

PERIODICO DEI
VOLOVELISTI
ITALIANI **VOLO A VELA**

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

Adarente all'Associazione Culturale Aeronautica
Direttore Responsabile: PLINIO ROVESTI

Direzione - Amministrazione
Pubblicità
SESTO CALENDE - (Varese)

UN'ESPERIENZA DI VOLO E QUALCHE INSEGNAMENTO

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

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

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

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

dell'Ing. ALESSANDRO MARCHETTI

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

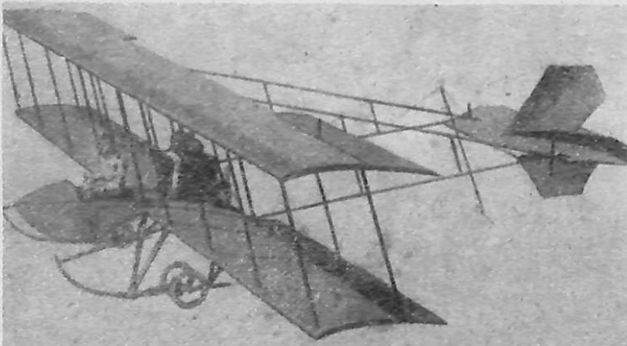
Per tornare alle origini della mia attività professionale, mi piace fermarmi all'anno 1908, quando gli Accademici di Francia avevano già dimostrato con matematica evidenza come il volo con motore fosse da considerarsi una irrealizzabile utopia meccanica. Proprio quell'anno, gli sportivi più accesi e i tecnici che covavano in sé il germe innato della passione aviatoria (e dico a bella posta innato, poiché a quei tempi l'aviazione non costituiva affatto un'attività razionale, ma era figlia di intuizioni istintive svegliate nell'animo dal naturale senso della poesia e dal naturale amore dell'ardimento), tutti costoro, dico, tecnici e sportivi, erano in subbuglio per un evento miracoloso: due meccanici americani, i fratelli Wright, messo insieme un rudimentale aeroplano su cui avevano applicato un motore, avevano compiuto, contro ogni teoria, modesti ma autentici voli.

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

meccanico istintivo. Frequentavo a Roma l'ultimo anno della Scuola di Ingegneria, e il volo degli Americani turbava i miei sonni. Nessuna ricerca mi apparve allora più interessante che adattare l'erudizione scolastica alla tecnica fantastosa di una macchina di volo a modo mio: argomento del tutto ignorato dalle discipline universitarie del tempo. Così, nel 1908, iniziai lo studio del mio primo velivolo, coltivandolo come un amore segreto, poiché ben altri programmi di lavoro positivo si addicevano ad un professionista al principio della sua carriera, che non quelle aspirazioni inconfessabili, che mettevano insieme idealità campate in aria (è la parola esatta!) con rischi da funamboli e con forte sperpero di quattrini.

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

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



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



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



I volovelisti della S.I.A.I. Marchetti dipendevano la vostra teleselezione. Brattone che s'è un'altra oggi, che fu gloria dei padri e timore ancora oggi dei figli.
A. Marchetti

L'Ingegnere Alessandro Marchetti è Presidente del fiorentino Gruppo Volovelistico dell'E.N.A.L. Aziendale «S.I.A.I.-MARCHETTI» di Sesto Calende.

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

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



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

(foto Gruppo Volo Vela «Sui-Marchetti»)

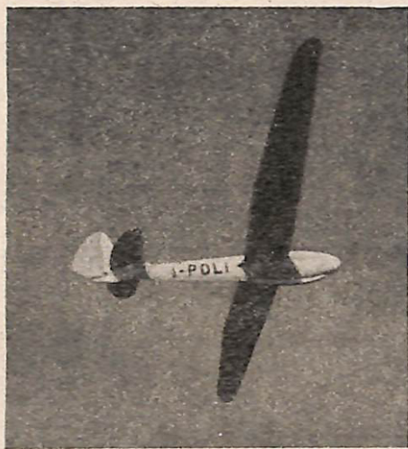
todo con cui mi addestrai, è il segreto del buon esito della mia ardua impresa giovanile di costruttore e di pilota autodidatta.

