotografie, il Maurizio con le classifiche e le statistiche, il Briigliadori con la spedizione in Spagna, il Ciani col carrello del PINOCCHIO, il Giulio coi quattrini dell'Associazione, il Mirachi con le sue eterne lamentele, ma poi — tutti insieme all'« Astigiana » — ed ecco come non mai, si ritrovano a parlare (potenza del ricordo e del desiderio un po' triste di ricordare) della settimana di Bresso o, più alla svelta ancora, semplicemente della « settimana ».

Al che, il modesto che qui scrive, s'accorge di non poter sfuggire alla regola e non trovando altro più ricercato modo di infastidire amici e illustri sconosciuti ben limitati lettori, si mette ad allineare un po' di righe dedicate ai giorni che già definiamo belli perchè il passato se li è bell'e presi; tutti in blocco e con bocca buona.

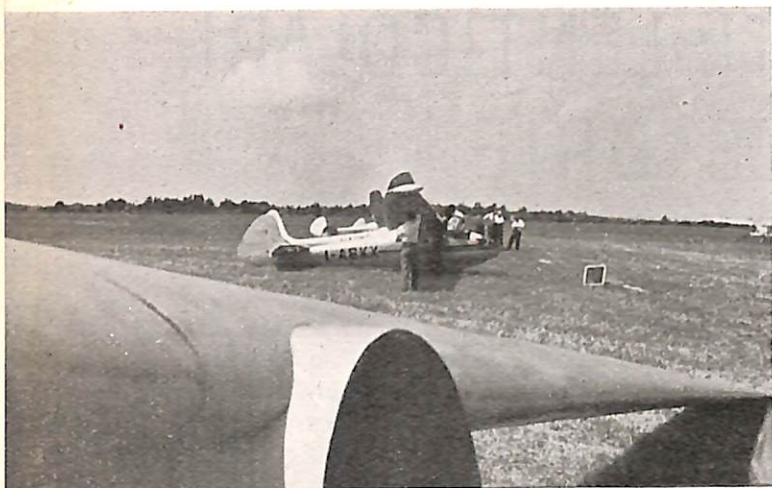
LA SETTIMANA AVIOVELICA si chiama Galimberti. E con questo sembra di ricordare un po' — se non sbaglio — quella faccenda che diceva: il destino si chiama Clotilde. Lo dico non già per lanciare uno slogan ma per il preciso intendimento di rendere giusto e pubblico grazie a chi — come non altri — ha lavorato sodo, a fondo e generosamente

per farci volare. Se vogliamo essere più nazionalisti poi, ed è bene non dimenticarci di questo, Galimberti organizzatore e volovelista ha dato modo al volo a vela italiano di sentirsi veramente tale nel senso organico della parola. Faceva caldo, e non in senso vago. Si mangiava quando si mangiava, e non sono storie. Il lavoro preparatorio e quello quotidiano di gara era una montagna, e non per ridere. Le grane erano tutte di prima grandezza e molte, e non poteva essere diversamente. E Galimberti — non da solo, d'accordo, ma lui modesto direbbe addirittura che non era a Bresso... — è stato il cervello ed il raddrizzatore di tutto. Tanto è vero che facendo la controprova, utilissima anche nelle votazioni, potremmo constatare che, Maurizio assente, invece di volare avremmo sì e no svolazzato. Nei quali valori filologici è facile trovare se non proprio una differenza oceanica per lo meno un buon distacco mediterraneo.

Cosicchè il Maurizio è un po' il Volo a Vela Italiano. Vedi organizzazione « spedizione in Spagna » e ne hai subito la più completa delle documentazioni.



La I.Z.A.T. ha messo a disposizione un'aviorimessa per il ricovero dei veleggiatori durante le giornate del raduno
(Foto Zulli).



Veleggiatori sulla linea di volo attendono il turno di lancio. Lo STINSON « SENTINEL » del Cap. Mantelli che si è veramente prodigato come trainatore (Foto Zulli).

Insomma: il più attivo dei vulcani lo abbiamo proprio — e con tanto tanto piacere e affetto — in mezzo a noi.

DAL 24 al 31 Maggio 1952: il più bel periodo volovelistico italiano dal '43 ad oggi. Alla Wasserkuppe io non ci son mai stato e quindi tanti alianti in volo tutti insieme non li ho mai visti; ne ho solo sentito parlare. A Berna nel '49 son riuscito ad ammirare un bel termicone che ne teneva su sei con la stessa spirale. A Bresso il primato personale è salito a nove, ed eran tutti nostri, questo il lato singolare e simpatico. E poi una cosa è il termicare sotto lo stesso cumulo — e mi riferisco a Belpmoos — ed altra, invece, è il gran girovagare di nove moschini (moschini per la quota e la distanza) che signoreggiano da cumulo a cumulo, che se ne vanno beati a 90 all'ora a pescare nuove e nuove ancora ascendenze, che — insomma — tengono il cielo di Bresso e vasta zona limitrofa come casa propria col praticello vicino per giocare, da bambini, a rincorrersi e alla guerra.

I commenti dei terriboli volovelisti che avevan la propria macchina in quel gran volo collettivo, eran poemi di acidità (« perchè non ci sono io invece di quello là? ») e di gioia al tempo stesso. Il « Vizzola », praticamente a completa disposizione di Pronzati, era sempre e tutti i giorni, in allarme, e come in aria s'afferrava odore di termiche, zac! eccolo in

coda al « Caproncino » già in decollo. Gli altri tre piloti su ogni macchina, davan luogo a un po' di discussioni (volare è ugualmente bello e attraente per tutti) ma in capo a una ventina di minuti spariscono dalla linea. Un paio dietro al « Piper » e tre o quattro dietro gli « L. 5 » e tutto a terra rimaneva calmo.

Così anche il 28 Maggio, il giorno dei nove colleghi. Seguire « Pinocchio », « Canguro », « Cat. 28 » (di questi ultimi ve ne erano due per tipo) che alla disperata arrancavano per portarsi alla quota del già alto « Vizzola », era spettacolo indimenticabile. E pur essendo ormai le 18,00-18,30, ecco di colpo l'allarme allargarsi fino agli « schizzetti »: due « Asiago » e un « Cat. 20 » partono a testa bassa col carico alare diminuito dalla speranza dell'omino che li portava di poter andar su a prendere in giro i cannoni.

Il cielo di Bresso era allora silenziosamente in gran daffare e la ragnatela degli infiniti vai e vieni riempiva occhi e cuore di quelli che — a naso in su — pensavano alle strisciate dello « Zoegling » nel '47 e a tutti i mille acrobatici sacrifici fatti per mettere insieme quelle stupende e vivissime ali.

Alle 20 e rotti i primi mollano; pian piano seguono gli altri. Davanti all'hangarone del 1° R.T.A. gli alianti si ritrovano tutti e i piloti si chiamano a gran voce. Sudati, entusiasti, chiacchieroni hanno gli occhi lucidi perchè i limiti che spesso si impongono alle cose dell'anima, qui sono spariti netti.

Ecco la più bella gioventù del mondo.

LE LENTICOLARI del 25 Maggio non si possono descrivere: eran davvero da vedere. Qualcosa di imponente, tanto è vero che tutta la zona osservabile da Bresso — con visibilità pressochè illimitata — era coperta dalle caratteristiche nubi. Il contrasto fra il sereno azzurro ed il bianco candido era netto ed eccezionale.

Roba da provare.

E per provare il solito Brigliadori si è fatto tirare



L'asso Mantelli assiste ai preparativi di un concorrente che trainerà. Mantelli ha partecipato fuori gara, ma ha trovato egualmente il tempo di migliorare il primato nazionale di durata per alianti biposto (Foto Rivolta).

a duemila circa (con il « Pinocchio ») da Mantelli con lo « Stinson ». Abbiám visto lo sgancio, Mantelli in atterraggio e poi un bel niente. Dopo due ore e rotti invece abbiám visto la cartina barografica a crepuscolo ormai avanzato. Quota 5300! Resegone, Grigne, Cervino, Monte Rosa e Monte Bianco erano tutti più bassi di un zanzarino che era arrampicato a 3 metri al secondo senza un litro di benzina.

Primato italiano! Perciò con una dozzina di bottiglie si beve ai seguenti signori: Brigliadori pilota, Preti progettista, Mantelli consigliere di lenticolari.

Parlare del regolamento è un po' come scartabellare il Codice Atlantico di Leonardo. La miglior cosa è concludere alla svelta — ma convinti, però — che finalmente abbiám un bel regolamento completo e bastante a tagliar le gambe ad ogni reclamo o strana altra grana normale in gare aeronautiche. Plauso a chi, il solito Galimberti in testa, ha tirato alla luce il papiro.

Quindi, dato per digerito il detto regolamento, diamo pure per assimilati i vari formuloni che danno i punti di classifica. Perché è proprio di questa che voglio parlare.

E siccome la macchina da scrivere e il carattere da stampa sono fatti apposta per l'ordine, ecco qui incolonnati piloti, macchine e un po' di aritmetica; così come esattamente se la sono cavata al termine dell'ottavo giorno di gara e raduno. In gara « gli aliantoni e i leoni », al raduno « gli schizzetti e gli ometti ».



Le indescrivibili nuvole lenticolari del 25 maggio 1952. Sfruttando l'onda atmosferica che le provocava, Brigliadori ha raggiunto la quota di 5300 metri guadagnandone circa 3300. Questo volo rappresenta la prima prova di « C d'oro » effettuata nel nostro paese.

(Foto Mantica).

GARA

1° Pronzati (G.S.V.V.)	« VIZZOLA 2° » I-ABKX	1090,9
2° Ciani-Gonalba (A.V.M.)	« C.V.V. 6 CANGURO » I-CICI	981,7
3° Mantica (A.V.M.)	« CAT. 28 » I-AVMC	947,0
4° Brigliadori (A.V.M.)	« C.V.V. 7 PINOCCHIO » I-FIFA	571,3
5° Zanetti (A.V.M.)	« C.V.V. 7 PINOCCHIO » I-FIFA	568,6
6° Ricotti (A.V.M.)	« C.V.V. 6 CANGURO » I-CICI	379,1
7° Addario (A.V.M.)	« C.V.V. 7 PINOCCHIO » I-FIFA	372,9
8° Braghini (G.S.V.V.)	« CAT. 28 » I-CSEI	346,3
9° Trecchi (G.S.V.V.)	« VIZZOLA 2° » I-ABKX	220,7
10° Magani (A.V.M.)	« CAT. 28 » I-AVMC	86,4
11° Verzolla (G.S.V.V.)	« CAT. 28 » I-CSEI	20,7

RADUNO

1° Del Pio (A.V.M.)	« ASIAGO 2° » I-AVMA	302,6
2° Macchi (C.P.V.)	« ASIAGO 2° » I-MINC	212,0
3° Rivolta (A.V.M.)	« ASIAGO 2° » I-AVMA	112,5
4° Misrachi (A.V.M.)	« CAT. 20 » I-CATT	110,0

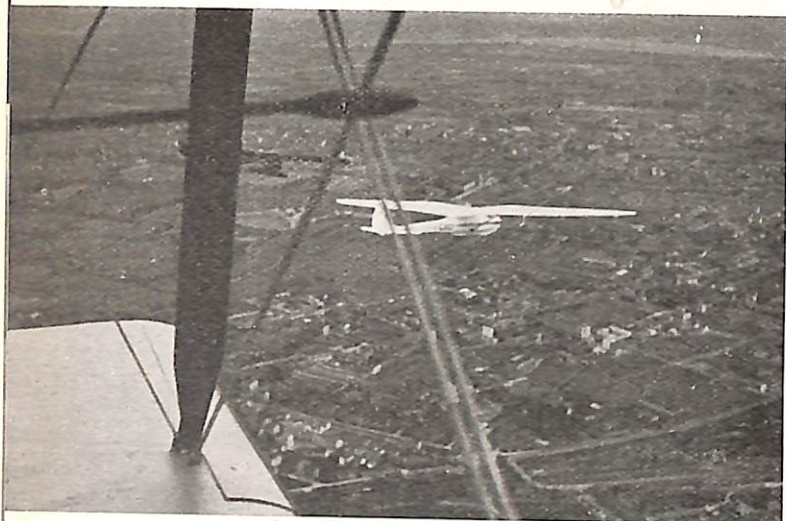
LA SETTIMANA AVIOVELICA si chiama anche e un pochino Galli. Come per dire che sto diventando vecchio. Tanti anni passati a curare e a parlare e scrivere degli altri ed ora son qui a parlar di me stesso per meglio convincermi del passar del tempo. Mantica, Zanetti, Addario, Magani, Biasci Bruno, Misrachi, Rivolta, Del Pio, Sabaini: tutti gran bravi ragazzi — e in gamba! — e tutti miei allievi. Li ri-

cordo alle prime strisciate, ai decolli, alle incilindrate che non mandavo certo per posta; li ricordo per la smania feroce che avevano (ed hanno...) di volare col bello ed il brutto tempo; li ricordo puniti oggi e complimentati senza parole, ma mi capivano alla perfezione, domani; li ricordo con tutti i pregi e i difettacci maledetti che avevano.

Ed ora sono in gara con me, mi bagnano sfaccia-



Sfilate di alianti durante le giornate del raduno.
(Foto Mantica)



Il Cat. 28 I-CSEI del Gruppo SIAI MARCHETTI di Vergiate, fotografato, subito dopo lo sgancio, dal Caproncino trainatore
(Foto Mantica).

tamente, e fan benone, il naso, fanno prove e prove del « C d'argento » come se nulla fosse.

Ed io non mi classifico nemmeno...

Mi guardo in giro e vedo uomini che eran ragazzi un momento fa.

E quando uno pensa a queste cose — specialmente a sera e solo — diventa un po' triste e si guarda nello specchio e cerca le rughe e i primi capelli grigi. Tutto il gran ridere che aveva fatto sul campo durante il giorno non è più, sciolto nei ricordi che vuol fare.

Ma così deve essere. Fanne volare tanti, di allievi. Tirali su per bene. Fai in modo che sappiano che cosa sia volo e volare. Fai che in casa e all'estero si facciano onore, tanto onore. Fai che arrivino ben maturi al traino o al « C » e poi mollali che van da soli e in discesa. Fai che si dimentichino di te — istruttore — e che si ricordino solo di essere, per il futuro, istruttori di loro stessi.

Cosicchè se su cento, novanta ti bagnano il naso e in gara (lascia perdere la fortuna) sono tutti in classifica e tu no, potrai dire: ho fatto un bel lavoro. Ho fatto anche il mio dovere.

Ho quasi voglia di ritornare a ridere.

Perchè i Lucano e i modestissimi Galli (lo posso dire?) hanno questo un po' acre destino: vedere arrivare in campo tanti impacciati e rozzi pinguini; lavorarli col più gran cuore; portarli ad un bel brevetto e salutarli (che partano o restino non conta) con un augurio grosso così. Dopo un anno ti capitano fra i piedi con trenta ore di « Vampire » e tu

manco lo hai visto, 'sto coso. Oppure si pizzicano un bel « C d'argento » e tu sei legato ai giri campo di Linate e alle mille balle dei cinquanta aeroplani che devi allattare.

