

VOLO A VELA

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

Direzione, Ammin.
SESTO CALENDE
[(Varese)]

PERIODICO DEI
VOLOVELISTI ITALIANI

UNO SGUARDO AL PASSATO ED UNO ALL'AVVENIRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IL VECCHIO FINANZIAMENTO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

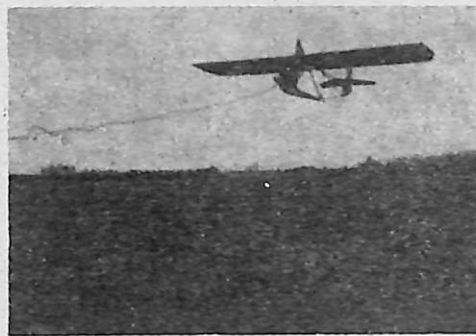
Si ebbe così per parecchi anni una dispersione di forze che non mancò di farsi sentire sui risultati.

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

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

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

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



Secondo quanto assicurano i volovelisti del Gruppo «Siai-Marchetti» questo è il primo alante che ha volato in Alta Italia dopo il 25 Aprile 1945. La fotografia è stata eseguita sul campo di Vergiate (Varese) il 9 Maggio dello scorso anno.

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

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

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

I GIOVANI E IL VOLO A VELA

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

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

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

2°) La partecipazione dei giovani, ai quali

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

VOLOVELISTI!

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

IL VOLO SENZA MOTORE

2ª Puntata

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

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

IL FINANZIAMENTO ALL'ESTERO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

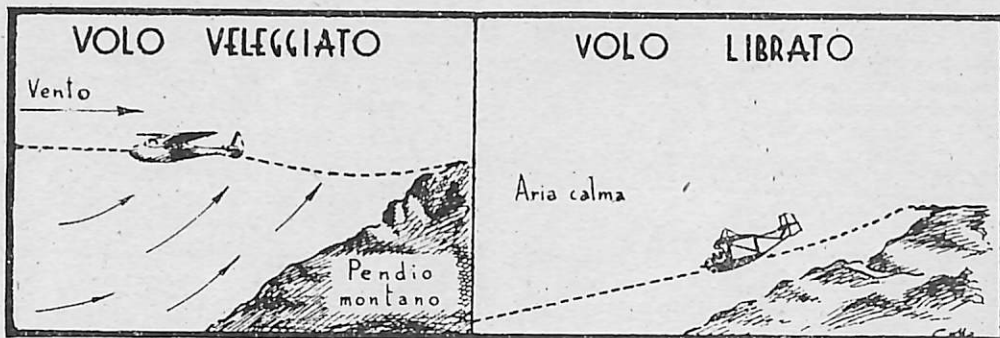
È comunque necessario attribuire la massima importanza ad un principio che siamo certi troverà solidali tutti i volovelisti, e cioè che gli appoggi, i finanziamenti, le sovvenzioni, non costituiscono per gli oblatori motivo o diritto di ingerenze nell'ambito organizzativo e soprattutto tecnico.

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

Tenax

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

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



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

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

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

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

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

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

Pierre

**AVIATORI!
APPASSIONATI DEL VOLO!**

sui **“corriere
dell'aria..”**

sono trattati tut i vostri problemi.
Abbonatevi! L. 600 per 52 numeri.
Vaglia ed assegni al **“Corriere
dell'Aria..”** Corso Garibaldi, 117
— MILANO! —

AEROMODELLISTI!

“NOTIZIARIO AEROMODELLISTICO..”

è il vostro giornale.

Abbonatevi! 24 numeri L. 430
Vaglia ed assegni a **“Notiziario
Aeromodellistico..”** Corso Peschiera, 229
— TORINO —

Costruite uno "Zögling,, con noi

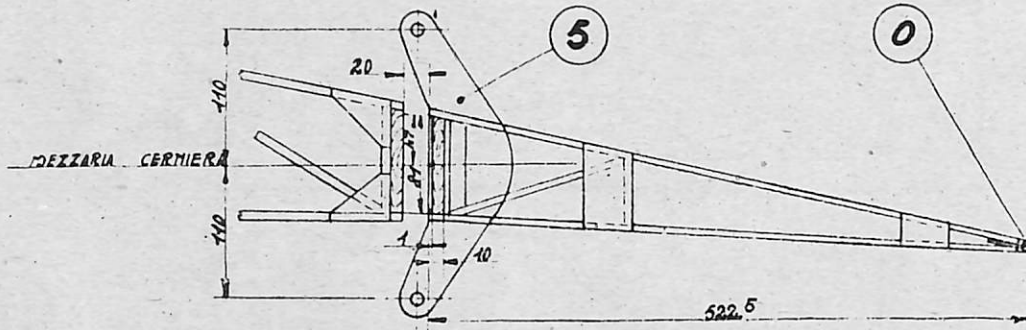
2.