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

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

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

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



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

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

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

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



...provano il brivido del primo distacco...

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

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

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

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

Ing. ALESSANDRO MARCHETTI

Aeromodellisti!
Leggete e Diffondete



Quindicinale di Tecnica e Cronaca
 Diretto da FRA MUSCA

IL PROBLEMA ORGANIZZATIVO DEL VOLO A VELA ITALIANO

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

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

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

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

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

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

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

La Direzione

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

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

Ecco il testo della breve ma quanto mai interessante intervista:

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

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

— Il governo appoggerà ed aiuterà i nascenti Gruppi Volovelistici?

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

— Avranno tali Gruppi libertà di volo?

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

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

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

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

(Per telefono da Torino)

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

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

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

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

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

— Sì, e mi è dispiaciuto moltissimo anche perché il fatto che la F.I.V.V. è stata fondata in Alta Italia, non vorrei che pregiudicasse i rinascenti rapporti tra i volovelisti del Nord e quelli del Sud, i quali non devono sentirsi abbandonati dai loro colleghi settentrionali. Certo che dopo tante cose successe in Italia da quella brillante settimana Torinese e dall'ultimo raduno di Asiago, buona parte delle persone che si potrebbero citare potrebbe essere dispersa o morta. Pertanto, senza far nomi, vorrei che tutti gli appassionati di allora sentissero il richiamo che è partito da Milano e ci scrivessero loro notizie. In Italia Settentrionale, da quanto mi risulta, moltissimi Gruppi hanno ripreso la loro attività costruttiva ed organizzativa ed aspettano soltanto il permesso per intraprendere quella di volo. Per quanto riguarda Torino, la locale Associazione Universitaria Torinese ha fondato per l'opera appassionata di un «vecchio» una sezione di volo a vela. Gli iniziatori riuniti al Politecnico hanno deciso di costruire un «Sant'Ambrogio 2°». Ciò porta, la goliardia torinese all'alto livello dei suoi primordi, che risalgono all'ormai lontano 1912. Sempre rimanendo nel campo del volo, il più forte Gruppo Aeromodellistico di Torino ha già a buon punto un velivolo da turismo biposto con un motore da 50 CV. Come vede, l'attività non manca. Anche l'Aero Club di Torino ha per presidente un appassionato del volo a vela oltre che del turismo aereo, l'amico Balbis, che, più fortunato di me, ha ancora il suo aeroplano a motore e si ripromette di aiutarci nella nostra ripresa volovelistica. Due «Cat. 28», poi, sono già in perfetta efficienza.

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

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

— Sì ero presente ed appunto a Milano molti pensavano che la Federazione potesse...

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

— Credo che lei dia ai volovelisti della nostra città una grande consolazione.

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

— Li costruiremo.

— Mancano i verricelli...

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

— Mancano i campi...

— Invaderemo il campo dell'Aeronautica d'Italia!

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

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

Fra Musca

ANCORA DEGLI ATTESTATI

"A," e "B,"

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

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

VOLO STRUMENTALE ED ATTERRAGGIO "ZZ" CON ALIANTI DA TRASPORTO

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

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

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

E fuori dubbio che esso non ha le illimitate possibilità dei moderni ed esuberanti ac-



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

VICO ROSASPINA

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

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

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

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

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

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

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

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

Che farà la F.I.V.V.?

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

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

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

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

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

2) sezione attrezzature aeroportuali, studio e progetto aviorimesse, officine, dormitori, mense ecc.;

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

d) organizzare gare e concorsi nazionali ed internazionali;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Faber

VOLOVELISTI

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

LA SCUOLA COOPERATIVA

La stampa aeronautica e sportiva ha dato notizia dell'avenuto convegno nazionale di volo a vela con aggenio alle discussioni tenute.