Ma è sempre aviazione.

E' NATURALE che leggere dei punti è un po' come succhiare un sasso, ma lo spazio mi permette di citare un pochetto solo dei tanti bei voli fatti. Pronzati — maturo, preparato e direi anche freddo calcolatore — se ne è andato a Orio, subito il primo giorno (25-5), ha fatto 3h.04' il giorno 29, 2h.27' il 31 ed è andato ancora fuori sede (Busto Arsizio) il 1°-6. Ciani e Gonalba — coppia veramente encomiabile, decisa ed un po' spavalda — son partiti a schizzo per Casalpusterlengo il 25 mettendosi pure in tasca due primati nazionali e cioè la quota assoluta per biposti con 2200 metri ed il guadagno di quota per la stessa categoria con 1700 metri, han fatto 1h.18' il giorno 28, sono andati in soli 36' a Venegono aeroporto il 30 e in 1h.32' sono andati a Calusco d'Adda il 1°-6. Mantica — impulsivo, generoso e allenato — ha fatto 1h.32' con 1500 metri di guadagno il 25, 1h.06' il 27, 1h.38' il 28, 3h.25' il 29, 2h.51' il 31, infine 1h.41' il 1°-6. Briigliadori — inutile parlarne dato che già ci pensano i quotidiani... — oltre al doppietto dei primati già citati (fuori gara) si è fatto 2h.28' il giorno 28, in 2h.11 se n'è andato a Orio il 29 e poi è partito col « Cat. 20 » per forlì: acrobazia al raduno. Zanetti — l'entusiasta e sempre in gamba « radio Tokio » — si è guadagnato oltre 1000 metri in 43' il 25, ha fatto 2h.30' il 27, mentre il 30 s'è guadagnata la prova di durata per il « C d'argento » con 5h. 34'.



Misrachi ha partecipato al Raduno col Cat. 20 dell'AVM e considerando l'apparecchio impiegato è riuscito a realizzare tempi degni di rilievo.

Gli altri, un po' anche scalognatelli, sono rimasti a soddisfazioni più contenute.

Ma in tutti, signori cari, cuore e passione grossi come una casa.

VEDIAMO di parlare un po' dell'organizzazione.

Ne vale la pena, anche perchè chi di noi era abituato a vedere in campo tanta roba tutta a disposizione per il volo a vela?

Due grandi tende « Moretti » facevano da casa per la giuria e commissione sportiva e da magazzino paracadute, cavi, barografi e compagnia.

Due nuovissimi autocarri erano adibiti al trasporto in linea degli alianti dall'aviorimessa del 1° R.T.A., mentre una jeep, pure nuova, ed un trattore venivano impiegati per collegamenti e recuperi apparecchi in linea. In mancanza di carrelli trasporto alianti, gli autocarri di cui sopra hanno egregiamente riportato a casa le macchine andate fuori campo. Una ambulanza con medico e infermieri garantivano il pronto soccorso direttamente in linea, mentre un notevole quantitativo di estintori a mano e carrellati dava garanzia completa in caso di incendio. Fusti di benzina, imbuti, pelli di daino, pompe a mano, attrezzi vari e cosette indispensabili del genere erano a portata di mano. Tre o quattro tra motoristi ed altri specialisti erano sempre in servizio, soprattutto attorno agli « L. 5 ».

Tutti o quasi gli organizzatori, commissari, concorrenti ed aiutanti mangiavano assolutamente bene presso la mensa dello stesso 1° R.T.A. a mezzogiorno ed anche a sera eliminando così quanto di non precisamente bello, simpatico e volovelistico era già accaduto nel '50 a Bolzano. Certe faccende o si troncavano sul nascere o è troppo tardi: vedi volo a motore.

I concorrenti e gli altri interessati dormivano quasi tutti in sede propria; i vergiatesi erano gentilmente ospitati presso il palazzo della Z.A.T.

E visto che — sempre in fatto di organizzazione — siamo in zona militare, tiriamo fuori un grazie di mille metri cubi per il Colonnello Pezzani, impersonificando in lui l'Aeronautica Militare, perchè egli e tutti i suoi preziosi collaboratori sappiano quanto utile e apprezzato è stato il collinone delle cose messe in ballo e in opera per il volo a vela. Un chilo di pasta militare, un po' di buon sale dell'Aero Club Milano, un pentolone di ottimo brodo dei volovelisti, il bel fuoco dei vari Mantelli, Galimberti, Chetta e soci e vien fuori — speriamolo anche per il futuro — la più squisita vivanda.

Evviva gli amici piloti. I gradi e le gerarchie sono grandi cose, ma quando c'è di mezzo il cuore non contano. Perchè contano i risultati.

A CHIACCHIERARE sugli aeroplani c'è da perdere troppa carta. Ma due parole ci devono scappare. Tanto più che da una parte è scappato scritto in modo esplicito che « Pinocchio », « Canguro » e « Vizzola » son quasi analoghi o roba del genere. Talchè in Spagna — attenti al tram — questo sorprendente « Vizzola » non starebbe poi male del tutto.

Adesso io polemiche non ne faccio, ma è proprio il caso di mettere le cose a posto. Anche se alla mia maniera.

Il « Pinocchio » è il miglior monoposto oggi in Italia e, lasciando pur perdere l'Europa, su questo punto non c'è niente da fare. Ormai i voli fatti dallo stesso, anche se ancora pochini, documentano a fine corsa quello che si era progettato e sperato. Impegnativo per atterraggi fuori campo? Grazie, e chi

non lo sa che la cosa è uguale per tutti i diecimila 16-18 metri che ci sono in circolazione! Stringe un po' meno dei 13-15 metri? Daccapo col grazie; ma poi io dico che quel stringere meno è parlar di centimetri. Chi ricorda, proprio durante la settimana aviovelica, la decisa spirale di Pronzati sul « Vizzola », ricorderà al pari la poderosa remata che ci pestava il Zanetti sul « Pinocchio » quando era il caso di farlo. E francamente per me stringeva di più quest'ultimo.

Ma poi, in definitiva, si tratta di argento e di oro e se io non discuto che sono entrambi metalli preziosi, così mi permetto di pretendere che gli altri non discutano che il più prezioso è l'affarino giallo.

Che la gara sia stata vinta su « Vizzola » è vero, ma non è stata vinta dal Vizzola ». Dico, ed ancora vada il mio plauso al pilota, che è esatto affermare: la gara è stata vinta da Pronzati su « Vizzola ». Fare questioncelle del genere è come dire d'aver poca voglia di volare per tener più tempo a disposizione per scrivere: non è il mio caso. Solo volevo liquidare la piccola pendenza giornalistica.



La prima giornata di Raduno è stata qualitativamente la migliore. Il Cat. 28 di Mantica sembra guardare desideroso le lenticolari di quella magnifica giornata.

(Foto Mantica)

Quanto al « Canguro » inutile ormai ogni elogio: troppo fuori classe e non solo come biposto. Visto però il confronto tra due eguali macchine, di cui una con ruotino fisso e l'altra con carrello sganciabile, siamo tutti a concludere che fuori campo è una gran tranquillità avere un pattinone e stop. Una strisciata di trenta metri e sei a cavallo. Sì, ruba un po' di tempo il fatto del recupero carrello al decollo, ma è gioco che vale la pena. Ritengo quindi che i « Canguri » nuovi debbano avere carrello sganciabile.

I due « Cat. 28 » (anch'essi con carrellini sganciabili), da vecchi nobili, si sono difesi egregiamente: stavano — fino ad un anno fa — a marcire in completa malinconica solitudine in quel di Torino e qui invece li ritroviamo belli e tirati a specchio con una voglia di volare da far paura; sempre di mezzo, stanno quei diavoli di Vergiate e dell'Aviemme! Re

sta per loro l'antico problema del fuori campo avendo diruttori tanto piccoli. Una modifichetta sarebbe tutta manna.

Per tirar le somme: lucidi e belli abbiam visto un « Vizzola », un « Pinocchio », due « Canguro » e due « Cat. 28 ». Tra gli « schizzetti » tre ben noti « Asiago 2° » e due « Cat. 20 », uno dei quali restituito — al pari dei colleghi torinesi — dalla zona di Mantova: il che è sempre gran gioia per chi odia gli accaparratori di alianti da cantina.

Tra i trainatori il « Caproncino » I-POGG di Vergiate ha fatto il bravo eterno mulo, anche se questa volta un po' recalcitrante per i magneti. Il « Piper » I-MINK dell'A.V.M. in gambissima ha trafficato e sul campo e nei rientri da Vergiate (Mantelli su « Canguro ») come da Orio (Zanetti su « Pinocchio »). I due « L. 5 » militari hanno tirato ottimamente la carretta e se avessero avuto qualche « milione » in meno di ore di volo sarebbe pur stato meglio.

CHE PER FORZA uno voglia tirare fuori la morale da otto serrati giorni di gara è anche concepibile. Altrimenti si toglie al cittadino volovelista il sacrosanto diritto del roseo sogno.

Il qual sogno io lo faccio così. Come per una estrapolazione di quanto visto a Bresso e di quanto va più o meno risaputamente maturando in aria.

Anno di grazia 1953 o '54. Primo comunicato sulla settimana aviovelica ultimo modello: a parte il fatto che come già nel '52 non è previsto l'arrivo a Bresso (dato che si farà ancora là) di nessun invitato che non lavori, sono già atterrati in quell'aeroporto dieci biposti « Canguro » (tutti senza ruotino fisso perchè il Galli così vuole...), quattro monoposti « Pinocchio » (due dei quali costruiti personal-

mente dai coniugi Guerrini che hanno decisamente abbandonato gli altri alianti milanesi), dodici tra « Cat. 28 », « S. 21 », « Vizzola », « Papero », « CE 36-50 », « Gheppio » eccetera. In serata dovrebbero arrivare otto « L. 5 » militari appena revisionati e quattro trainatori di nuovo progetto dell'ottimo Ingegnere Preti. Venti carrelli trasporto alianti con altrettante « Campagnole-FIAT » sono già in luogo.

Il secondo comunicato (speciale) dopo una settimana di gara, darà che i fondi stanziati a Roma per la competizione, verranno ritirati presso una banca tra pochissimi giorni.

Mentre — naturalmente — si volerà (il sogno deve pur sempre aderire un pochetto alla realtà) con la benzina pagata dai concorrenti.

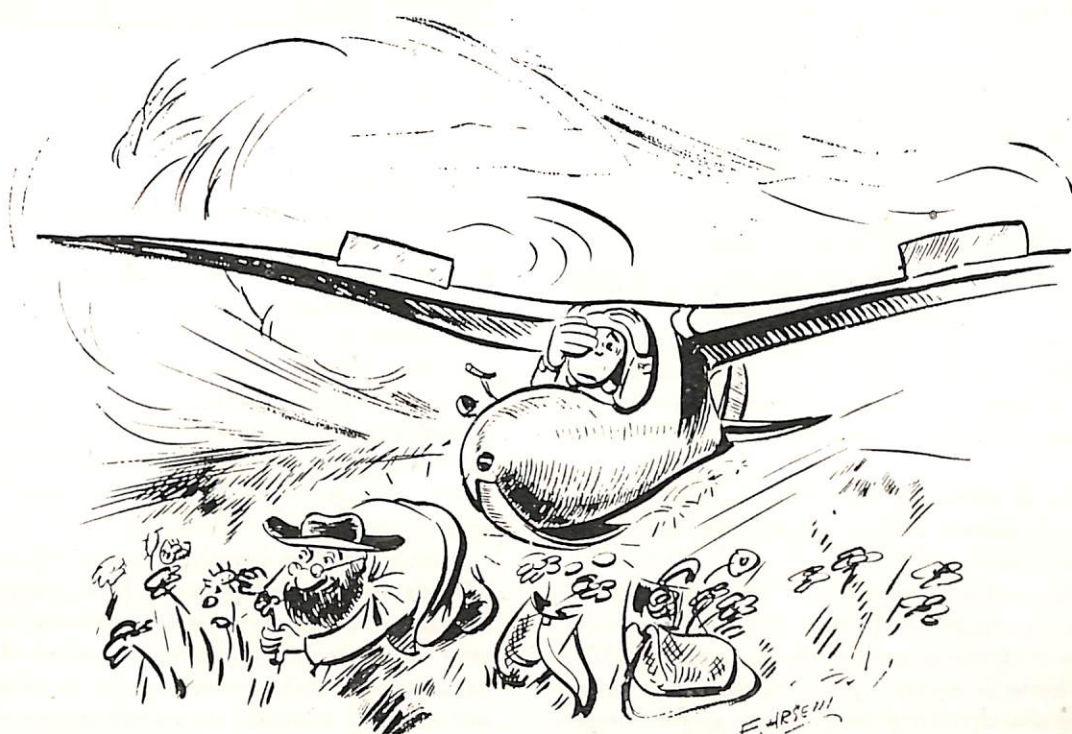
Il terzo comunicato preciserà che è vietato — visti gli abusi — che un concorrente possa disporre di più alianti. Viene al massimo permessa una macchina di riserva ma che deve essere del tutto uguale a quella ufficialmente iscritta.

Quel tizio che sogna non ricorda più gli altri comunicati e salta di colpo alla premiazione (otto milioni in totale) dove gli par di notare (valli a capire i sogni...) la presenza, come al Giro di Sicilia, di molte personalità di importanti enti aeronautici.

Questo volo a vela comincia proprio o a dare i principali numeri del lotto o a diventare veramente importante, quasi necessario.

Con la qual cosa è bene che la storia abbia fine non senza rassicurare — io copio dai film americani — che ogni fatto o personaggio (esclusi gli alianti e i trainatori) non ha un bel niente a che fare con fatti effettivamente accaduti e con personaggi realmente esistenti.

Con questa faccenda del volare con la vela chi mi assicura che il vento non giri da un giorno all'altro certo non lo trovo.



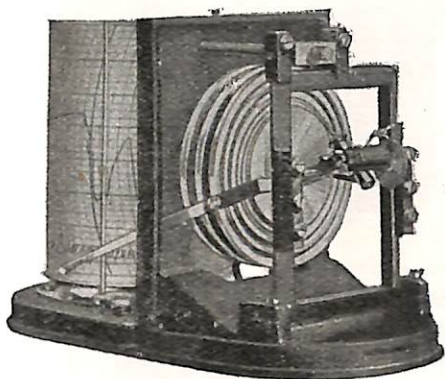
L'ho cercato tutta la vita! Dio che colpo per la scienza.

(Dis. Arseni).

Il Barogramma

Il motore dell'apparecchio che ci trainerà è a massimo regime e l'aeroplano si porta in linea. Piano piano, il cavo già agganciato dalla sua coda al muso del veleggiatore si tende. L'aliante corregge la sua posizione sotto la forza che agisce sul suo asse longitudinale. Il motore continua a rombare; le due macchine si muovono. Un beccheggio, un accenno d'imbardata prontamente corretto dal volovelista, dapprima lentamente e aumentando via via la loro velocità, aeroplano ed aliante in un'unica cosa coi loro piloti si staccano dalla terra per andare ancora una volta verso le meravigliose avventure del volo.