Ultimata la costruzione di tutte le centine, si procederà alla preparazione dei longheroni delle ali e degli alettoni. Il legname dovrà essere scelto con particolarissima cura e le misure scrupolosamente osservate.

Prima di passare all'imbastitura delle ali si dovranno preparare le leve del comando alettoni, che verranno ricavate da una tavoletta di pioppo dello spessore di 10 mm. rinforzata da due guance di compensato da mm. 2,-. Si apprenderanno pure i bordi d'uscita delle ali, composti con listelli di abete di mm. 10x10, nei quali si dovrà praticare, con la sega circolare, un intaglio di 5 mm. per infilarvi poi, opportunamente incollata, una striscia di compensato dello spessore di 1 mm. e della larghezza di 30 mm.

assicurarsi che le centine siano tutte normali ai longheroni e che questi siano perfettamente rettilinei. I puntoni e le diagonali in parola, dovranno essere disposti come indica il disegno. Essi saranno fissati ai longheroni mediante incollaggio, e fermati agli angoli per mezzo di blocchetti di pioppo. Il tutto verrà infine ricoperto da fazzoletti di compensato, incollati e chiodati. I listelli sovrapposti che costituiscono i puntoni e le diagonali alari, verranno uniti tra loro da puntalini verticali di abete e da strisce di compensato.

Si provvederà quindi ad infilare nelle fessure praticate nella coda di ogni centina, il compensato dei bordi d'uscita precedentemente approntati, ed a riempire, con listelli di pioppo scadente, lo spazio esistente fra una centina e l'altra, allo scopo di formare il piano necessario per il fissaggio del compen-



Le parti metalliche verranno eseguite a regola d'arte, e le loro saldature autogene fatte da uno specialista con molta cura.

Si provvederà quindi a praticare nei longheroni i fori necessari per la successiva applicazione delle ferramenta. Questa importante operazione richiede molta attenzione: fissare con un morsetto, nella giusta posizione, le piastre metalliche, e praticare, con un trapano a mano, i fori per i bulloni.

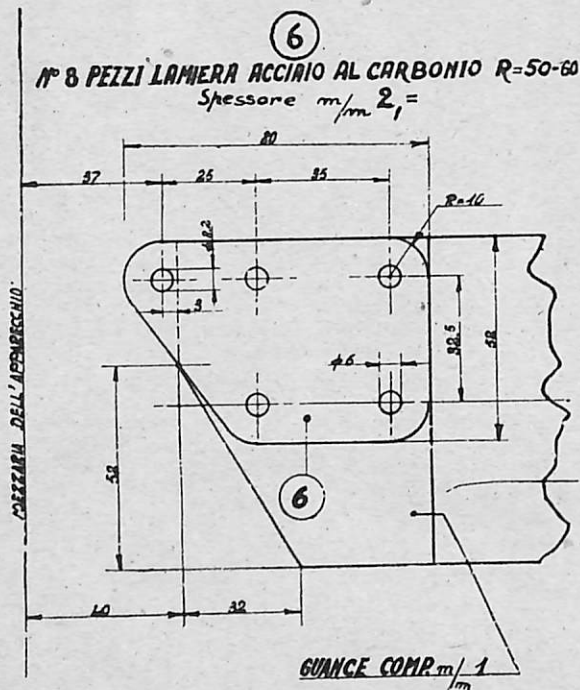
Le centine alari, prima di essere infilate nei longheroni, dovranno venir ripulite con carta vetrata e quindi tagliate in coda alla giusta lunghezza, praticandovi infine un intaglio, nel quale, a suo tempo, dovrà essere infilato il compensato del bordo d'uscita.