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

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

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

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

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

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

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

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

Un completo ed analitico esame del passato condotto da Tenax, su questo periodico, ha messo in evidenza il nuovo aspetto del problema; ma, nello sguardo al futuro, cade in fallo poiché rivolge le sue speranze verso espedienti attuati, sì, all'estero, ma sotto elmi politici tramontati, e se pur è lecito aver fede nell'esito di sottoscrizioni o ammettere contributi impositivi (orrore!!!) questi trovano ai giorni nostri necessità sociali ben più impellenti da sovvenire. Si potrà eventualmente riparlarne fra qualche lustro.

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

Lungi dall'entrare nei particolari costitutivi e amministrativi delle scuole cooperative, nei quali persona di legge è più di noi competente, vogliamo scandire il concetto informatore che dovrebbe attirare l'interesse dei Gruppi e ripararli del sacrificio del loro individualismo, rifondendoli della cessione d'uso del loro materiale.

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

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

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

Quanto costerà la patente o brevetto?

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

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

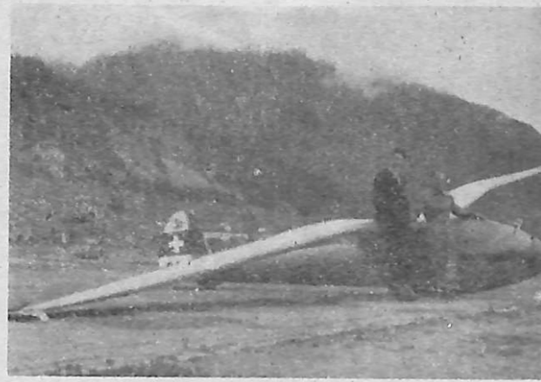
FULVIO PADOVA

RIPRESA VOLOVELISTICA A VERONA

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

Hanno partecipato alle riunioni una folta schiera di volovelisti ed aeromodellisti veronesi, tra i quali il Pilota Istruttore e Comandante della vecchia Scuola di Bovolone Giuseppe Toson ed i giovani ed appassionati organizzatori Pasini, Zonato, Cantù, Zanetti e molti altri.

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



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

VOLO A VELA ALPINO IN SVIZZERA

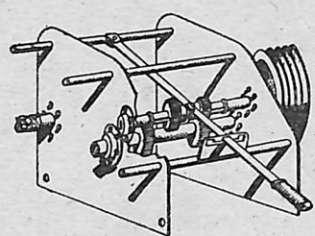
Grande importanza ha assunto in Svizzera il volo a vela alpino in questi ultimi tempi. Il principale centro è quello di Samaden, dove, nello scorso anno, un solo pilota — il notissimo ingegnere Italo Marazza, Direttore dell'Aeroporto doganale di Locarno e Capo dell'Aerocentro Ticinese — in meno di 20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

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

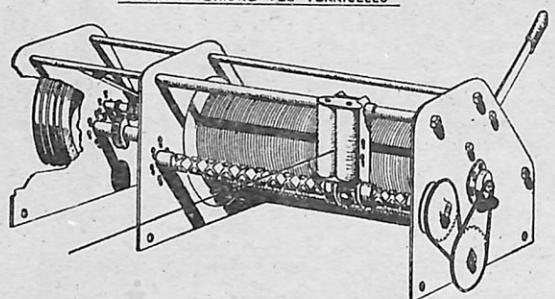
UNA CONFERENZA SUL VOLO A VELA dell'Ing. Preti a Milano

L'Ingegnere Ermenegildo Preti, Direttore del Centro Volo a Vela del Politecnico di Milano e membro del Consiglio Direttivo della F.I.V.V., terrà a Milano in Via Bernardino Luini, 2 - presso la Sezione Aeromodellistica Centrale del Centro Sportivo Ambrosiano - domenica 28 aprile alle ore 10,30 - una importante conferenza sul volo a vela, alla quale potranno partecipare, oltre agli iscritti al Corso Teorico organizzato da Gian Luigi Della Torre, anche tutti gli appassionati volovelisti ed aeromodellisti che lo desiderano.