In questo momento una preoccupazione ed una speranza per chi tra poco, raggiunte la quota e la località stabilite per lo sgancio, si libererà, abbandonando la forza motrice prestatagli dal trainatore, in cerca di condizioni di veleggiamento. Un pensiero che è una speranza: Funzionerà il barografo?...



Un barografo aperto. Si distinguono facilmente: la cartina barografica, l'asta porta penna, il polmoncino metallico.

La registrazione, per così dire, scritta, del nostro volo, è infatti affidata al buon funzionamento di questo strumento che segnerà, su di una cartina appositamente preparata, tutte le fasi del volo, scrivendo senza tema di dubbi o di incertezze le quote che avremo raggiunto e registrando senza imbrogli in quale istante saremo stati a quella certa altezza. Si saprà così quale sia la durata effettiva del veleggiamento, quando questo sia stato effettuato, ed in ogni caso, l'andamento e le fasi di tutto il volo, dal decollo, all'atterraggio.

Tutto questo ha una grande importanza per parecchie ragioni. Perché sia valida la prova del brevetto « C », per esempio, occorre che il barografo registri un tempo di almeno cinque minuti primi da quando ha inizio il veleggiamento a quando l'aliante

torna alla stessa quota. Analogamente per la prova di durata del « C d'Argento » devono intercorrere cinque ore fra questi due punti. Così stando le cose, il volovelista potrà agganciare e perdere ascendenze ed anche incappare in qualche discendenza, però, ai fini della validità del volo di durata, verrà considerata quella parte di linea del barogramma che congiungendo due punti alla medesima altezza, sarà al di sopra di essa per tutto il suo tracciato.

In questa sezione di barogramma non deve essere ovviamente compresa parte del traino. Vale a dire che il primo dei due punti a pari quota poco su considerati deve venire scelto, sulla linea che registra il volo, dopo lo sgancio.

Sul barogramma potrà altresì essere letta la durata del traino, la quota a cui è avvenuto lo sgancio nonché quella massima raggiunta. Alcune volte nelle prove ufficiali, e per poter stabilire con maggior sicurezza la quota di sgancio e la durata del traino, si fa uso di due barografi, uno dei quali viene collocato a bordo dell'aeroplano trainatore.

Da quanto sin qui detto si deduce facilmente quale importanza abbia il funzionamento di questa piccola macchina e la preoccupazione che spesso prende il volovelista che decolla è pienamente giustificata, specie se il suo volo deve avere la possibilità di essere considerato una prova di brevetto o di insegna.

Il pensiero però scompare presto. Il pilota d'aliante durante il traino deve sempre prestare attenzione e non fare manovre false o inutili. Con la pratica e l'allenamento il traino diventa, per così dire, qualcosa di meccanico, di istintivo, rivelando sempre però la personalità di chi lo esegue. In ogni caso non lascia mai molto tempo per distrarsi. Questo in modo particolare se c'è « ballo ». Presi come si è del traino, si dimentica un poco il barografo e la preoccupazione che ci causava.

Si fa quota. Il volo prosegue regolare. Davanti a noi l'aeroplano arranca vincendo e superando col suo motore e le sue ali, la forza che lo vorrebbe a terra. Arranca e sale trascinando con sé l'aliante che lo segue, lo asseconda, lo scimmiotta quasi, per cercare di sfruttare nel migliore dei modi le sue qualità di arrampicatore. Il momento di sganciare è vicino. Ci siamo. Mano al pomello e tiriamo decisamente; in questa semplicissima operazione non sono ammesse mezze misure. Il cavo cade davanti a noi rimanendo appeso alla coda del trainatore che, tolto il gas, abbassa il muso per rientrare scomparendo immediatamente alla nostra vista. Siamo in volo librato.

Ancora lo stesso molesto pensiero ci si affaccia: « Come si comporta il barografo? ». Aspettando il

momento di partire, abbiamo controllato il suo funzionamento e diligentemente montato la nuova cartina, prima di collocarlo nell'apposita nicchia in fusoliera, ma malgrado tutti i riguardi e tutte le attenzioni che abbiamo avuto, non siamo tranquilli, non riusciamo a distoglierci completamente da quel pensiero anche se cerchiamo di liberarcene; non ci si vuol badare ma involontariamente ci si ritrova a temere il peggio. E non a torto.

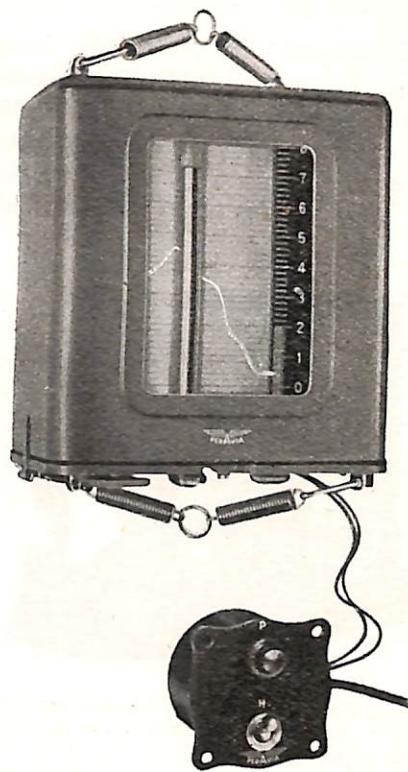
Una volta abbiamo visto un amico agganciare una poderosa corrente ascendente sotto un grande cumulo, spiralarlo e lavorare pazientemente sui comandi per rimanere nella corrente fortunatamente scoperta, salire, avvicinarsi piano piano alla base della nuvola e sparire per qualche minuto nella massa grigia. Il pilota che lo aveva trainato ci riferiva che lo sgancio era avvenuto a 300 metri, e la base del cumulo era senz'altro oltre i mille. Aspettammo trepidanti il suo ritorno continuando a seguire le fasi del magnifico volo e le eleganti evoluzioni dell'aliante. Gli siamo corsi incontro al suo atterraggio per chiedergli « com'era andata ». « Millecinquanta metri al di sopra dello sgancio » ci aveva risposto con malcelata noncuranza. Una prova d'altezza di « C d'argento » dunque? Sì: una prova di « C d'argento », ma non valida perchè il barogramma non era tracciato sulla cartina. La puntina scrivente era rimasta staccata...

Durante le nostre scorribande in cerca di nuovi posti adatti al volo veleggiato, un altro volovelista, uno qualunque di noi, sganciava sopra un pendio entrando immediatamente in ascendenza dinamica e vi restava per venti buoni minuti rientrando subito dopo per permettere ad un compagno, già pronto a prendere il posto, di sfruttare il pendio finchè tirava il vento propizio. Prova per la conquista dell'agognato brevetto « C »? No! Il pennino del barografo era asciutto e la sua cartina recava una traccia appena visibile come registrazione del volo. Visibile, ma non valida come prova ufficiale.

Un'altra volta non funziona il meccanismo ad orologeria, un'altra ancora per la fretta (le ascendenze bisogna prenderle quando ci sono e quando capitano) si ripone il relicato strumento senza applicarvi la cartina, oppure il sensibile polmoncino metallico è (chissà come e perchè) forato e la traccia che riusciamo a rilevare non è che una linea diritta a quota zero. Una cosa, e l'altra, e, quando non ci si dimentica il barografo a terra, ancora cento accidenti che non si riesce a prevedere e che, anche se rimediati dopo il nostro volo, ci lasciano sempre un poco male anche se cerchiamo di non lasciarlo vedere. Quando potremo rifare quella prova che il caso od una dimenticanza ci hanno così banalmente annullato?

La prova del « C » non è nulla di straordinario e con un buon veleggiatore non è difficile da realizzare. Ma chi lo sa il perchè si riescono a fare prove di « C » a dozzine, in certi casi una in fila all'altra per giornate volative consecutive, quando il « C » lo abbiamo in tasca! Ma quella prova, quel piccolo tratto di penna su un pezzetto di carta grande quanto la ottava parte di un fazzoletto, la dobbiamo spe-

rare, aspettare, e cosa non dobbiamo fare per ottenerla. Giornate intere al campo, passaggi d'aliante, traini, verricellate, osservazioni attente degli altri voli, orecchio sempre teso alle impressioni degli amici. Ma malgrado tutto il nostro grande entusiasmo, la nostra smisurata passione e la nostra attenta ricerca durante il volo, quella prova che è una vera conquista perchè rappresenta il primo passo verso le gare e perchè ci significa di essere ormai veramente piloti d'aliante (magari anche perchè senza quello non ci è permesso portare in volo la ragazza col « Canguro »), quella prova, quanto la dobbiamo attendere, quante volte tentare e ritentare. Quando tutto va bene?... Allora il diavolo ci mette lo zampino e ti fa qualche regalo col barografo. Un regalo che fa tirare accidenti (o se preferite moccoli) grandi così. Si può ben dire che la signorina Lassù, quella signorina termica, o cumulo, o dinamiva, o quel che è, sia come una bella ragazza difficile da conquistare. Difficile? Sì. La prima volta.



Il barografo « PERAVIA B 139 » è particolarmente indicato per le registrazioni di voli veleggiati. Un barografo di questo tipo ha permesso l'omologazione del primato mondiale di durata (56 h.) recentemente migliorato dai francesi.

Se da quanto detto sin qui si può pensare che il barografo, o il barogramma da lui prodotto, serva solamente per le prove di brevetto e di insegna, vogliamo precisare che questo non è che uno degli usi di questo strumento e ringraziare il signor barografo, dopo averne tanto parlato, per i preziosi servizi che continuamente ci fa, perchè molti dei torti che gli attribuiamo, non sono che nostre distrazioni, come dovetti constatare a mie spese un giorno che, dopo aver portato a buon fine una prova d'altezza di C d'argento, mi ricordai di aver lasciato lo stru-

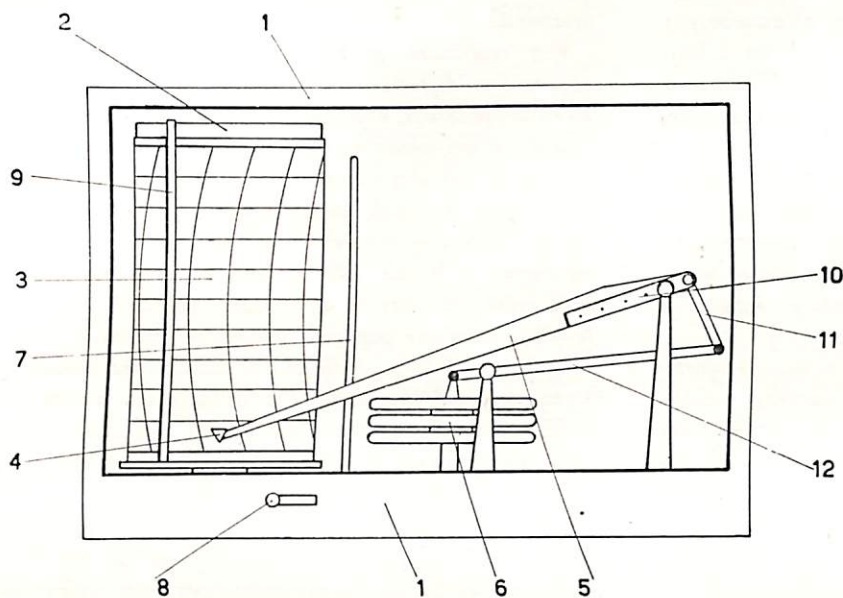
mento registratore, già preparato e piombato, in aviorimessa...

Per fare alcuni esempi dei buoni usi che si possono fare del barografo, riportiamo la fotografia di un barogramma riprodotto l'andamento dei voli di alcuni volovelisti durante una giornata di gara (registrazione eseguita durante il Raduno di Vergiate avvenuto nell'Agosto 1951).

Volovelisticamente l'Onorevole sig. barografo viene anche usato per i sondaggi in aeroplano quando interessa constatare se esistono, ed in quale entità, possibilità di veleggiamento, e stabilire a quale quota è necessario trainare l'aliante per avere una certa probabilità di trovare correnti favorevoli. Il trainatore saprà poi come comportarsi quando porterà in

zione di cartina abbastanza estesa da essere facilmente interpretabile eliminando i dubbi e le contestazioni che possono sorgere quando la misurazione di pochi millimetri di diagramma corrisponde a decine di minuti di volo.

Naturalmente anche queste preziose e precise macchine hanno i loro inconvenienti anche se adattissime per gli scopi e per gli usi volovelistici. Non si può logicamente pretendere che funzionino anche quando ci si dimentica di caricarne il meccanismo di marcia. (Questo però non sarebbe un inconveniente ma una vera dimenticanza da deficienti ed alla visita psicofisiologica cui periodicamente devono sottostare i piloti, dovrebbero radiare certi elementi per mancanza di « riflessi »). Per essere più



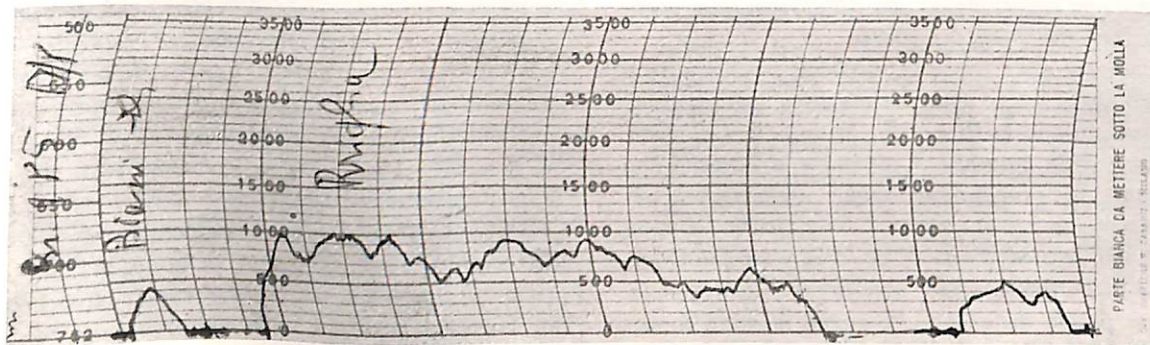
Schema di barografo: 1) scatola del barografo; 2) tamburo porta cartina contenente il meccanismo ad orologeria che lo fa ruotare; 3) cartina barografica; 4) pennino; 5) asta porta pennino; 6) polmone metallico; 7) asta attacco e distacco pennino; 8) comando asta n. 7; 9) molla per fissaggio cartina; 10-11-12) leve per l'amplificazione dei movimenti del polmoncino.

volo l'aliante, mentre il pilota del veleggiatore saprà quale zona sfruttare.