Dopo tali operazioni preliminari, si potrà passare senz'altro alla vera e propria imbastitura delle ali. Si disporranno quindi i due longheroni di una semiala su cavalletti perfettamente in piano, e si infileranno le centine nei longheroni stessi, facendole passare dalle due estremità, poichè al centro saranno già state montate le piastre d'attacco dei tiranti di sostegno. Logicamente, in corrispondenza di tali piastre, saranno state incollate sui longheroni le due guance di compensato da 1 mm. indicate nelle figure. Bisogna tener presente che le altre due guance di compensato e le relative parti metalliche, indicate nel disegno all'estremità dei longheroni, dovranno essere applicate ai longheroni stessi, dopo aver infilate tutte le centine. Le quali verranno fissate mediante quattro listelli a sezione triangolare, incollati nell'angolino formato dai longheroni col traliccio delle centine. Anche per il longherone degli alettoni si procederà nello stesso modo, fissando su quest'ultimo la leva di comando, che dovrà essere incollata contro la centina indicata nel disegno, rinforzando poi la connessione con un blocchetto di pioppo incollato dall'altra parte. In seguito si applicheranno i listelli che fanno da puntoni e quindi le diagonali. Durante tale operazione,

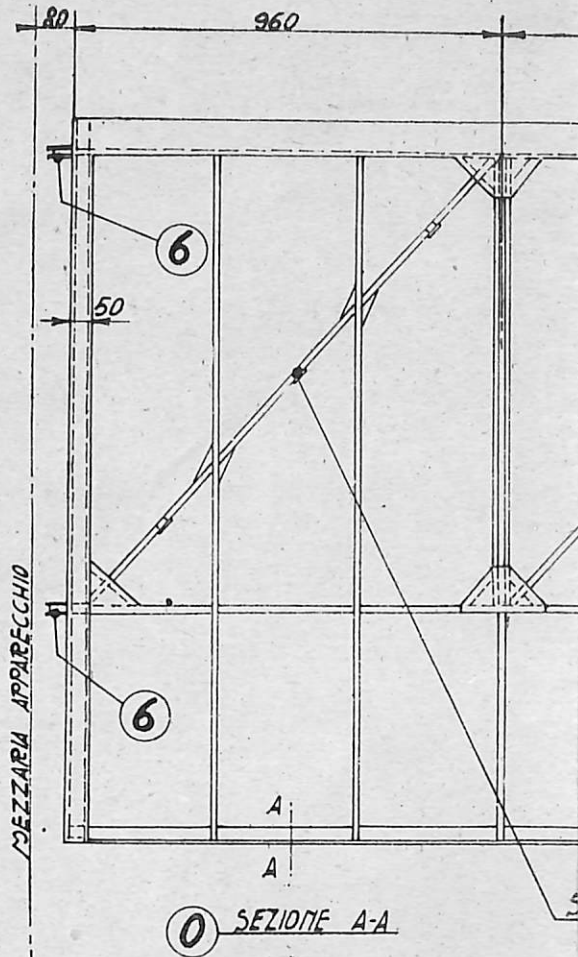
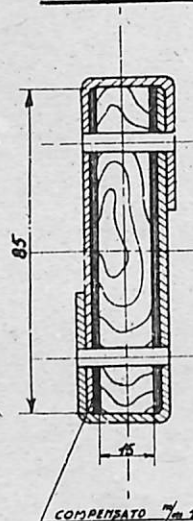
sato del bordo d'entrata sui longheroni anteriori. Tale operazione verrà praticata anche sui longheroni posteriori, limitatamente però ai tratti corrispondenti agli alettoni, come pure agli alettoni stessi. Si procederà poi al fissaggio del listello all'estremità alare.

Per ottenere un piano perfetto tra centina e centina, si pialleranno i listelli di riempimento a suo tempo applicati.