VISTA POSTERIORE DEL CAMBIO

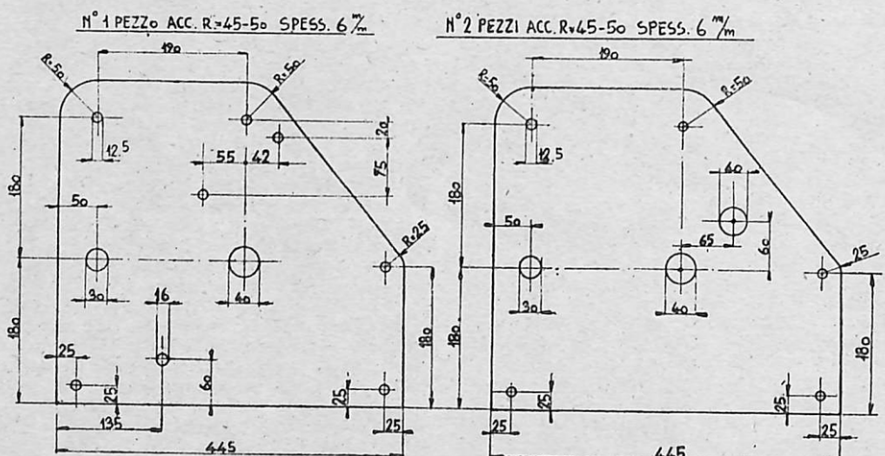


VISTA ANTERIORE DEL VERRICELLO



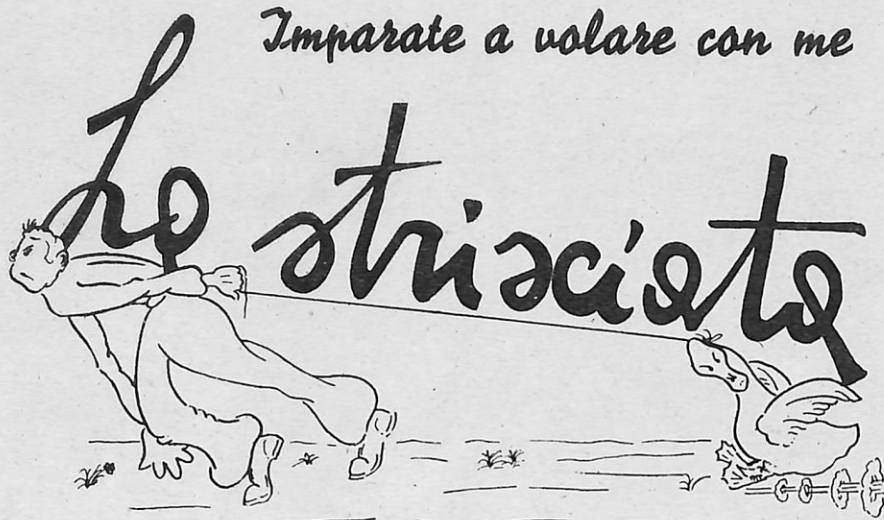
I PIANI COSTRUTTIVI DI UN VERRICELLO UTILITARIO

(Continuazione dal numero precedente)



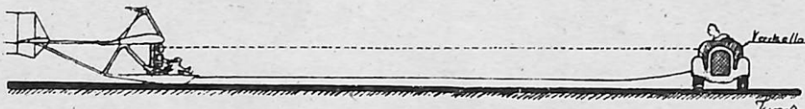
Nel prossimo numero il volovelista Luigi Grossi, che ha elaborato questi disegni, illustrerà ai nostri lettori le norme per il montaggio dei vari pezzi componenti il verricello.

Imparate a volare con me



2°

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



Durante la strisciate guardare costantemente nella direzione del verricello.

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

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

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

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

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

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

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

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

PLINIO ROVESTI

(Continua)

ASSOCIAZIONE CULTURALE AERONAUTICA

COMUNICATO

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

Alcuni aggiungono che attualmente il campo aeromodellistico è in fermento, che la sua struttura associativa è in fase di elaborazione, e che perciò non esistono organizzazioni che raccolgano a sufficienza gli interessati e consentano all'Associazione Culturale Aeronautica di appoggiarsi, per sgravare sé stessa della cura materiale di attuare una gara nazionale che frutti risultati di progresso proporzionati alla spesa.