Le nostre lamentele, stringi stringi, non sono dovute che ad unico motivo: mancanza dei mezzi necessari per munirci di barografi adatti alle necessità volovelistiche. Il barogramma realizzabile con un barografo normale ha uno sviluppo che varia da una a dieci ore e richiede grande attenzione per non incappare in qualche dimenticanza, ma esistono strumenti a cartina continua, che danno la possibilità di registrare tutta una giornata di attività senza dover essere smontati dall'apparecchio o comunque manomessi, offrendo altresì il vantaggio di registrare il tempo di volo in funzione di una por-

coerenti e non divagare, nel nostro caso (nostro dei gruppi di volo a vela italiani) l'unico grande inconveniente è dato dal prezzo che si aggira attorno alle centocinquantamila lire. Perciò dobbiamo rassegnarci, seppure a malincuore, ad usare ciò di cui possiamo disporre anche se inadeguato alle nostre necessità perchè questa non è che una delle molte cose che ci occorrerebbero per « andar meglio ». Un giorno o l'altro qualche santo provvederà. Intanto cominceremo a tirare in ballo per l'ennesima volta quei risparmi che non si riesce mai a fare, attendendo vuoi l'occasione buona, vuoi il solito simpaticante che desidera aiutarci.

GIANCARLO SABAINI



Barogramma di un volo della durata di 3 h. 25' e registrante tre lanci di gara durante il Raduno di Vergiate (1951).

ASSALTO AI GIOVANI

Chiarificazioni sui risultati e la partecipazione italiana ai Campionati Mondiali di Volo a Vela

La crisi spirituale che ha colpito i giovani di tutta Europa, dopo la fine dell'ultima guerra mondiale, è un problema sociale che ancora deve essere risolto.

Gli impastatori di teorie politiche più o meno effervescenti, i cosiddetti arruffapopoli che si sbracciano dai podii policromi delle piazze dei vari paesi europei, per diffondere le loro panacee ai cittadini di ogni condizione ed età, sono da anni all'attacco per ottenere la monopolizzazione delle idee ed i loro sforzi più grandi ed assidui sono dedicati alla conquista del più importante e delicato settore sociale, quello dei giovani.

È un vero e proprio assalto quello che compiono giornalmente centinaia di organizzazioni che, mediante pubblicazioni, films, discorsi, divertimenti, gite e scuole, vanno diffondendo, con varia fortuna, le teorie più bizzarre atte ad incantare, sedurre e soggiogare.

Gli organismi che perseverano in questo sforzo non possono, però, vantare grandi successi, perché non sanno che i giovani si devono aiutare, incitare ed educare ma non sono terreno da conquista. La fortuna dell'umanità sta nel saper insegnare alle nuove generazioni senza intaccare la libertà dei singoli, senza neutralizzare quell'energia che alimenta la volontà e la fede nella vita di ogni individuo.

Nel '45, i falsi profeti di turno si potevano forse lusingare di assopire ogni velleità giovanile quando, al termine delle ostilità, un pericoloso smarrimento faceva ballare i sopravvissuti sulle disgrazie dei più colpiti e sulle memorie dei caduti con una sfacciata indifferenza; ma quei tempi di reazione al sacrificio, al dolore, alla miseria, quei giorni di sconcertante abbassamento morale che si compendiarono nei fenomeni « segnorine » e « rapinatori » sono presto scomparsi. Il problema in questione sarà sempre di grande attualità, e lo sarà finché il mondo avrà una sola giornata di sole, ma le speranze di chi aveva mosso questo tipo di assalto ai giovani per... conquistarli, vanno continuamente diminuendo.

Si deve soltanto dare e nulla togliere alle libertà legittime dei giovani e quando gli si è dato tutto occorrono una intuizione ed una delicatezza tutte particolari, per ricavarne dei frutti.

L'emporio delle energie più belle non si apre a chi propina il veleno della dissoluzione, dell'ozio, delle strade troppo facili e delle filosofie più comode. Il tesoro della gioventù si ottiene e si impiega con successo, in proporzioni anche gigantesche, per l'avanzamento del progresso e della civiltà del mondo, se chi possiede l'arte di governare semina il fermento dell'ardimento, del sacrificio, della rinuncia, in una parola della virtù. Bisogna allenare il neo cittadino alla lealtà ed alla fatica degli « stadi », per renderlo più franco e tenace nel lavoro; bisogna dar-

gli... palestre più ampie, per il corpo e per lo spirito, per fargli allargare i confini ideali del suo mondo; bisogna farlo muovere più velocemente sulla terra, sull'acqua e nel cielo per distruggere le causali di dissidio coi suoi simili. Occorre, riassumendo, elevare spiritualmente, intellettualmente e fisiologicamente il cittadino se vogliamo aumentare il numero di quelli che devono osare per aprire vie nuove e nuovi orizzonti.

Per realizzare queste finalità è indispensabile creare una diffusione sempre più grande del pensiero aeronautico, occorre in breve creare anche una coscienza aeronautica, nel cittadino. Tante sono le vie buone per arrivare allo scopo, ma si può cominciare anche da qualcosa di simile a quanto si fa coi ragazzi di 5^a elementare, che si portano al planetario, ad esempio. Il solo fatto di esserci stati anche una sola volta, gli servirà ad evitare, per tutta la vita, le più grossolane papere di carattere astronomico ed a valutare il cielo, nelle notti serene, non soltanto come una romantica coperta turchina trapuntata da mille stelle d'oro, ma come la via dell'universo la più grande, come un'infinita fonte di avventure aperte al pensiero ed alle energie dell'uomo.

Il solo fatto, perciò, di condurre anche una sola volta, al termine del ciclo elementare di studio, tutti i nostri ragazzi ad un aeroporto per farli volare, ci farà raggiungere il grande scopo di rompere quel diaframma esistente fra ogni essere e ciò che del proprio ambiente esso non ha ancora provato; riusciremo a togliere di mezzo l'orgasmo del primo volo, facendo volare per la prima volta l'individuo, ad una età in cui non si conoscono orgasmi al di fuori di quello delle interrogazioni. In un mondo, quindi, dove la velocità è necessaria al corpo, quasi come la Fede è necessaria allo spirito, tutti sentiranno molto meno l'umiliazione di andare a piedi quando altri volano, perché almeno una volta, anche chi è costretto normalmente a strisciare per terra, avrà potuto volare. Quel volo servirà da trama per tutti i sogni della fanciullezza, sarà un lievito che porterà nella mente tutta una generazione.

Questi sono nobili assalti che la gioventù può accettare; assalti che liberino le idee o che, comunque, le aumentino. Ah! Se tutti vedessero l'espressione degli occhi di uno solo di quei ragazzi che fanno l'amore coi recinti degli aeroporti, quando, esasperati dalla loro significativa assiduità, gli rivolgiamo il rituale: « Vuoi provare a volare? » Se i nostri educatori esaminassero più profondamente quanto sia utile la scuola attiva, se potessero una volta vedere quegli occhi luccicanti di gioia per la sospirata offerta, si convincerebbero che ci sono miniere di energie che essi ancora non sanno portare alla superficie o che essi non sanno far scaturire perché non entrano nel mondo dei giovani per convincerli

della bellezza di conoscere e fare cose sempre nuove e migliori.

Si assalgano pure i giovani, ma favorendoli nelle loro naturali e legittime aspirazioni, perchè essi hanno ripreso a dimostrare, in molti casi, di sapere molto bene cosa vogliono.

In ogni ramo dello sport, ad esempio, dall'atletica all'alpinismo, dal remo alla motonautica, dall'aeromodellismo al volo a motore, si sono avuti dei magnifici sintomi di ripresa in questo immediato dopoguerra. Sintomi che dimostrano chiaramente quanto i giovani ed i giovanissimi ci sappian fare nel tendere alla realizzazione delle loro finalità.

Ma un eguale tempismo non si è avuto in coloro che, avendo il dovere di incoraggiare e di indirizzare tali e tante iniziative, avrebbero dovuto non dare tregua all'argomento.

Nel campo del volo a vela (scegliamo il volo a vela perchè è lo sport che più ci preme, ma ne avremmo a iosa, di argomenti, anche per altri campi), abbiamo notato dal '47 ad oggi una vergognosa noncuranza da parte degli organi tecnici che avrebbero dovuto aprire le piste alla ripresa. Anzi abbiamo l'impressione che questi organi considerino ogni problema volovelistico come un inconveniente della loro ordinaria amministrazione.

Se passiamo al «Ministero», dove sembra che spirino finalmente brezze di «Canguro» e di «trainatori» da distribuire ai gruppi che preparano, tra l'altro, le più belle leve della nostra arma azzurra, temiamo rilevanti ritardi sulle consegne del predetto materiale; ritardi che se tutto dipendesse dagli uomini che se ne occupano più da vicino, non ci sarebbero certamente, ma ritardi che purtroppo ci sono, perchè i ministeri sono... troppo grandi e perchè le aziende che lavorano per i ministeri sono forse più... grandi ancora.

La gioventù, invece, è impaziente e non può attendere, perchè sa che i suoi giorni migliori sono pochi e non li vuole, comunque, sciupare. I volovelisti hanno la febbre d'aumentare il numero delle ore di volo ed il numero dei chilometri percorsi in aliante.

Attenzione, quindi, a non giungere troppo tardi con gli attesissimi aiuti!

Se consideriamo la stampa, poi, troviamo lacune impressionanti. Giornali come «Ali» che hanno una tradizione da difendere, dove i giovani vanno ad attingere tutto ciò che riguarda il volo ed al quale forniscono anche dati, articoli, fotografie (sempre a titolo gratuito), giornali ai quali fanno la propaganda e raccolgono abbonamenti sempre i giovani, giornali ai quali chiediamo solamente che vengano esattamente riportati i loro successi collettivi in luogo dei divismi rituali negli sports redditizi economicamente, giornali, infine, che vivendo delle sole idee dei loro direttori non hanno quindi difficoltà per riuscire ad essere abbastanza coerenti nel tempo ed invece, quando parlano di volo a vela divengono un capolavoro di contraddizione magari in una stessa pagina e sotto uno stesso titolo. Didascalie inesatte o invertite, articoli a due o a tre firme che fanno a cazzotti con la realtà dei fatti, sono ancora nulla

per il foglio precitato. Il vero bello lo si nota quando entrano in gioco gli pseudonimi, allora i falsi pululano (ciò avviene per fortuna a grandi distanze nel tempo, non perchè manchino argomenti volovelistici, ma perchè del volo a vela si preferisce citarne i fatti soltanto quando ne abbia già parlato... l'«Osservatore Romano»). Con tale sistema si intorbidano le cognizioni della massa dei lettori, già scarse in questa materia e si creano delle assurde valutazioni intorno ad uno sport che merita non dico elogi, ma il plauso della nazione per quanto è stato fatto in omaggio alla tradizione aeronautica italiana, che i giovani hanno saputo continuare con animo da pionieri. Quando da un giornale sparisce la critica imparziale dei fatti che riguardano il suo ramo o quando questa critica viene fatta inventandola senza cognizioni di causa, quel giornale perde inesorabilmente terreno.

Noi speriamo sempre nel ravvedimento altrui, ma se errare è umano e perseverare negli errori è qualcosa di peggio, che cosa dire di chi pubblica articoli come quelli di un comandante dislocato a Roma in cui vi è una tessitura di ironie mosse all'indirizzo di tre piloti (Galimberti, Vaghi, Lauri) che meritano invece il riconoscimento di quanto hanno fatto e fanno tuttora, per il volo a vela?

Va notato, inoltre, che costoro, oltre ad averci «mandato di mezzo le proprie ossa», hanno sempre avuto il pregio di aiutare i volovelisti a fare del volo, senza lucrare economicamente sugli stessi, cosa non comune all'articolaista a cui ci riferiamo.

Dicevamo: perseverare è qualcosa di peggio ed, infatti, seguiteci e noterete quanto il fenomeno tenda ad aggravarsi. Nel ramo della letteratura volovelistica recentissima è apparso, sempre sul periodico aeronautico «Ali», qualcosa di veramente preoccupante. Parlando dei Campionati Mondiali di volo a vela, ne fa un quadro così pittoresco, che il lettore potrebbe pensare ad un Segretariato dell'Aeronautica e ad un Aero Club d'Italia, tanto solerti, da decidere solennemente, col loro alto intervento, di partecipare alla competizione mondiale, superando divergenze fra chissà quali «chiesuole».

No! Solennemente affermiamo che la realtà è tutt'altro che un'altra.

Se non vi fosse in Italia un volo a vela sentito, un volo a vela di Volovelisti e non di grafomani, ai «Campionati» non ci saremmo assolutamente andati.

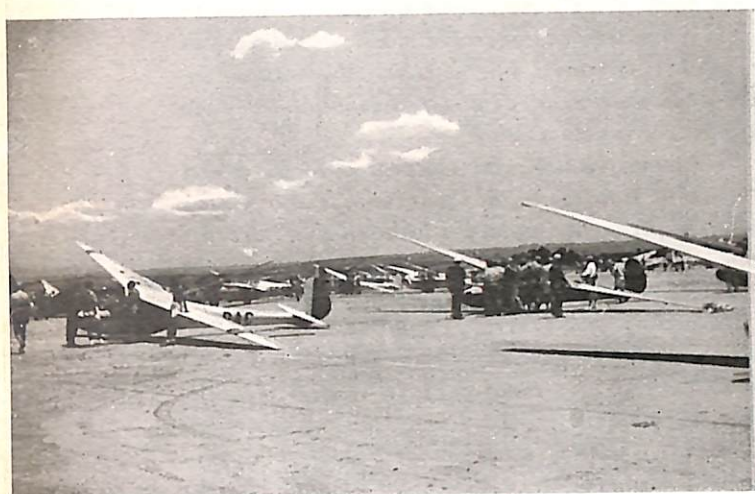
Infatti, sia la «Settimana aviovelica nazionale» (anch'essa pietosamente descritta dal settimanale incriminato), sia la partecipazione in Ispagna, sono state volute proprio e soltanto dai volovelisti e da quelli di Milano in particolare. E' la gente che si spella le mani che ha voluto partecipare, è quella gente che voleva fare ed ha fatto, anche l'autista, il facchino, il montatore, pur di costringere l'ignavia di chi ha tentennato sino all'ultima ora sulla necessità di partire. Questi sono i fatti ed eccovi le prove.

Mezzi partecipanti ai campionati mondiali:

- 1 Jeep - proprietà «Meteor» s.p.a. (volo a vela di Monfalcone).
- 1 carro trasporto alianti «Meteor» s.p.a. (volo a vela di Monfalcone).



La palazzina dell'Aero Club di Spagna e le bandiere delle Nazioni partecipanti ai Campionati mondiali di Volo a Vela 1952, all'aeroporto Cuatro Vientos presso Madrid. (Foto Addario).



I componenti dei vari equipaggi al lavoro attorno ai loro apparecchi. Tutti, concorrenti ed accompagnatori, hanno dimostrato una grande preparazione tecnico-sportiva. (Foto Zanetti).

- 1 aliante « Pinocchio » - proprietà A.V.M. (volo a vela di Milano).
- 1 « Piper Cub » - proprietà A.V.M. (volo a vela di Milano).
- 1 Alfa Romeo - proprietà C.P.V. (volo a vela di Milano).
- 1 carro trasporto alianti - proprietà C.P.V. (volo a vela di Milano).
- 1 aliante « Canguro » - proprietà S.A.I. Ambrosini.
- 2 « Piaggio 148 » - proprietà Ministero dell'Aeronautica.
- 1 Aliante « Canguro » - proprietà Ministero dell'Aeronautica.