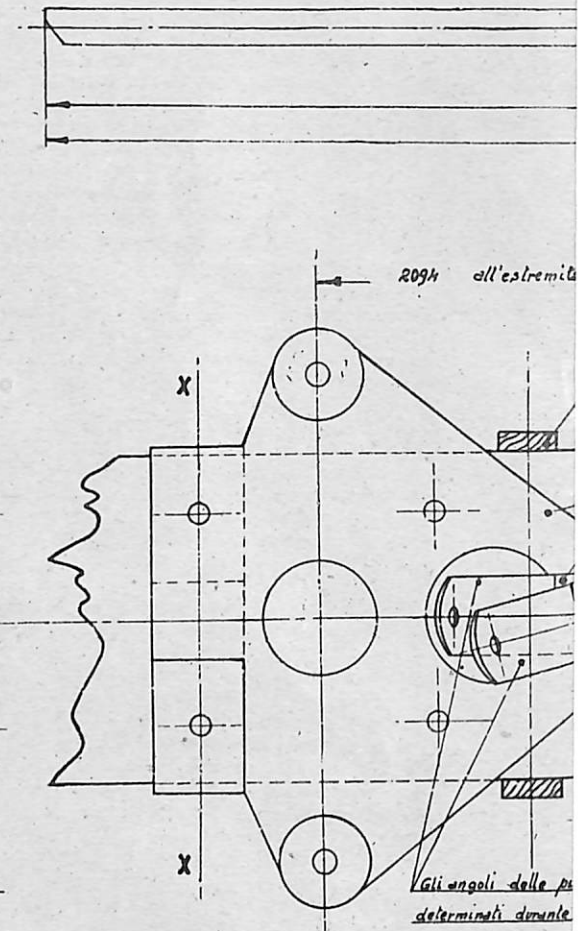
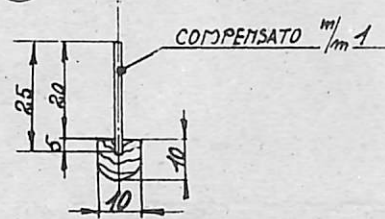
Le due prime centine affiancate, verranno collegate con una striscia di compensato da 1 mm., avente le fibre parallele ai longheroni. Tale striscia verrà accuratamente incollata e chiodata con la solita semenza da calzolaio. Il fissaggio del compensato costituente il bordo d'entrata, dovrà essere oggetto di particolare cura. Anche le fibre di quest'ultimo saranno parallele ai longheroni, e le giunte a smusso delle varie strisce, coincideranno sempre con le centine. Per facilitare poi la pie-



SEZIONE X-X



SEZIONE A-A



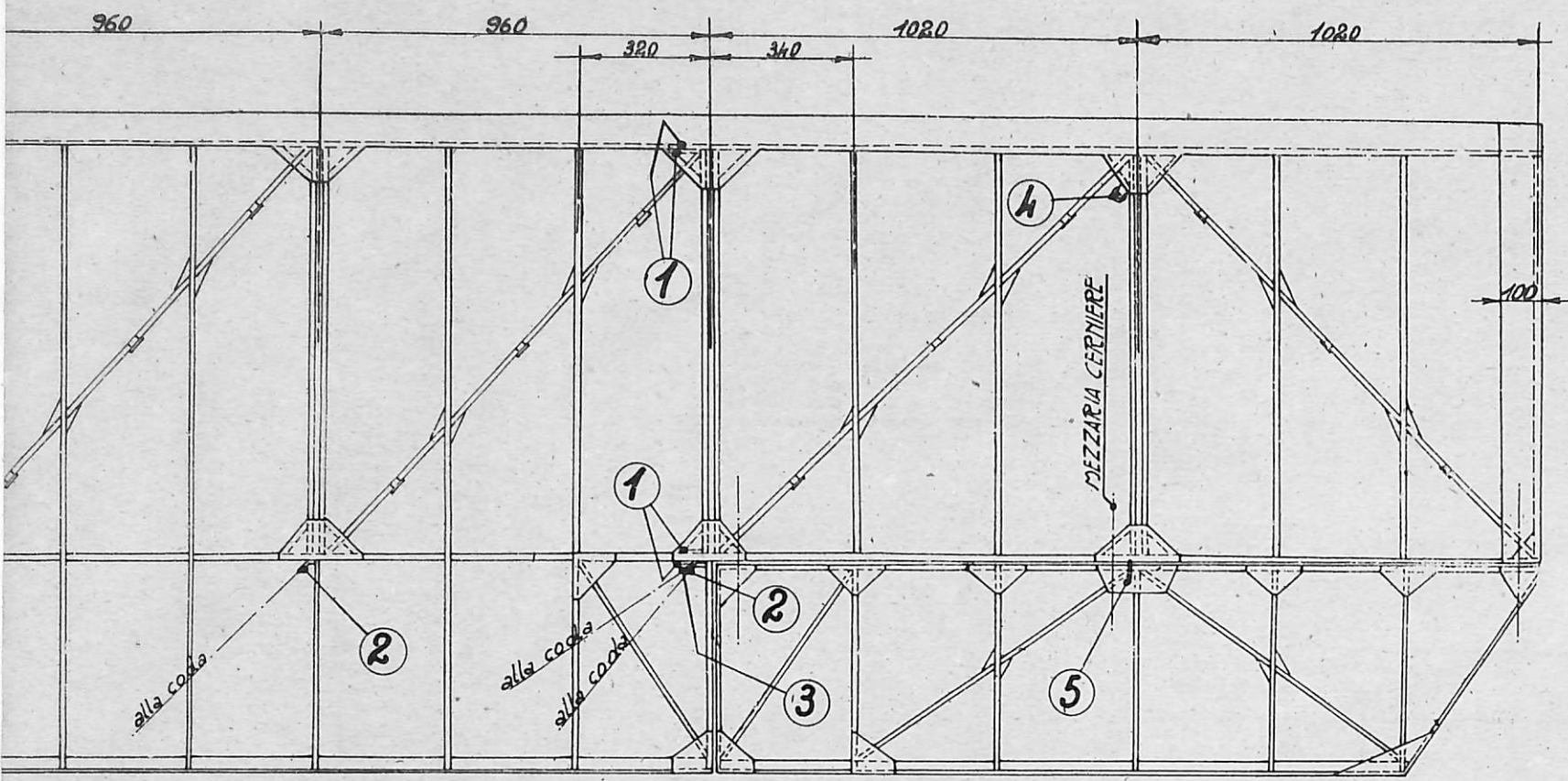
gatura ed evitare rotture, si dovrà bagnare il compensato con acqua fredda.