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

« Nella situazione attuale, un concorso per un aeromodello a reazione è uno dei mezzi sufficientemente idonei ad incoraggiare l'Aeromodellismo nazionale? ». Pregasi rispondere Sì o NO.

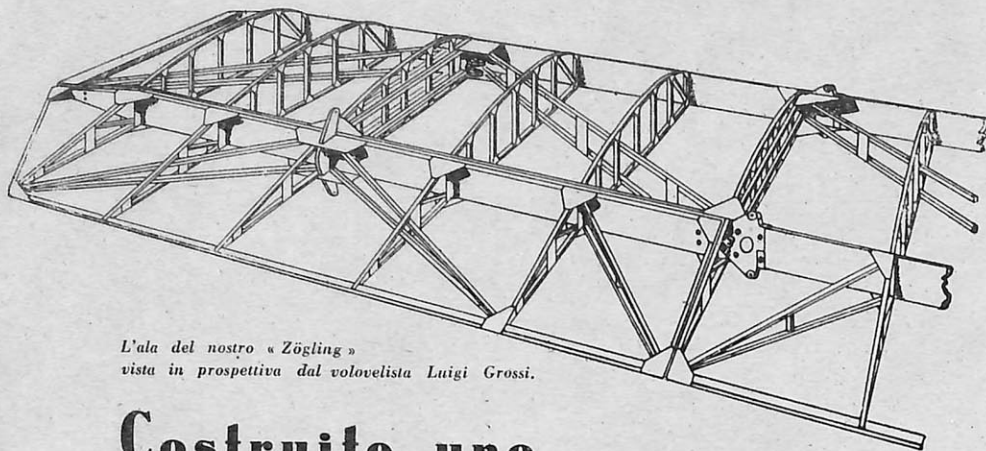
Chi risponda in modo affermativo voglia aggiungere suggerimenti per confermare, completare o modificare il programma di concorso già pubblicato e per attuare in pratica le gare relative, eventualmente affidandone l'organizzazione ad uno degli enti aeromodellistici esistenti.

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

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

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

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



L'ala del nostro « Zögling »
vista in prospettiva dal volovelista Luigi Grossi.

Costruite uno "Zögling,, con noi

4° Puntata

La fusoliera del nostro « Zögling » è costituita da un semplice corpo centrale e da una trave di coda. Questi due elementi vanno costruiti separatamente, poiché sono uniti fra loro da piastre metalliche che consentono la sostituzione dell'una o dell'altra parte mediante semplici operazioni di smontaggio e montaggio. È previsto inoltre un punto fisso di rotura in caso di atterraggi di punta molto forti, la qual cosa, come si vedrà in seguito, agevola la rapida sostituzione della parte anteriore del corpo centrale, comunque avariato.

I pezzi componenti le varie strutture verranno approntati secondo il disegno, ricavandoli da tavoloni di abete rosso o bianco, meno il montante verticale del corpo centrale, che sarà di Oregon Pine o di Douglas Fir.

Disponendo di una fresatrice (toupie), la

carenatura dei montanti indicati nel disegno verrà eseguita prima, diversamente potrà essere fatta a mano dopo l'ultimazione della trave e del corpo centrale. La curva accentuata del corrente inferiore del cassone, verrà approntata in precedenza, praticando con la sega tre tagli nel corrente stesso, parallelamente alle sue fibre, e per tutta la lunghezza della parte da curvare, introducendovi ed incollandovi poi tre liste di compensato da 1 mm., opportunamente « rabottate ». In fine si stringerà il tutto con morsetti in uno stampo della sagoma voluta. Si approfitterà di questo per incollare, sulla parte inferiore di tale corrente, una lista di legno più duro dell'abete, dello spessore di 5 mm., onde irrobustire la parte destinata a ricevere le viti di fissaggio del pattino d'atterraggio. Allo scopo potrà servire benissimo lo stesso Oregon Pine o Douglas Fir che si userà per il montante verticale del corpo centrale.