I due terzi, quindi, del materiale partecipante era di proprietà privata ed inoltre, a Milano, una Fiat 1400 con relativo carro trasporto alianti dell'A.V.M., con il « Canguro I-CICI », revisionato dall'Aero Club Milano con una spesa di circa L. 200.000, era pronto a partire con relativo equipaggio ed assistenti. Si è ricorsi, invece, ad uno sleale strattagemma per non

farlo partecipare anche quando si sapeva che le spese sarebbero state sopportate dagli sportivi milanesi. Ma vi è una tale abitudine di denigrare ciò che andrebbe invece esaltato, e viceversa, che vorrei proprio mi si spiegasse perchè la partecipazione italiana non si potesse considerare una partecipazione del volo a vela nazionale e, quel che è peggio, perchè l'aver partecipato non significhi avere del volo a vela in Italia.

Certo, finchè il Direttore di quel giornale rimarrà dove il volo a vela non si fa, può darsi che le sue convinzioni siano giustificate, certo è che se da Corso Porta Nuova inviasse almeno qualcuno munito di un taccuino sugli aeroporti dove il volo si fa, precisiamo, sudando, si convincerebbe del contrario.

Certo, il volo a vela non può permettersi le documentazioni fotografiche di « Volo », ad esempio, altro bel foglio di demoralizzazione aeronautica, dove sembra che gli aeroplani non vadano a benzina, ma bensì a... donne e dove si documentano i cattivi impieghi del denaro del contribuente italiano sostenendo magari che tutto ciò che si spende per il volo a motore sia un magnifico dono dell'ente turismo. Comunque, dicevamo, per dimostrare che i volovelisti ci sono, in Italia, dovremmo forse fotografarli, davanti ad un ufficio o ad un'officina o all'università mentre uscirebbero dall'aliante, imitando Vivi Gioi che, come « Volo » ci ha spiegato, si reca giornalmente in elicottero a Cinecittà?

No! Noi certe notizie, per dimostrare che il volo a vela in Italia esista non le potremo mai dare.

Forse qualcuno se le potrà inventare, ma a noi non accadrà. Il volo a vela, in Italia, non ha nemmeno la necessità dei personalismi per dimostrare di esistere, poichè ci sono le centinaia di ore di veleggiamento e le centinaia di chilometri percorsi ed i primati nazionali in continuo miglioramento. Ci sono, non li abbiamo inventati e, purtroppo, diciamolo francamente, non sono ancora che in minima parte, merito del Segretariato dell'Aeronautica e dell'Aero Club d'Italia, sono praticamente un successo della tenacia giovanile e solamente l'ignoranza dei fatti veri del nostro volo a vela, può aver fatto scrivere il contrario.

Gli assalti ai giovani vengono mossi da diverse parti e noi pensiamo che ciò avvenga sempre in buona fede, ma siccome questo schermo non esclude una responsabilità in chi non fa nulla per migliorare le proprie cognizioni in materia, vedremo di confutare qualcuna delle tante corbellerie scritte sui « Campionati », dato che la bella stagione va rapidamente cedendo il passo all'autunno, periodo in cui le ore di volo diminuiscono per ragioni stagionali, e periodo in cui è più facile quindi trovare modo di lasciare il campo per scrivere qualche riga.

Quindi spiegheremo, ora, al buon Silvestri, che quel qualche cosa che si avvicina al volo a vela, è un volo a vela con la « V » maiuscola, sia per gli uomini, sia per gli alianti. Spiegheremo che quell'attività oscura dei 3 centri, è attività luminosa di oltre 500 individui suddivisi in 9 gruppi volovelistici, che

hanno saputo totalizzare 20.000 lanci a verricello e 800 h. di rimorchi aerei, decine di prove valide per il conseguimento del « C » d'argento (cose inedite per l'Italia), volo d'onda felicemente iniziato, costruzione di nuovi prototipi, dozzine di piloti che hanno superato le 20 ore di veleggiamento, uomini di punta che marciano tra le 30 e le 60 ore di veleggiamento annuali. Spiegheremo che, quei pochissimi che sanno spingere la loro devozione fino al sacrificio fisico e pecuniario, sono in continuo aumento e che proprio da ciò nasce il volo a vela, quello che fa poche statistiche, ma veri piloti di aliante. E' da qui che si diffonde la passione, a macchia d'olio; come in tutto il mondo del volo a vela avviene; si informino i nostri recensori; lo ha detto anche Gehriger quest'anno a Madrid, alla chiusura dei campionati.

L'unica differenza sostanziale tra noi e gli altri, è quella di non avere ancora avuto quegli aiuti tangibili che gli altri hanno già ottenuto dagli enti competenti e che, noi speriamo, giungano in tempo per un'altra prova. Comunque, analizzando i fatti e non le novelle che arrivano al posto di lavoro del « nostro direttore » che nel 1952, all'alba del 10 agosto, si domanda ancora se in Italia esista o meno il volo a vela, racconteremo, non come abbiamo arrischiato di vincere i campionati, ma come non si è voluto fare di tutto al fine di perseguire un migliore risultato.

PREMESSA: I volovelisti con la loro insistenza costringevano l'Aero Club d'Italia a dare il benestare per la partecipazione in Ispagna.

1) L'Ae. C. d'Italia ed il Segretariato del Ministero dell'Aeronautica, al giorno 25 di giugno, non avevano ancora stabilito quali fossero, oltre ai 3 piloti Mantelli, Guerrini, Briigliadori, i due secondi per i « biposto » ed i 9 uomini aiutanti.

2) Dopo 4 mesi dal primo annuncio che in Ispagna sarebbero occorsi 3 automezzi forniti di radio ricetrasmittente (attrezzatura analoga avrebbe dovuto essere piazzata sugli alianti), si è giunti al giorno 25 giugno con nulla di tutto questo.

3) Il monoposto « Pinocchio » del valore attuale di 3.000.000 di lire, di proprietà dell'A.V.M., per il quale fu chiesta l'assicurazione per un rischio che doveva essere senz'altro attribuito all'Ae. C. d'Italia, non solo, non ottenne alcuna assicurazione, ma nemmeno vennero date le 100.000 lire di premio di costruzione che sarebbero state impiegate per una accurata verniciatura, la quale avrebbe migliorato indubbiamente le caratteristiche dell'aliante.

4) Non vi fu assolutamente una riunione preventiva di tutti i partenti con il capo spedizione che avrebbe dovuto essere investito di tutta l'autorità necessaria dallo stesso Presidente dell'Ae. C. d'Italia. Veniva così eliminato un presupposto basilare per ottenere la massima disciplina e la massima dedizione, per una comune finalità di bandiera.

5) Per il servizio di trasferimento, venivano immatricolati, come aeromobili civili, due aeromobili militari (P 148) che, durante le gare ci servirono, contravvenendo alle norme del regolamento per recuperare qualche volta gli alianti « biposto » e per fare una cattiva figura al rientro in Italia,



Allineati in perfetto ordine i veleggiatori attendono il turno di partenza. Gli Spagnoli hanno dimostrato un'organizzazione impeccabile. (Foto Addario).



Alcuni alianti pronti al decollo. In primo piano il CANGURO di Mantelli che si classificherà quarto nella categoria biposto. Gli organizzatori avevano predisposto le partenze in modo tale che in meno di quaranta minuti, prendessero il volo tutte le macchine partecipanti. (Foto Addario).

6) Ancora oggi, dopo le decurtazioni preannunciate, attendiamo una parte dei rimborsi che ai volovelisti spettano per le spese sostenute durante i viaggi di andata e di ritorno.

7) Alla cerimonia dell'alza bandiera per l'inizio delle gare, in luogo della squadra al completo, come avveniva per le altre rappresentative che già da 15 giorni si trovavano a Madrid in fase di allenamento, giungevano solamente Perna e Briigliadori, gli uomini puramente indispensabili per legare il vessillo ed issarlo.

8) Osserviamo ora le macchine partecipanti. Nei « biposto » si è trattato praticamente del confronto di un « Canguro » contro tutti i vecchi Kranich (distribuiti dalla Spagna alle squadre che per forte distanza dai paesi di origine non avevano potuto portarsi i loro alianti) ed i Kranich di nuova fabbricazione tedesca che, comunque, hanno deluso l'aspettativa anche se presentati con la proverbiale meticolosità alemanna e con dovizia di assistenza a



Uno dei magnifici alianti germanici, il CONDOR IV.
(Foto Addario).



L'ala volante HORTEN XV dei volovelisti argentini.
(Foto Addario).



Uno dei modernissimi alianti che i francesi hanno messo in gara.
(Foto Addario).

terra, assistenza che permetteva alla Reitsch ed a Frowein di fare due o tre tentativi di gara, quando il nostro Mantelli non ne poteva fare che uno, come gli altri equipaggi italiani, per l'inesistenza dell'assi-

stenza radio. Quindi nei « biposto » possiamo affermare che la macchina migliore fosse il « Canguro » e che, se avesse avuto la strumentazione e l'assistenza adeguata che l'Aero Club d'Italia non è riuscito a procurare, sarebbe stata senz'altro la macchina favorita.

Nei « monoposto » abbiamo visto rappresentati 3 indirizzi costruttivi: quello vecchio, di alianti con rapporto di planata ottimo a velocità relativamente basse (Km. 65 orari) e con minima discesa intorno ai 60 centimetri al minuto secondo, della classe Weihe-Pinocchio, dove quest'ultimo risulterà senz'altro il migliore attuale quando sarà ultimato nei suoi minimi particolari; un altro indirizzo, degnamente rappresentato, era quello delle macchine con minima discesa più elevata, ma con rapporto di planata ottimo a delle velocità di 20-30 chilometri orari superiori a quelli predetti, ed era il caso del C.M. 815, degli S.G.S. 1-23 e del R.J. 5; il terzo indirizzo, che potremmo definire « indirizzo inglese », quello favorito dalle particolari condizioni di quel periodo, era rappresentato da 7 alianti del tipo SKY 34 che tiene una posizione intermedia fra i due indirizzi precedenti, cioè fra gli eccessivamente veloci R.J. 5, S.G. 1-23, C.M. 815 ed i più lenti a scendere, come il Pinocchio. Le particolari condizioni del periodo dei campionati hanno favorito appunto lo SKY 34, perchè le ascendenze sono andate sempre diminuendo d'intensità, sì da ridurre le possibilità delle macchine molto veloci, ma senza entrare nel campo delle minime ascendenze dove la categoria Weihe-Pinocchio avrebbe avuto la meglio. Le partenze di ogni giornata, è opportuno poi notare, venivano sempre effettuate oltre le ore 12, perchè l'organizzazione voleva ridurre al minimo l'eventualità di doppie o triple partenze, e sceglieva l'orario di massima potenza ascensionale, quando, per il « Pinocchio », le condizioni sarebbero già state ottime alle 10 del mattino. Ora, non è detto che si debba gridare evviva lo SKY 34 e abbasso gli altri, ma solamente dobbiamo commentare che il fattore meteorologico ha giocato in favore dell'indirizzo costruttivo inglese ed è per ciò che il vecchio ma abilissimo Wills, che non ha commesso nessun errore, è riuscito a vincere superando Pierre, il più giovane pilota con « C » d'oro e 3 diamanti (23 anni), istruttore permanente della scuola di Fayence, che è stato il vincitore morale dei campionati avendo superato tutti in 2 delle 3 specialità della gara (meta libera e meta prefissata). Infatti, per Pierre, il fattore « tempo meteorologico » ha cominciato a diminuirgli sensibilmente le probabilità di vittoria, dopo il 2° giorno di gara.

La prova, di quanto abbiamo qui sopra esposto, si ha considerando che: i Weihe, vittoriosi a Oerebro, in Ispagna, tranne l'eccezione Gehriger, li troviamo tutti detronizzati oltre il 9° posto; il Nilsson, campione mondiale dei precedenti campionati, nonostante un'accanitissima gara, si è piazzato soltanto 20°.

Altra prova delle considerazioni suffatte, tendenti a prescindere naturalmente dalla valutazione dei piloti, la si ha nel 4° posto di Cuadrado, l'argentino che ha provato per la prima volta lo SKY 34 a Madrid, fornito sul posto dagli Inglesi, e che ha, cionono-

stante, ottenuto risultati migliori degli uomini di punta della sua nazionalità, al comando degli Horten XV.

9) Dopo le macchine, i piloti. C'erano gli allenatissimi come Pierre, Wills e Gehriger, conoscitori del luogo per averci volato i quindici giorni precedenti le gare e lo stuolo dei « C » d'oro con o senza diamantini vari, che all'inizio delle gare conoscevano tutte le varie mete, c'erano anche dei « C » d'argento con o senza la conoscenza del luogo e, fra questi ultimi, c'eravamo anche noi. Il signor A. Majani, sempre di « Ali », ci dirà che è stato un atto di coraggio andare in Ispagna « senza preparazione », « senza allenamento » e « senza saperci fare » e noi gli rispondiamo che avrebbero dovuto mandarci prima, perchè l'allenamento che ci serviva era quello che tutti si sono fatti in Ispagna e che, in quanto a « saperci fare », non prendiamo in considerazione dei giudici che, probabilmente, messi di fronte ad un aliante si metterebbero a girargli incuriositi attorno, perchè noterebbero la mancanza della vela.

Comunque, senza togliere merito a nessuno, precisiamo che, un conto è osservare le classifiche superficialmente ed un conto è conoscere la gara ed analizzare la classifica con meticolosità e facendo i dovuti sconti per mettere sullo stesso piano le classifiche stesse, prima di ritrarne considerazioni buffe come: « ... chi era meno esperto e meno allenato è rimasto inesorabilmente indietro ». Chi è rimasto inesorabilmente indietro, invece, è proprio questo sig. A. Majani, il quale non si è accorto che tutte le nostre pecche sono degli enti preposti all'organizzazione della spedizione spagnola e che ciò che occorre per recarsi alle gare non ce lo possono spiegare gli uomini dalla coda di paglia che si ancorerebbero ai pareri « ministeriali » anche per decidere se nella propria minestra occorra o meno il sale.

Basterebbe, per zittire una così infelice esposizione su alcuni fatti spagnoli, il dire che: l'unico concorrente italiano della categoria « monoposto », facendo una gara prudentissima, gara che non si poteva vincere per le ragioni suesposte e conscio della responsabilità di 3 milioni di lire (responsabilità che comunque gli altri due Italiani coi « biposto » non avevano, perchè al comando di macchine non private), ha avuto il... piacere di stabilire qualche primato nazionale, di migliorarne un altro e di fare un voletto di 346 chilometri ad una media di oltre 81 Km/h, che è risultato il più lungo del concorso anche se non classificabile, perchè fatto in una giornata in cui si sarebbero dovuto percorrere i 123 chilometri di velocità.

10) Abbiamo visto le macchine ed i piloti. Ora esaminiamo le 5 giornate di gara con le prestazioni dei piloti italiani confrontate brevemente con quelle altrui.