Gli alettoni verranno finiti e distaccati dalle singole semiali, soltanto quando saranno state applicate le diagonali di irrigidimento ed i vari fazzoletti di compensato di rinforzo.

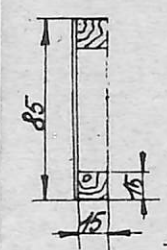
Dopo di che si potranno segare i listelli di centina che uniscono gli alettoni alle semiali, senza pericolo di svergolamenti.

Il Falegname Montatore

Continua



SEZIONE PUNTONI



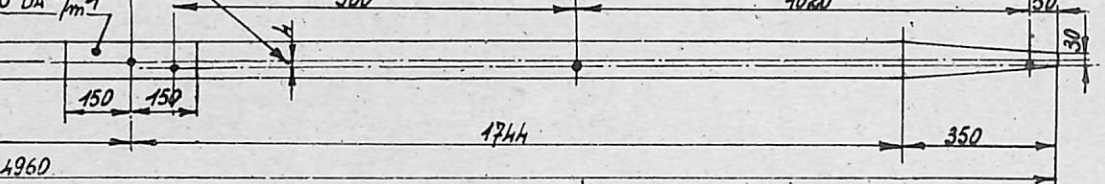
LONGHERONE PRINCIPALE

RINFORZARE CON DUE LISTE DI COMPENSATO DA $\frac{m}{m}$ 1

LONGHERONE DELL'ALETONE

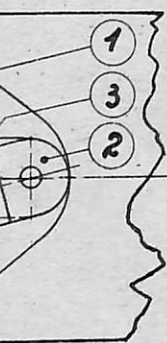


L'ASSE DELLE CERNIERE DELL'ALETONE È 4 $\frac{m}{m}$ SOTTO LA MEZZARIA DEL LONGHERONE

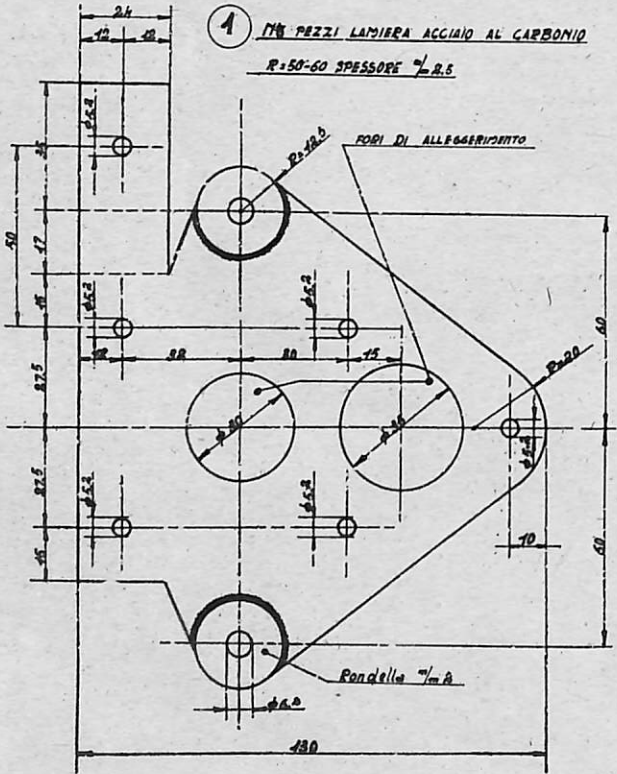


Longherone

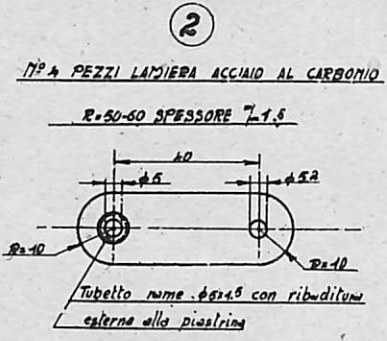
GENTINA N° 10



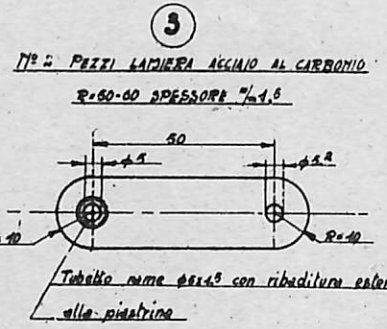
estrine hanno il montaggio



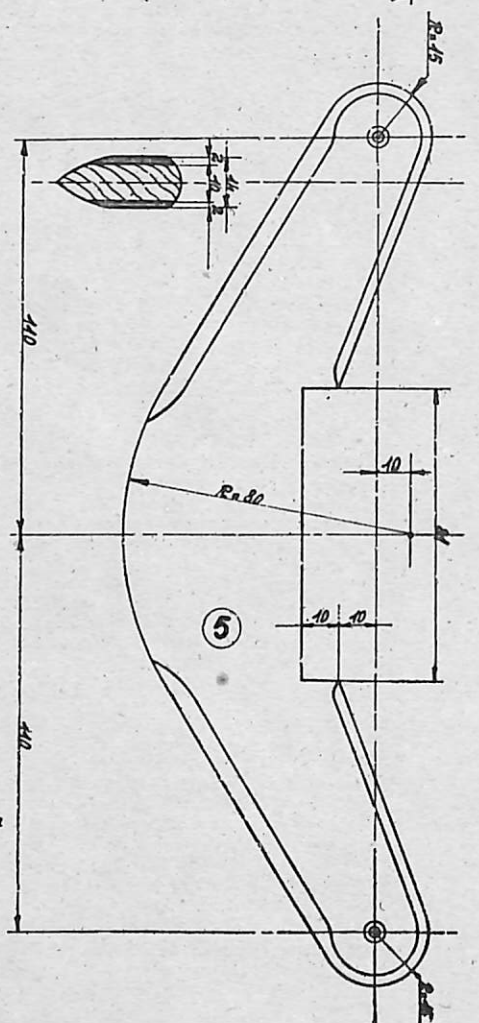
1 N° 1 PEZZI LAMIERA ACCIAIO AL CARBONIO
R.50-60 SPESSORE $\frac{7}{8}$ "



2 N° 4 PEZZI LAMIERA ACCIAIO AL CARBONIO
R.50-60 SPESSORE $\frac{7}{8}$ "



3 N° 2 PEZZI LAMIERA ACCIAIO AL CARBONIO
R.50-60 SPESSORE $\frac{7}{8}$ "



LA FEDERAZIONE ITALIANA DEL VOLO A VELA è un fatto compiuto

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) il Consiglio Federale;
b) la Commissione Tecnica;
c) il Collegio dei Revisori.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) componenti il C. F. (con esclusione di voto per quanto concerne l'operato del Consiglio);
b) il Presidente della Commissione Tecnica;
c) il Presidente del Collegio dei revisori;
d) i rappresentanti delle società affiliate in numero di uno per ogni società.

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

Decide su tutte le altre questioni poste all'ordine del giorno di carattere fondamentale per la organizzazione federale ed il suo funzionamento.

Nella assemblea ogni presente ha diritto ad un solo voto, fatta eccezione per coloro che abbiano regolare delega degli aventi diritto eventualmente impossibilitati a parteciparvi. Ogni presente non potrà avere più di due deleghe.