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

legno, sia il corpo centrale che la trave di coda. Alcuni blocchetti di legno, inchiodati lungo il contorno del disegno, basteranno a delinearli ed a completare il nostro stampo di fortuna.

Le connessioni dei vari pezzi saranno oggetto di particolare cura, in modo che l'unione dei pezzi stessi risulti molto stretta ed il loro contatto assolutamente perfetto. Gli angoli di rinforzo e di riempimento dei giunti, saranno ricavati dal pioppo e fissati con chiodini lunghi e sottili. L'incollaggio di tali pezzi verrà, naturalmente, effettuato sullo stampo, dal quale, sia il corpo centrale che la trave di coda, verranno tolti soltanto quando la colla avrà fatto buona presa (minimo 15 ore).

A questo punto si dovranno tirare perfettamente in piano con la pialla le parti del cassone inferiore, del triangolo superiore e della deriva di coda, sulle quali verranno in seguito incollate le guance di compensato. Tali parti verranno, come sempre, accuratamente « rabottate » con pialletto a denti, prima dell'incollaggio.

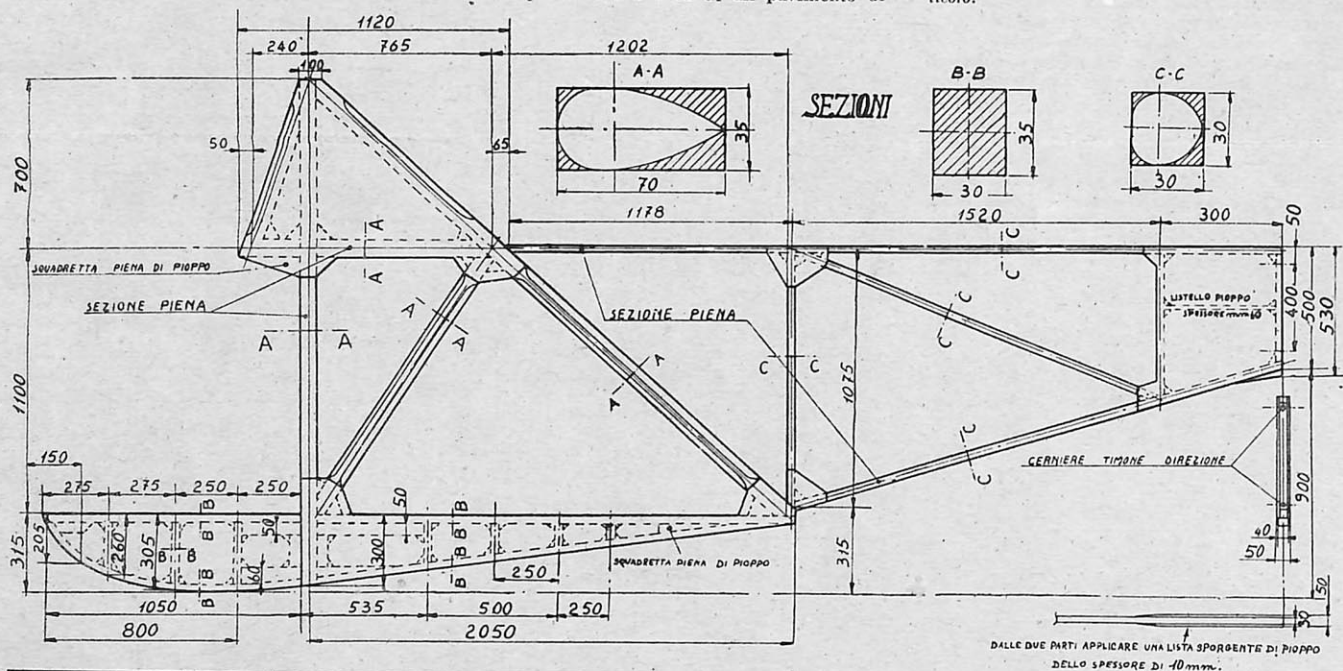
(Continua)

Il Falegname Montatore

Errata Corrige:

« Volo a Vela » - Febbraio 1946 - « Costruite uno "Zögling" con noi » - Sviluppo del particolare N. 1.