I. GIORNATA: meta libera.

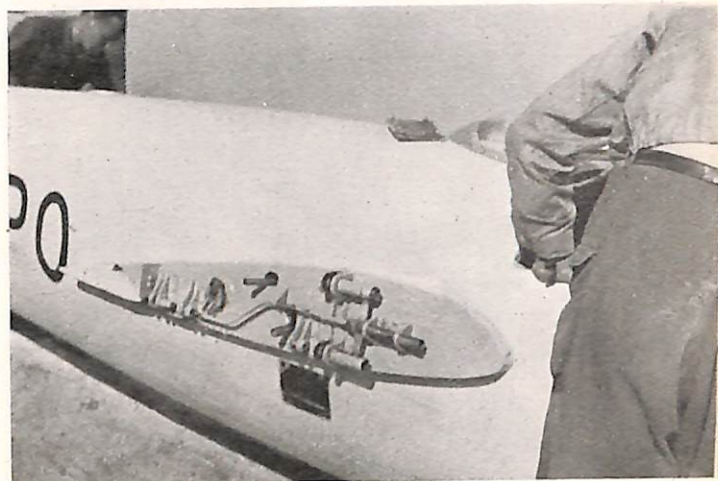
Mantelli compiva Km. 184 e atterrava fuori campo. Brigliadori compiva Km. 123 ed atterrava su un aeroporto. Guerrini compiva 121 chilometri e, atterrando fuori campo, rimaneva con la macchina danneggiata per imprevedibili asperità del suolo ce-



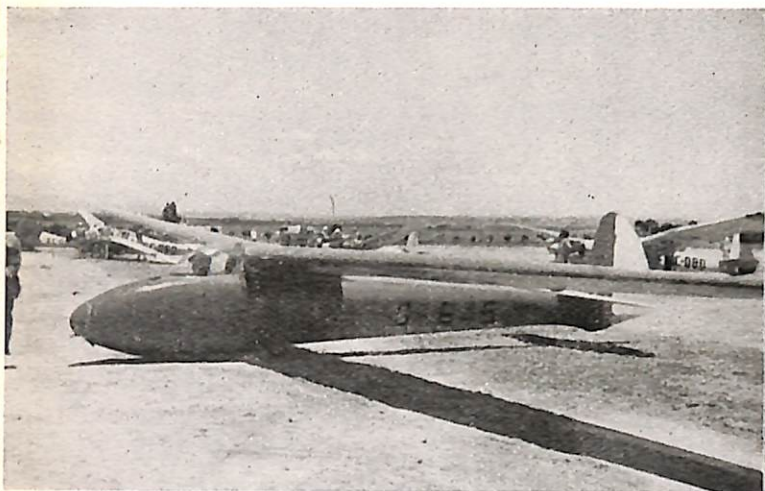
L'AER 100 viene portato in linea. E' l'aliante che detiene il record mondiale di durata (oltre 56 ore).
(Foto Mantica).



Il CM 815 di Pierre (il più giovane C d'oro con 3 diamanti - 23 anni), viene messo in linea da uno di quei magnifici automezzi provvisti di: Sezione autisti - Sezione radio - Sezione assistenza e riposo pilota. L'équipe francese è stata l'équipe perfetta sia per i mezzi, sia per la preparazione tecnica del personale.
(Foto Mantica).



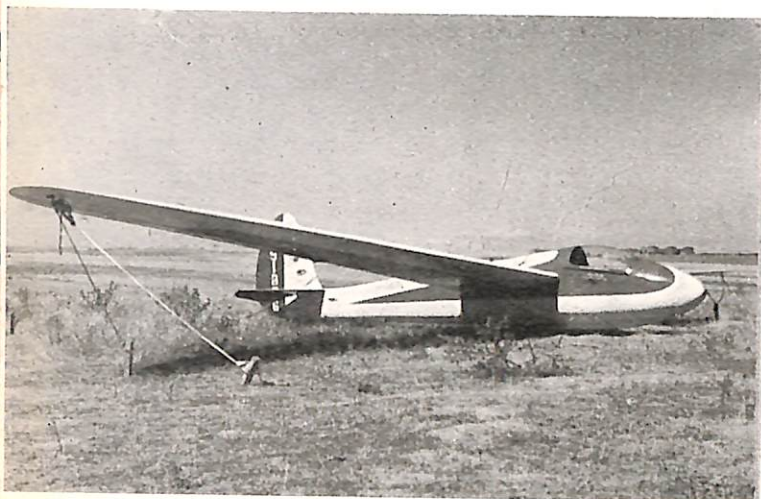
Particolare dell'attacco ala-fusoliera del CM 815. L'ala viene smontata con un solo movimento e gli spinotti di collegamento restano custoditi in apposite guaine.
(Foto Zanetti).



Uno Slingby Sky 34. Gli inglesi hanno portato in gara cinque di questi alianti di concezione e finitura impeccabili, più due venduti agli argentini. (Foto Zanetti).



L'interno della cabina di uno Slingby Sky 34 mostra la razionalità delle installazioni. Si notano il barografo e l'impianto radio. (Foto Zanetti).



Grande interesse hanno destato gli S.G.S. I-23 americani. Questi alianti sono interamente metallici ed espressamente studiati per gare di distanza e velocità. (Foto Mantica).

late sotto l'erba. Il francese Pierre compiva Km. 296 « monoposto ». Lo Statunitense Beuby compiva Km. 267 « biposto ».

Tutti e tre i concorrenti italiani, nella prima giornata, hanno eguagliato, e Mantelli superato, le distanze maggiori fatte sul territorio nazionale da quando è nato il volo a vela in Italia.

Tutti e tre avrebbero potuto migliorare le loro prestazioni, se avessero conosciuto le fantastiche condizioni della Spagna, almeno una decina di giorni prima delle gare. I piloti stranieri che hanno fatto distanze superiori alle nostre, non hanno affatto superato le loro prestazioni personali o nazionali precedenti.

I tre alianti italiani venivano recuperati nel seguente modo: quello di Mantelli con un mezzo di fortuna sino a Soria e da Soria, per via aerea, sino a Madrid (rientrava dopo 18 h. della partenza); quello di Guerrini e quello di Briigliadori, uno con l'« Alfa » e l'altro con la Jeep (rientravano 24 ore dopo la partenza).

Gli stranieri, i più rapidi, rientravano dopo 6 ore dalla partenza (naturalmente quelli a distanze simili alle nostre).

Meraviglia della giornata: visto aliante francese in atterraggio con serventi che, seguendo, via terra, in collegamento radio il loro veleggiatore, giungevano in tempo a raccogliergli l'ala, prima che questa, in fase finale di atterraggio, toccasse terra.

Inevitabile schifo della giornata, ma meraviglioso esempio di spirito di sacrificio degli uomini: jeep italiana costretta a partire per il ricupero a 9 ore di distanza dal decollo ed a ricercare per tutta la notte l'aliante « Pinocchio », sotto un'ala del quale vegliava il pilota inzuppatissimo per un uragano che durava 11 h. (il ritardo nel ritrovamento era stato causato dalle cattive indicazioni fornite dai vari porta-voce telefonici).

II. GIORNATA: meta prefissata dai piloti.

Il regolamento prevedeva che chi avesse, ad esempio, dato una meta prefissata di Km. 50 e l'avesse raggiunta, avrebbe totalizzato più punti di chi, avendone stabilita una, putacaso, a Km. 300, fosse, poi, arrivato anche a soli due chilometri dalla meta stessa. Orbene, premesso che la scelta era segreta e doveva essere consegnata in busta chiusa, la sera si videro i seguenti risultati. Mantelli e Briigliadori, meta scelta Torresaviñan (Km. 123). I nostri due piloti erano convinti di avere arrischiato molto ed essendo riusciti a raggiungere il loro « but fixe » si sentivano soddisfatti. Però, Pierre aveva scelto Leon (Km. 298) e vi era giunto, e Juez, lo spagnolo, col suo biposto aveva dato Saragoza (Km. 274) ed anche costui ce l'aveva fatta.

Chi avrebbe potuto, di noi, senza conoscere le possibilità del luogo, arrischiare tanto? La risposta la lasciamo al sig. A. Maiani e costui ci dirà: « Colui che quando va all'estero pensa a fare le gare e basta... », e noi aggiungiamo: non come tutti e tre gli Italiani che, andati in Ispagna per fare le gare, sono stati costretti, per deficiente organizzazione superiore, a fare: il facchino, il montatore, il ripara-

tore di pneumatici, la guardia notturna agli alianti, il galoppino per cercare documenti di volo e notizie meteorologiche e il manutentore dei velivoli.

Rientro alianti: quello di Mantelli, via aerea (rientrava a Madrid alla distanza di 8 h. dalla partenza) quello di Briigliadori, via terra (arrivava a Madrid a 17 h. dalla partenza).

Nota della giornata: Il « Canguro » di Guerrini, veniva messo in officina e giudicato, da tecnici tedeschi, riparabile in 30 giornate lavorative. Orbene, gli uomini di quell'ambiente tecnicamente scadente (altra espressione apparsa su « Ali », n. 26 del c. a., in merito allo stesso argomento), sapete in quanti giorni rimettevano in linea la macchina, trasformando anche il dispositivo di atterraggio? In 3 giorni di 24 ore di lavoro su 24. Questa impresa si chiama: Cabrilla, Del Pio, Braghini, Gonalba, Biasci, Trecchi che, alternandosi a turni, non davano tregua all'I-ADRG, sino a quando non era completamente riparato!

III. GIORNATA: gara di velocità su 123 Km.

Briigliadori impiegava 1h.55'

Mantelli impiegava 1h.57'

I migliori tempi della giornata erano di Wills con 1 h. 24' « monoposto » e Frowein con 1 h. 46' « biposto ».

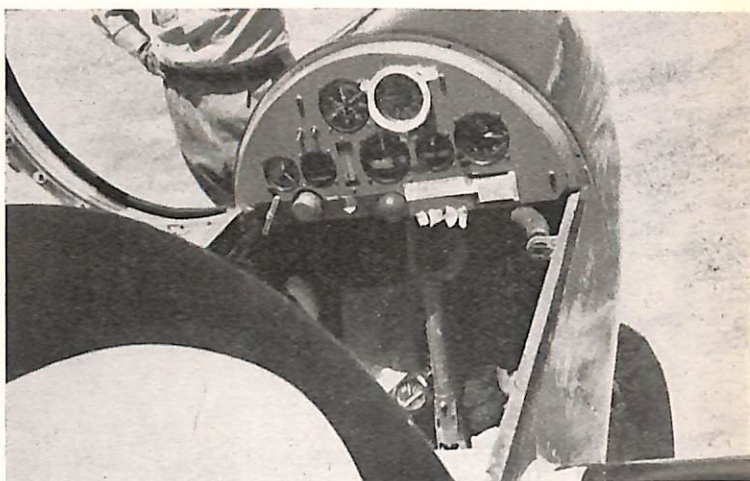
Ricupero degli alianti: quello di Briigliadori, via terra, rientrava a Madrid a 16 ore dalla partenza; quello di Mantelli, per via aerea, rientrava a Madrid ad 8 ore dalla partenza.

Note della giornata: a) su 57 alianti partiti da Madrid per la gara di velocità, 47 arrivavano alla meta, in una giornata senza la minima nuvola; b) vari alianti effettuavano 2 o 3 partenze, per raggiungere la meta. Per gli Italiani ciò sarebbe stato impossibile, dati gli inadeguati mezzi di ricupero, se, disgraziatamente, non fossero riusciti a raggiungere la meta al primo tentativo; c) gli alianti avevano tutte le fessure otturate con cerotti o con strisce di carta adesiva ed erano stati lucidati con ore di lavoro dei vari serventi, con cura degna d'un gioielliere. Noi scimmiettavamo subito l'operazione dei nastri sul « Pinocchio » e notavamo un aumento di velocità di 10-15 Km/h; quanto alla lucidatura, nulla da fare però, perchè il Pinocchio deve, ancora oggi, essere verniciato. Le 100.000 lire che attendevamo, ci sono pervenute il giorno 14 di agosto, a campionati terminati da un mese.

IV. GIORNATA: si ripete la meta libera.

Mantelli compiva 188 chilometri e rientrava a Madrid solamente... 26 ore dopo la partenza, per il ritardo nell'invio di un mezzo di ricupero e Briigliadori compiva 123 chilometri, atterrando per la 4^a volta sullo stesso aeroporto e veniva riportato, via terra, a Madrid dopo 13 ore dalla partenza.

Guerrini, che aveva potuto riprendere la gara dopo la riparazione, atterrava anch'esso a 123 chilometri, a Torresaviñan e rientrava a Madrid dopo 7 ore dalla partenza, per via aerea. I migliori voli della giornata erano appannaggio del danese Feddersen con Km. 244 « monoposto » e del finlandese Kahwa con Km. 245 « biposto ».



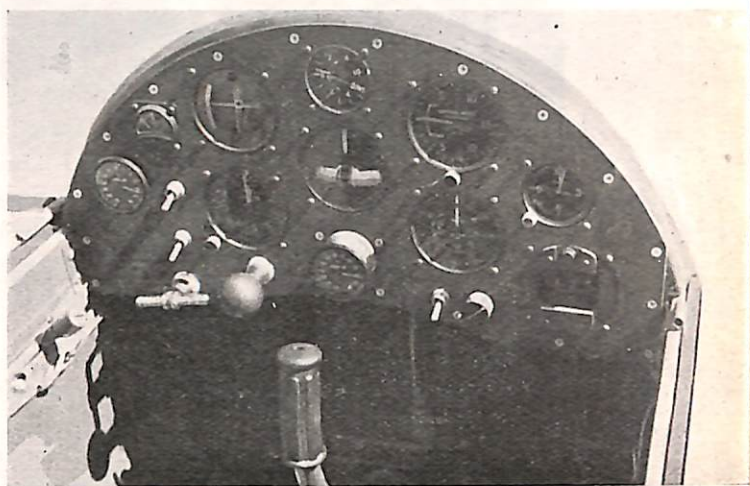
Il cruscotto di un S.G.S. I-23.

(Foto Mantica).



Un altro S.G.S. I-23...

(Foto Mantica).

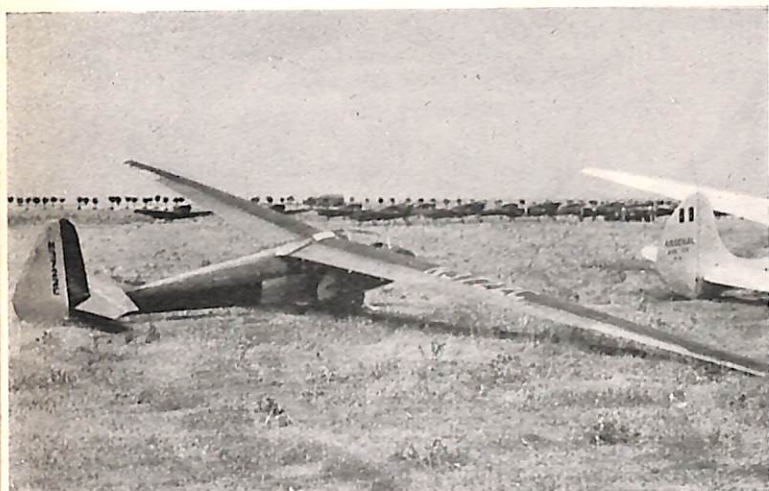


... ed il suo cruscotto.