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

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

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

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

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

1) un capitale costituito ed aumentato l'anno per anno dalle quote di entrata versate una volta all'atto della domanda d'affiliazione delle società;
2) gli immobili necessari eventualmente agli scopi perseguiti dalla F.I.V.V. e che siano o divengano di sua proprietà;
3) le somme che provengono da atti di liberalità, a meno che non siano destinate ad impiego immediato;
4) la capitalizzazione di un decimo almeno dell'eventuale avanzo annuale.

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

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

a) quote annuali di affiliazione;
b) contributi per gare e campionati;
c) vendita stampati, distintivi, ecc.;
d) reddito dei beni federali;
e) entrate straordinarie.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

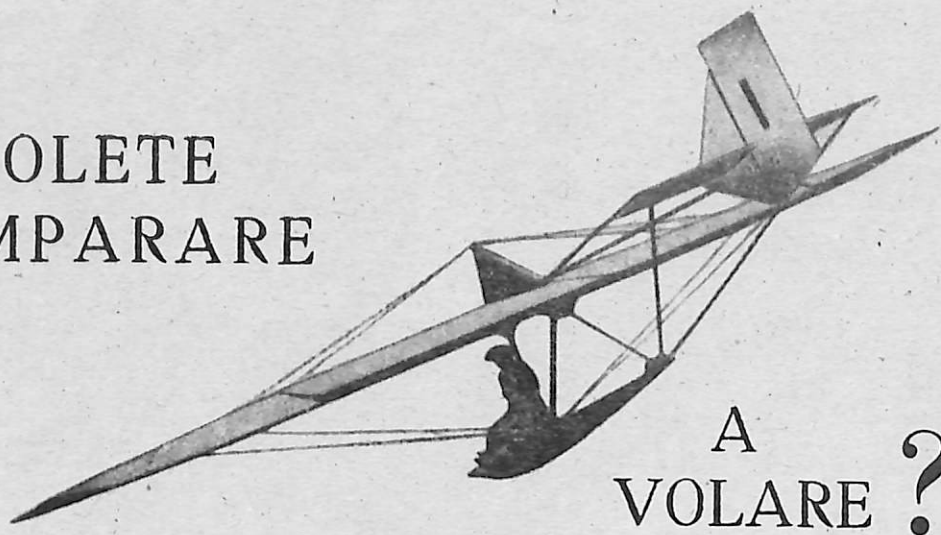
Il Dottor Casana, dopo la sua nomina a Presidente della nuova Federazione, ha porto il suo augurale saluto a tutti i volovelisti italiani, assicurando che la F.I.V.V. farà del suo meglio per coordinare gli sforzi di tutti coloro che hanno ancora fede nell'avvenire del volo a vela nazionale, inteso come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

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

CRONACHETTE

I componenti del Gruppo Volovelistico Gallarate, composto da una folta schiera di appassionati aeromodellisti, hanno nominato loro Presidente il Signor Nino Cotta, noto sportivo di Gallarate. Ai bravi aeromodellisti, che stanno approntando uno « Zögling » ed un verricello, in bocca al lupo e buon lavoro!

VOLETE IMPARARE



A VOLARE ?

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

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

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

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

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

PLINIO ROVESTI

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

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

Prima che la guerra orrenda cominciasse ad infuriare sui campi del mondo, numerose erano in Italia le scuole, dove, chi voleva, poteva con poco rischio, poca fatica, molta gioia, imparare a volare: alludiamo alle scuole di volo senza motore, fiorite un po' dappertutto, alle quali affluivano, durante i corsi estivi, folle di allievi, animate tutte da un solo proposito: imparare a volare. Durante la guerra, però, le scuole si chiusero, l'una dopo l'altra, e a chi aveva voglia di volare non restava altra via che di arruolarsi nell'Aeronautica di allora e mettere il proprio coraggio e il proprio braccio a servizio della cieca furia distruggitrice della guerra. Ma, ora che la guerra è finita e la nazione pensa a risanare le proprie ferite, a riprendere i propri commerci, a riedificare le proprie case, a ridare nuovo impulso al lavoro dei campi e delle officine, a ristorare le proprie fortune, anche