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



COLLA A FREDDO HYDRA "N., EXTRA AVIAZIONE

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

La Ditta suddetta - sempre per interessamento del nostro periodico - ha provveduto alla confezione di speciali scatole di latta a

chiusura ermetica, contenenti la colla a freddo Hydra tipo N extra aviazione, nei seguenti quantitativi ed ai prezzi sotto indicati, franco partenza:

Scatola di latta da kg. 1 (tara peso merce) L. 249,60 - Idem da kg. 2 L. 488,80 - Idem da kg. 5 L. 1196,- - Idem da kg. 10 lire 2360,80 - Idem da kg. 20 L. 4680,-

Nei prezzi suddetti è compresa l'imposta sull'entrata del 4%.

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

Per forniture di maggiore entità chiedere

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



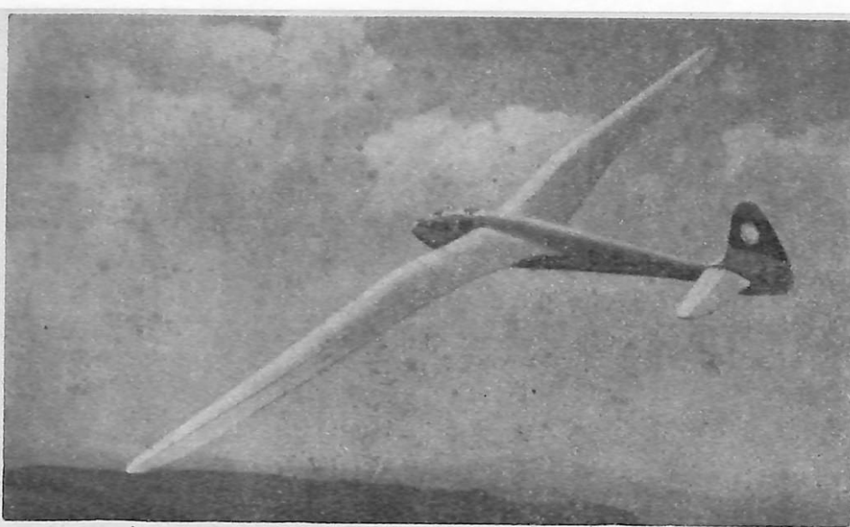
AVIATORI!
APPASSIONATI DEL
VOLO!

sul

« Corriere dell'Aria »,

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





Il « Reiter » sorvola maestoso la Rhön.

IL VOLO SENZA MOTORE

4ª puntata

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

(Continua)

Piero

ATTI UFFICIALI DELLA FEDERAZIONE ITALIANA VOLO A VELA

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

I volovelisti in possesso almeno del Brevetto di pilota di aliante veleggiatore previsto dall'articolo 189 del Regolamento per la Navigazione aerea (Brevetto « C »), che intendono dedicarsi ancora a tale sport, sono vivamente pregati di comunicarlo alla F.I.V.V. (Milano, Via Ugo Foscolo, 3) notificando il loro indirizzo. Gli appartenenti ad Enti federati alla F.I.V.V., potranno dare la comunicazione richiesta tramite le rispettive associazioni.

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

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

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

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

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

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

DICONO CHE

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

La sospensione in Italia del volo a vela per ordine dell'Air Force annunciata nei più importanti quotidiani dicono i maligni che sia stata un « canard » giornalistico.

Effettivamente già le condizioni armistiziali sospendevano da tempo tutte le attività aviatorie, volo a vela compreso, ma la trovatina del « canard » ci ha fatto pensare a quei tali scherzi da... per cui occorre mettere sempre, in via prudenziale, le spalle al muro.

Povero Rovesti col tuo « Volo a Vela ». Attento alla concorrenza!...



ATTIVITÀ VOLOVELISTICA... CLANDESTINA DURANTE IL PERIODO REPUBBLICANO

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

Autorizzaz. Presidenza del Consiglio N. 860 del 31-1-1946

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