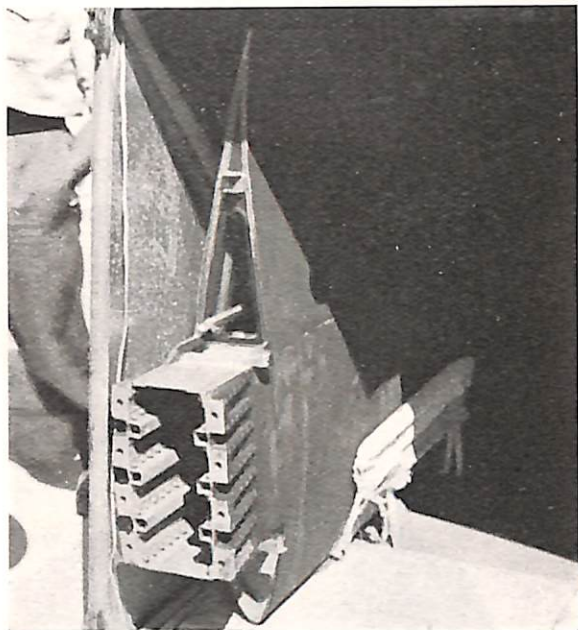
(Foto Zanetti).

V. GIORNATA: velocità su 123 Km.

Nessuno dei tre equipaggi italiani raggiungeva la meta, perchè il loro tardo turno di partenza non gli permetteva più di raggiungerla in quanto un velocissimo fronte temporalesco sbarrava loro il cammino. Dei 50 alianti partiti, solamente 19, dello scaglione partito per primo, potevano raggiungere la meta.



Questo è il ROSS-JOHNSON 5 detentore del primato mondiale di distanza con Km. 877. Questo veleggiatore ha stabilito, durante i Campionati del mondo, un nuovo primato mondiale: quello di velocità, coprendo i 123 chilometri del percorso di gara, in un'ora ed otto minuti alla media oraria di 98 km. (Foto Mantica).



Particolare degli attacchi alari del RJ 5. L'ala di questo alante (di allungamento 24) è interamente metallica, mentre la fusoliera è stata realizzata in legno. (Foto Zanetti).

Fra questi Johnson che batteva con l'R.J. 5 il primato mondiale di velocità su 123 Km. percorrendoli

di Mantelli, ... nettamente mediocre quella di Guerrini ». Diamo ora i valori a queste valutazioni:

a) Brigliadori, in detta giornata, conquistava il primo « C » d'oro italiano con 346 Km. di distanza (Cuatro Vientos-Alcocebre) e il primato italiano di guadagno di quota con 3900 metri, dopo avere rilevato l'impossibilità tecnica di raggiungere Torresaviñan, meta della gara (Km. 123).

b) Mantelli effettuava due partenze e perdeva il vantaggio del momento meteorologicamente favorevole (Johnson era partito dopo la prima partenza di Mantelli), comunque, lottava disperatamente contro la sorte avversa, ma invano. Era costretto ad atterrare a circa 10 chilometri dalla meta.

c) Guerrini riusciva ad arrivare soltanto a Torrija.

Questi sono i fatti.

Ritornando, però, a quelle che sono le vere preoccupazioni, vale a dire, al futuro, perchè ai giovani preme solamente quello, cosa faranno gli assaltatori dei giovani per i prossimi campionati (Argentina 1954)?

Andranno ad attingere il resoconto di « Ali », per riflettere sulle esperienze del passato? Non crediamo, o meglio, non lo speriamo. Sarà opportuno che, anche senza pensare alle varie pianticelle che sorgono tra i sassi, e sono tante, non una sola certamente, sarà opportuno dicevamo, che chi dovrà condurre gli equipaggi italiani oltre Atlantico non si dimentichi di quanto abbiamo esposto. Rinunciare, poi, a uomini come Zanetti, l'autista della Jeep, che s'è fatto circa 8000 chilometri con la triade Biasci-Gonalba-Del Pio (uomini atti ad ogni lavoro ed impiego), e rinunciare ad un Cabrilla e ad un Prada, non credo sarà tanto semplice.

I punti da migliorare sostanzialmente crediamo di averli messi in evidenza nelle righe precedenti e se ci sono speranze forti in noi, non sono riposte nel ravvedimento dei giornali vari, ma nella perseveranza delle nuove leve, nonchè nella fede che anima un Mantelli e qualche altro che lavora a lui vicino, sia al Ministero, sia all'Aero Club d'Italia, sia in Italia Settentrionale, gente questa che scrive assai raramente perchè ha l'abitudine di fare i fatti. Solo a costoro vanno i nostri auguri. Solo a costoro andrà sempre la riconoscenza di quei giovani che, come i nostri, non temono gli assalti puerili delle più spuntate penne del nostro giornalismo aeronautico.

I giovani, comunque, non intendono affatto con

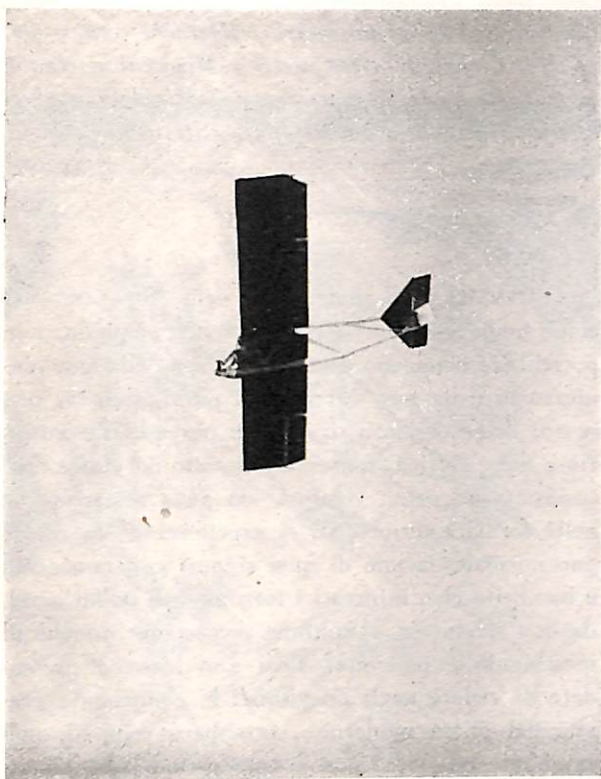
Quelli dello

Zoegling

Impressioni di GIESSE & GIEFFE

ZOGLING. Parola magica per ogni volovelista che si rispetti, sia esso giovane o anziano, pinguino o manico esperto, principiante o primatista. I nostri ricordi di Zoegling sono il ricordo del giorno in cui abbiamo iniziato il volo a vela e questo glorioso tipo di apparecchio con tutte le varie sfumature costruttive impostegli dai suoi vari realizzatori, in fondo al cuore di ognuno di noi, merita il più bel monumento che si possa immaginare.

Ne abbiamo visti tanti di ZOGLING; ma ognuno di essi ha avuto una vita troppo breve per ciò che avrebbe voluto dare ed ognuno di essi ha sempre perdonato a quegli implumi che li hanno frantumati con una manovra che più errata di così, non poteva essere.



La ZOGLING è la macchina su cui si impara l'a-b-c del volo a vela, e il neo volovelista, pieno di buona volontà quanto di boria, impugnando la prima volta una cloche è convinto di portare chissà quale macchina anche se ai primi lanci, invece di volare come vorrebbe è costretto a strisciare sull'erba del campo come un volgarissimo verme. Poi verranno le prime rettime ed i vari passaggi, arrivando sino ai migliori veleggiatori, se l'allievo terrà duro, ma lo ZOGLING sarà sempre indimenticabile...

COME il giovinottino alle prime armi amorose, che gonfia il torace perchè solca la notte al braccio di una donna, ed in cuor suo crede fermamente alla potenza della propria seduzione per il fatto che al cinema gli è riuscita qualche arditezza, e non sa che la sua compagna ne sa molto più di lui e che tutto è compreso nel prezzo; così lo Zoeglinista che alla sua prima virata si sente una specie di asso, per il fatto che ha carezzato l'aria, a bordo del buon baraccone che egli crede di avere in pugno, non sa che la sua macchina va bene e diritta quando lui la lascia andare dove vuole... non sa che la sua macchina ne sa più di lui e che tutto perdona. Ma chi avrebbe il coraggio di togliere il velo dall'illusione così adorabile?

FRA QUELLI dello ZOGLING possiamo trovare la più grande varietà di prodotti umani che la natura ci possa servire. Così ci sarà il mingherlino che vive con la testa nelle nuvole, che quando l'istruttore gli dice di « sedere » in atterraggio, risponderà che lui vola sempre seduto (sul seggiolino). Quell'altro che pomposamente dirà ad una ragazza che passa per la strada costeggiante l'aeroporto: — Bambina, fermati! Vieni a fare l'amore coi piloti —. Il quale pilota poi si metterà naturalmente in scivolata d'ala ogni volta che vorrà virare. Quello che nel rimontare il libratore dimentica di incrociare i cavi degli alettoni... L'altro che nell'applicare il compensato sul bordo d'attacco chiuderà nell'ala il solito scalpello, ci sarà il solito compagno che dirà: — Accidenti, pensare che lo aveva appena arrotato.

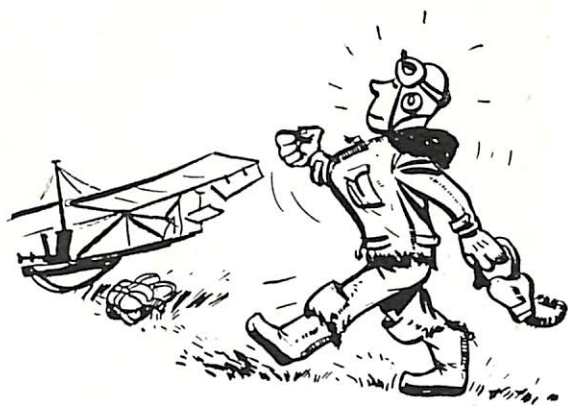
E chi più ne ha più ne metta.

SEDUTI all'ombra dell'hangar, seguiamo l'attività di una scuola di volo a vela. In questo momento si avvicina, vociando e gesticolando, una turba di baldi giovanotti, provenienti dalla linea di volo. Alcuni di essi hanno un'aria comune, di gente normale, ed i loro pacati conversari ben poco apporto danno allo schiamazzo sopravvanzante; gli altri ci riportano fulmineamente col pensiero a quei films americani girati nel Pacifico, in cui si vedono i piloti di portaerei che prima di ogni volo assistono ad una bella conferenzina, tutti racchiusi nelle loro combinazioni aeronavali, e che poi, in attesa di andare a

fare gli eroi, si coricano muniti di laringofono, razzi, razioni di riserva, bombolette, ecc. Orbene, amici, quelli che hanno l'aspetto normale, sono infatti normali volovelisti, magari reduci da un veleggiamento di molte ore... gli altri, modello Okinawa, sono "quelli dello Zoegling".



Da cui siamo portati a dedurre che l'equipaggiamento e la spavalderia di un pilota in genere e di un volovelista in particolare, è, in linea di massima, inversamente proporzionale alla sua preparazione aero-sportiva. In linea di massima, abbiamo detto, perchè può capitare il caso di uno zoeglinista che non abbia un equipaggiamento da pilota supersonico, ma state tranquilli, in questo caso lo farà per snobismo e ci capiterà magari, di vederlo passeggiare per « Montenapo » con un paracadute sotto braccio e bene in mostra...



Una sera, ad un ballo universitario, ci incontrammo con degli amici, e si andava chiacchierando di cose aeronautiche. Una bella ragazza, sentiti i nostri discorsi, ci prestò un poco l'orecchio e poi, con l'aria di farci un piacere, ci indicò un gruppo, cui pian piano ci avvicinammo. Giovanotti e ragazze facevano circolo attorno ad un pilota che narrava le sue avventure con abbondanza di gesti e di boati, ed ogni tanto vedevamo le sue mani sollevarsi al disopra della corona di teste, in esplicazione di acrobazie così ardite che ci parvero impossibili. Ci avvicinammo ancor più...: l'asso dell'acrobazia era l'allievo X. Y., al cui attivo erano ben 10 lanci sullo Zoegling, e che al nostro apparire impallidì. Ma con l'improntitudine ammirevoli dei giovanissimi, subitamente si rischiarò in volto, e ci additò quali *suoi* allievi (sempre alla

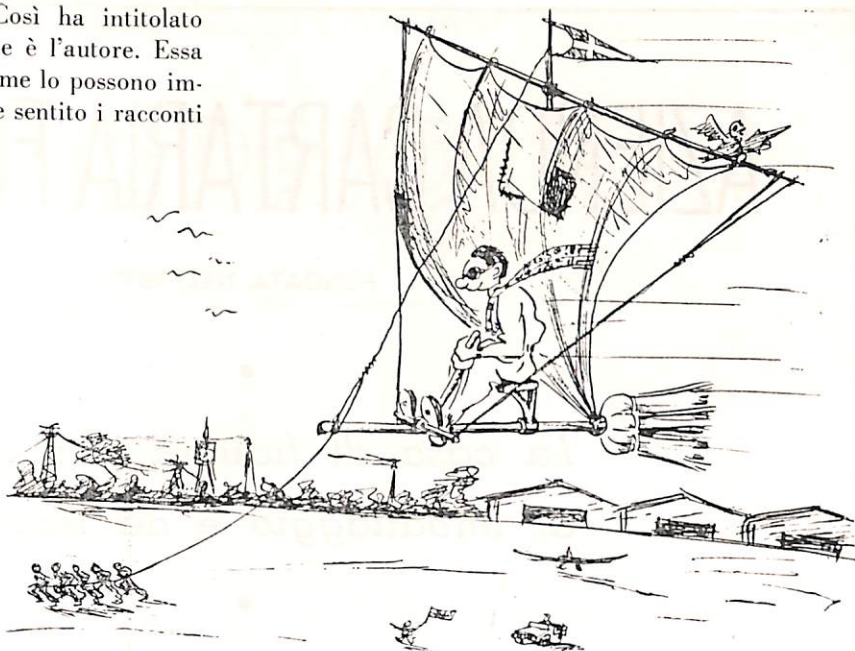
solita scuola di alta acrobazia di cui si parlava) e ci invitò a testimoniare le sue iperboliche balle. Cosa avreste fatto voi al nostro posto? Testimoniammo, e poi lui accompagnò a casa la ragazza più appetitosa.