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

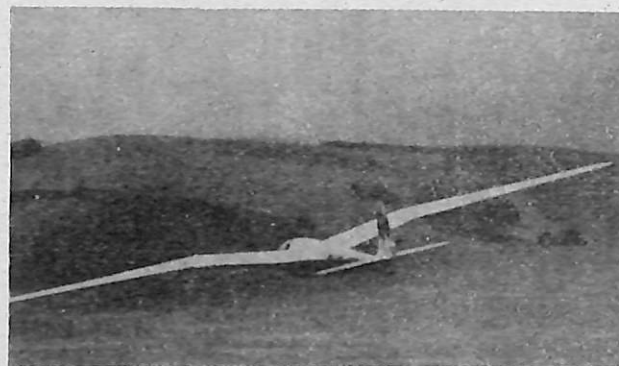
Ebbene, si è appunto presso i gruppi in via di ricostituzione che il giovane che ha fegato potrà trovare l'ala che gli bisogna per tentare l'azzurro. E non troverà solo l'ala, ma probabilmente troverà anche il maestro che gli insegnerà a volare; qualche vecchio istruttore, carico di esperienze e di nostalgie: qualche antico pilota di volo a vela, che non ha dimenticato gli insegnamenti ricevuti durante il suo tirocinio; qualche pubblicazione alla mano, che insegni con metodo facile e chiaro come si possa imparare a volare, senza correre il rischio di rompersi l'osso del collo...

Ebbene, le lezioni che inizieremo su « *Volo a vela* » vorrebbero proprio riuscire ad essere un corso pratico di pilotaggio di alianti, tali da mettere in grado, chi diligentemente ne segua l'insegnamento, di poter tentare il volo. Queste lezioni non saranno vane, poichè serviranno per lo meno a ribadire nella memoria degli allievi gli insegnamenti che l'istruttore avrà impartito sul campo.

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

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

PLINIO ROVESTI



Vento di Pendìo

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

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

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

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

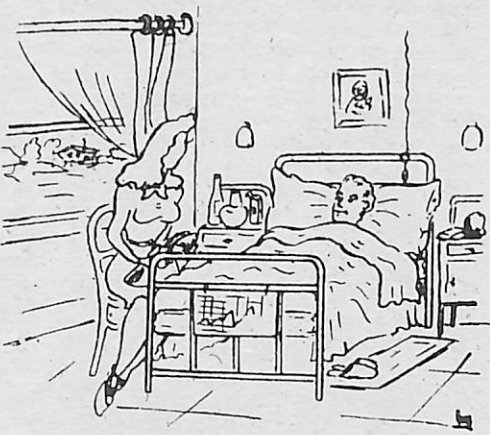
— Sportiva, mia moglie, eh? Tutti così, noi, in casa: io, mia moglie, mia suocera, mia cognata. Sport! Perfino i mobili, da noi, fanno dello sport. Le credenze incassano colpi da non si dire, i piatti servono per allenarci al lancio del disco, le sedie partono in volo librato, tavoli e sgabelli servono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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

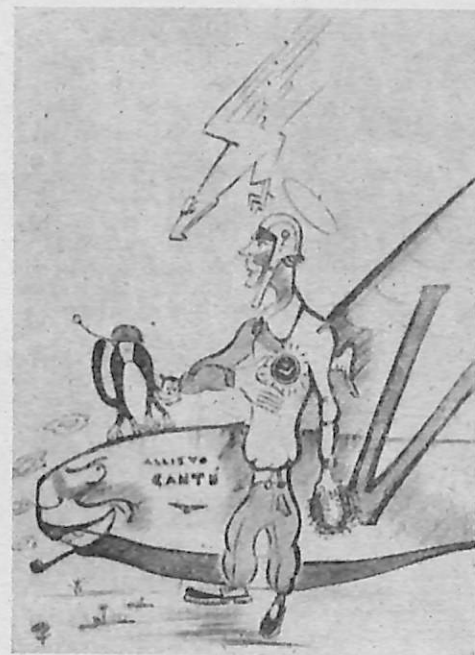
Io continuavo a vederla così, come l'avevo sognata. La trovavo bella; mia madre, che ha sempre creduto d'intendersene, la trovava buona; mio zio trovava che sarebbe stata per me una mogliettina ideale, tanto più che suo padre, archivistica presso la Prefettura e cavaliere, aveva fatto capire che, se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

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

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

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

GINO SULLANI



Il sogno di un aeromodellista... qualunque.

Direttore Responsabile PLINIO ROVESTI

Autorizzaz. Presidenza del Consiglio N. 866 del 31-1-1946

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