AL CAMPEGGIO di volo librato svoltosi a Bresso nell'agosto 1949, assistemmo alla rivalità fra Giacopini, posato ed attento, e Misrachi, strafottente, distratto e spaccone (il prototipo dello zoeglinista). Così, dallo stralcio voli di quei giorni, rileviamo: Giacopini, retta ad un metro - Misrachi retta a due metri - Giacopini a tre metri - Misrachi a cinque metri - Giacopini a sette metri - Misrachi a dieci metri - Giacopini a dodici metri - Misrachi in vite...

ABBIAMO visto come quelli dello ZOEGLING non siano gente normale: ebbene, se ben si pensa, non potrebbero nemmeno esserlo. Essi sono alla fase pionieristica della loro carriera di piloti, sono ai primordi dell'esperienza di volo, e per qualche misteriosa legge storica, conservano intatto nel cuore l'entusiasmo dei primi volatori, sia nella sostanza che nella forma esteriore. Ci si aspetterebbe un contegno normale da uno di quei signori con mustacchi e bombetta che, inforcati i loro assurdi pollai aerei, davano spettacolo di sublime incoscienza nonchè di inestinguibile passione? Così non bisogna pretendere di vedere negli Zoeglinisti la compassata gravità del pilota moderno... sarebbero sciupati, non sarebbero più loro; con le tute sbrindellate, gli occhiali polaroid, i caschetti da piloti polari acquistati sui banchetti della fiera, i loro guantoni di pelle di ippopotamo, sono i cari nostri fratelli minori, anche se qualcuno di essi ha trent'anni e la fede al dito: ma sono tutti ugualmente giovanissimi nel cuore ancor puro, che racchiude entusiasmo da vendere... e sono tutti egualmente spacconi e generosi, sfasati e simpaticissimi, bravi in teoria e dei veri cani con la cloche in mano. Sono i cadetti di Guascogna del volo a vela, tutta soperchieria, tutta menzogna.

« ZOEGLING IN ANTEPRIMA ». Così ha intitolato questa caricatura Zanfroni, che ne è l'autore. Essa infatti rappresenta lo ZOEGLING come lo possono immaginare certe persone dopo avere sentito i racconti e le spiegazioni di certi « competenti » che assistendo ad una strisciata non possono fare a meno di dire: — Poverino, non è riuscito ad alzarsi — e non si capacitano del fatto che per diventare volovelisti bisogna seguire un rigido programma di istruzione. Quando uno di questi tali viene sul campo per cominciare il corso, resta evidentemente disgustato sentendo che si inizia con quel coso. Lui! che è venuto qui per insegnare a pilotare il PINOCCHIO o il CANGURO! Poi, naturalmente comincia come cominciano gli altri e magari diventa un manico ed obbiettivamente riderà di cuore pensando alle passate pretese.



PECCATO che negli Stati Uniti, paese delle statistiche, non sia ancor molto di moda il volo a vela: si saprebbe finalmente quante locomotive si possono azionare, o quanti kilowattora produrre utilizzando la potenza esercitata da uno Zoeglinista in una giornata di attività. E mi piacerebbe sapere anche quanti galloni di bevande varie si possono trasformare, in un'ora sola di recuperi a mano, in altrettanti galloni di ottimo sudore.



E. JENSEN

SE, naso in aria e bollettino in mano, vi chiedete come si stia per aria oggi, non formulate la domanda a voce alta: potrebbe udirvi uno dello Zoegling, e dirvi, lui che c'è stato, che in aria c'è un ballo della malora.

E' PER QUESTO che essi, gli zoeglinisti, sono dei puri idealisti. Chi mai infatti baratterebbe ore ed ore di canicola e di lavori più o meno forzati, con pochi attimi di una ebbrezza, sia pur indescrivibile? La risposta, però, questa volta c'è: chi è destinato in un domani a volare con possente battito d'ala.

E VIENE il giorno dell'attestato. Vengono tanti altri giorni di conquista e di superamento. Viene, dopo tante speranze ed attese, il brevetto « C », ed una dopo l'altra le prove per il « C d'argento », vengono tante delusioni e tante soddisfazioni, vengono i passaggi sugli alianti più fini ed impegnativi, vengono le partecipazioni a tutti i raduni ed a tutte le gare possibili, le belle avventure degli atterraggi fuori campo e dei voli in nube o innanzi ai fronti temporaleschi, vengono tante altre cose belle e brutte. Ma i tempi dello Zoegling sono indimenticabili. Chiunque è pronto a dire: « Un lancio sullo Zoegling me lo farei ancora volentieri ».

AZIENDA CARTARIA FELLETTI

FONDATA NEL 1916

•
*La casa di fiducia per carta
di imballaggio e da impacco*

•
VIA TEODOSIO, 79 - MILANO - TELEF. 286.677

OFF. GRAF. V. SABAINI

Tutti i lavori tipo-litografici
industriali - commerciali - pubblicitari

MILANO • VIA CASORETTO, 35 - TELEF. 286.023 - 240.164

INDUSTRIA ITALIANA DEL CLISCE

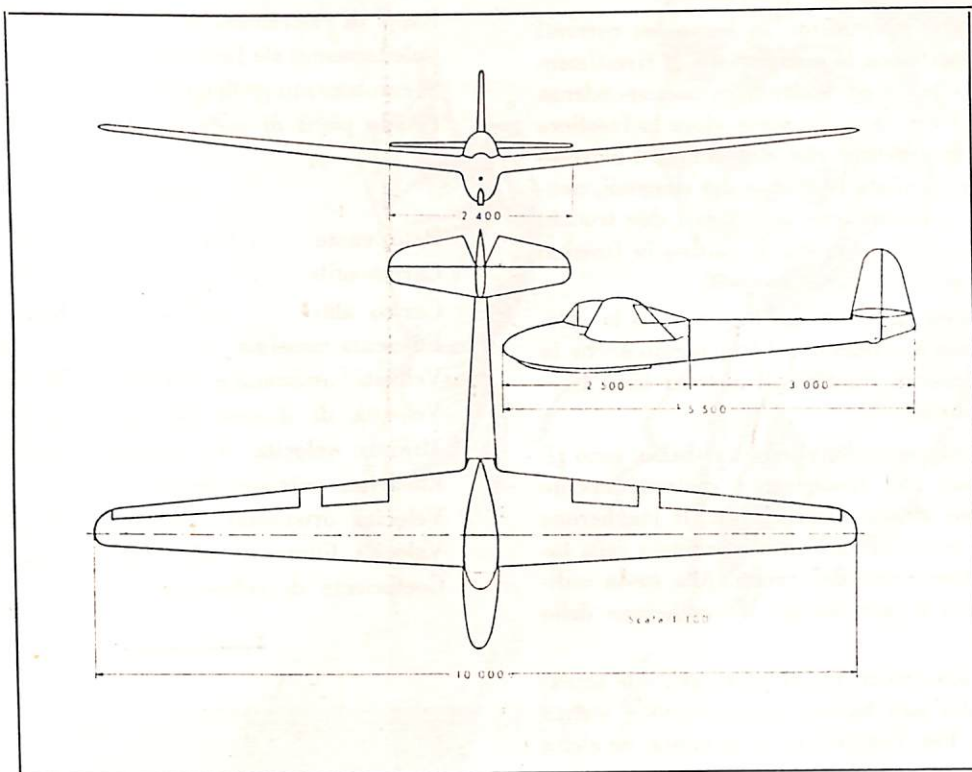
MILANO

VIA BELLEZZA, 14 • VIA VIGNOLA, 15

TELEF. 54.862

NUOVI ALIANTI PER I VOLOVELISTI ITALIANI

IL GHEPPIO R. 1



Aliante monoplano, monoposto, monolongherone a sbalzo, destinato al volo a vela alpino, all'allenamento e ad altri impieghi in cui si richieda una discreta efficienza unitamente ad una velocità di caduta abbastanza bassa, con una velocità sulla traiettoria piuttosto elevata.

L'abitacolo del pilota è di dimensioni ridottissime (ma abbastanza comodo, poichè viene sfruttato lo spazio del raccordo alare), è coperto da capottina tra-

sparente, e munito degli strumenti fondamentali, dei comandi dei diruttori e di sgancio del traino, oltre ai tradizionali comandi di volo a barra e pedaliera.

Tutto il velivolo è costruito in legno. In metallo i comandi e le cerniere delle superfici mobili, oltre qualche pezzo di semplice costruzione.

L'ala è in un solo pezzo, rigidamente unita al tronco anteriore della fusoliera, che si unisce alla sezione di coda mediante 12 bulloni.



Queste fotografie di particolari costruttivi del GHEPPIO R.1 ne mostrano l'avanzata costruzione (Foto Bianchi).

Gli sforzi torsionali sono sopportati dal rivestimento in compensato del bordo d'attacco dell'ala, e si scaricano sulla fusoliera mediante cassone posteriore.

Un secondo longheroncino presso il bordo d'uscita porta le cerniere degli alettoni.

L'ala è rigidamente fissata al tronco anteriore della fusoliera mediante incollatura e bulloni e viene a formare un tutto unico con quest'ultima.

La fusoliera è interamente in legno, su correnti in abete e rivestimento in compensato. Il rivestimento è doppio, interno ed esterno, in corrispondenza dell'abitacolo e del raccordo alare, dove la fusoliera presenta ampie aperture che consentono l'ingresso del pilota e l'immediata ispezione dei comandi, nonché l'accesso ai bulloni che uniscono i due tronchi della fusoliera che è provvista di pattino in frassino molleggiato e di un pattinino in coda.

L'ala è munita di diruttori che limitano la velocità in affondata e permettono l'atterraggio anche in campi di dimensioni ridotte. Gli alettoni sono a comando differenziale.

I piani di coda, monolongheroni a sbalzo, sono rigidamente uniti alla fusoliera, e costruttivamente non presentano alcuna particolarità. Il longherone della deriva è costituito dall'ultima ordinata della fusoliera, opportunamente deformata. Alla stessa ordinata è incollato e imbullonato il longherone dello stabilizzatore.

I comandi sono misti, rigidi ed a cavi, e le superfici di controllo non hanno compensazione statica né dinamica. Per l'equilibrio è prevista un'aletta regolabile a terra.

DIMENSIONI PRINCIPALI

Apertura alare	m. 10,—
Lunghezza totale	» 5,50
Larghezza fusoliera	» 0,46
Altezza fusoliera	» 0,90

SUPERFICI

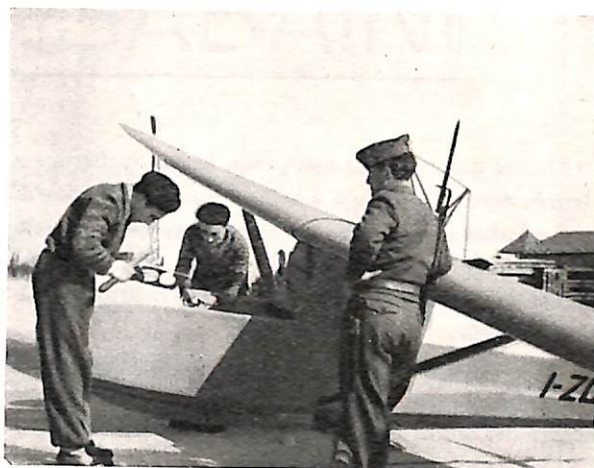
Ala con alettoni	m. ² 8,—
Alettoni	» 0,90
Stabilizzatore	» 0,60
Equilibratore	» 0,60
Totale piano orizz.	» 1,20
Deriva	» 0,25
Timone di direzione	» 0,35
Totale piano verticale	» 0,60
Diruttori	» 0,46
Sez. maestra fusoliera	» 0,30

PARTICOLARITÀ ALA

Corda all'incastro	m. 1,25
Profilo all'incastro	NACA 4415
Corda all'estremità	m. 0,50
Profilo all'estremità	NACA 2 R ₁ 12
Corda media	m. 0,875
Diedro trasversale	5°
Allungamento	12,5
Rapp. di rastremazione	2,5
Calettamento ala-fusoliera	4°
Svergolamento geometrico ala	3°
Profilo piani di coda	NACA M 3

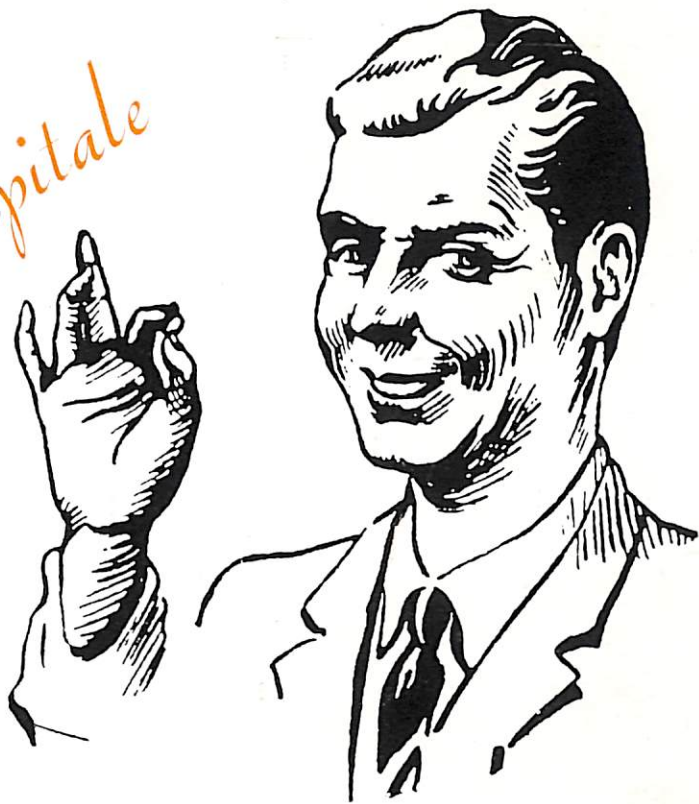
PESI

Peso vuoto	Kg. 70
Carico utile	Kg. 80
Carico alare	Kg./m. ² 18,75
Efficienza massima	24,70
Velocità orizzontale corrisp.	75 Km./h.
Velocità di discesa corrisp.	m./sec. 0,85
Minima velocità di discesa	m./sec. 0,72
Efficienza corrispondente	21
Velocità orizzontale corrisp.	Km./h. 55
Velocità limite di affondata	Km./h. 200
Coefficiente di robustezza	8



I Soci del Gruppo autonomo Volovelisti « M. Zaccardi », non ci hanno inviato un articolo sulla Loro attività, dicendoci, modestamente, di averne compiuta poca. Questo gruppo possiede due alianti ed un F.L.3 per i traini oltre ad un verricello semovente. Essendo ragazzi in gamba siamo certi che sentiremo quanto prima parlare anche di loro. Nella foto Pozzoli e Pazzi mettono a punto l'ASIAGO col quale Lillo Meli parteciperà al Raduno di Bresso.

il vostro capitale



è la vostra salute!

**Per il vostro
benessere
assicurate**

il buon funzionamento
del fegato, dello stomaco e intestino
Prendete durante la cena un

GRANO DI VALS

IN TUTTE LE FARMACIE

LAB. G. MANZONI & C. - MILANO



ASSOCIAZIONE
VOLOVELISTICA
M I L A N E S E

PREZZO L. 600