



ASSOCIAZIONE VOMOVELLISTICA MILANESE
Via Conservatorio 9

Anno I n. 10

255

1 Giugno 1947

IL CORSO - Con sabato 30 maggio e domenica 1 giugno si chiude il Corso di volo a vela indetto dalla nostra Associazione. Gli esami che permetteranno d'essere ammessi ai Corsi pratici si terranno nei giorni 14 e 15 giugno, salvo imprevisti. I sigg. Dell'Acqua, Schreiber e Galli hanno fatto del loro meglio per l'insegnamento delle importanti materie aeronautiche; starai ai Soci frequentatori dimostrare ciò che hanno appreso durante tutto il Corso e rendersi così degni di intraprendere con un buon bagaglio teorico l'attività che sta loro tanto a cuore. Sin d'ora è bene mettere in chiaro, onde evitare postume lagnanze, che tutti i Soci iscritti alle varie categorie dovranno sostenere questo piccolo esame. Coloro i quali, o per impreparazione o per assenze agli esami e non comunque in regola, non saranno ammessi ai corsi pratici che si terranno durante l'anno in corso, saranno invece aggregati al prossimo corso di volo a vela.

UN FURTO - Un grave colpo è stato inferto alla nostra Associazione. Nella notte del 5, 6, 7 maggio ignoti ladri sono penetrati nella nostra sede asportando prima un motore elettrico da mezzo cavallo, poi una dinamo d'automobile ed in più, usando dei nostri attrezzi, hanno smontato dalla "Jeep" la dinamo e la bobina. Un bullone molto stretto ha evitato il furto del motore d'avviamento. Nella notte successiva l'appostamento di alcuni Soci ha portato a modesti risultati: soltanto indizi. Il furto è stato denunciato alla polizia. Si è provveduto a mettere una serratura nuova. Questo furto ci è capitato per di più in un momento piuttosto critico, ma a ragionarci sopra non si arriva ad alcuna conclusione; perciò siamo passati a più pratici provvedimenti per rifarci del danno subito.

ATTIVITA' - L'incaricato del Registro Aeronautico ha approvato i risultati dei collaudi delle provette e ci ha fatto un'altra visita di controllo. Un'ala è intelata e l'altra, con l'ultima rifinitura interna, è pronta per l'intelatura. Il seggiolino e molti altri piccoli lavori sono terminati. E' stata montata la carrozzeria della "Jeep". Sensibile la mancanza di mano d'opera causata principalmente dall'avvicinarsi degli esami scolastici.

BIBLIOTECA - Le riviste francesi Decollage e Aerophile si giungono regolarmente. Sono in vendita le copie di Rivista Aeronautica n. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e Corriere dell'aria n. 21 e 22. In sede è esposto l'elenco delle pubblicazioni aeronautiche edite dall'Associazione culturale aeronautica. Sui prezzi di copertina di ciascun libro dell'elenco e di eventuali altri libri annunciati in sede si pratica per i Soci lo sconto del 10%. Per tutto questo rivolgersi al bibliotecario. Si raccomanda ai Soci il pronto ritiro delle dispense delle lezioni. Alcuni numeri sono esauriti ed altri sono prossimi all'esaurimento.

PUBBLICITA'

CERCASI n° 12/17 dal 20 al 37 compreso di Alt. di Guerra.

CERCASI n° 8 di Aviazione popolare 1946

CERCASI n° 1, 2, 3/II di Rivista Aeronautica 1945

NOTE VOLOVELISTICHE = In questa nuova rubrica presenteremo tutti quegli articoli italiani o stranieri riguardanti il volo a vela. Naturalmente anche i Soci possono collaborare con qualsiasi argomento purchè osservino il carattere della presente rubrica. Iniziamo con un articolo di Eric Nessler pubblicato sul numero di maggio della rivista francese L'Aéroophile.

CIO' CHE RAPPRESENTA IL VOLO A VELA

Importa anzitutto definire ciò che ha nome "volo a vela". In questo volo, per conservare la sua altezza, o per elevarsi, l'aviatore o l'uccello si sposta utilizzando la potenza dei venti obliqui e verticali. Tale può essere riassunta la definizione che dà il Larcusse XX° secolo. L'esperienza permette d'aggiungere che nell'aviazione animale o umana, il volo a vela si divide in navigazione semplice e in navigazione mista; nella prima, l'uccello immobile, o l'aviatore sul libratore, devono utilizzare le correnti aeree come motore unico; nel secondo caso, l'azione delle correnti ascendenti viene ad aggiungersi come motore ausiliario al motore muscolare (uccello) o al motore meccanico (apparecchio). Il primo caso rappresenta il volo a vela sportivo o scientifico, il secondo, il volo a vela utilitario. Si tratta dunque dell'applicazione di una scienza in tutta l'aeronautica e si comprenderà agilmente che il genere d'apparecchio suscettibile di permettere il più grande uso di navigazione mista sia il velivolo leggero. Per ciò che precede, noi abbiamo voluto offrire uno sguardo del domani del volo a vela, che è certamente del tutto differente e infinitamente più vasto del come lo si immagini generalmente. Bisogna segnalare in effetti che da molti anni il motto volo a vela fu utilizzato, con pubblicità e con propagandisti ignoranti, per designare ciò che non è, come per esempio, la scuola di pilotaggio su libratore, chiamata a torto volo a vela. E' indispensabile servirsi di termini esatti per uscire dall'attuale confusione.

Come si apprende a conoscere e a servirsi delle correnti atmosferiche? Prima di pensare a scandagliare il volo a vela, importa sapere pilotare convenientemente, in particolare di saper fare delle virate e delle spirali senza che l'apparecchio, a un momento dato, non scivoli all'infuori o allo interno; bisogna sapere badare alla velocità normale che evita ogni perdita inutile di altezza. A questo stadio solamente si è pronti per la ricerca del motore aereo che permetterà al libratore il volo continuo e che darà al velivolo la potenza supplementare che accrescerà le sue caratteristiche.

Il volo a vela utilitario = Lo sfruttamento, dagli apparecchi e soprattutto dagli apparecchi leggeri, dell'energia atmosferica come motore supplementare è il lato più interessante e più pratico del volo a vela. La conoscenza del mezzo ambiente, la facoltà di salire più veloci e più alto, di viaggiare più rapidamente, di evitare le zone dannose danno all'iniziato, al pilota navigatore, una incontestabile superiorità su coloro che non sono che dei piloti. Il non iniziato non disporrà mai, sul velivolo, che della sola potenza meccanica del suo motore, potenza che potrà essere diminuita e neutralizzata da cadute d'aria che il pilota non avrà saputo né prevedere né apprezzare. E' questa una grave lacuna esistente dagli inizi dell'aviazione. Un numero considerevole di incidenti l'ha provato. Noi potremmo fornire numerosi esempi di percorsi in aereo aiutati dalle ascendenze trovate nel corso della rotta; contentiamoci di citare un viaggio del nostro amico Manduech che doveva recarsi, un giorno, da Tunisi a Sfax con un Beez 36 nello stesso tempo di un suo collega pilotante un apparecchio identico.

Le partenze ebbero luogo nel medesimo tempo; il nostro amico che praticava il volo a vela, cominciò con l'acquistare altezza nel vento ascendente di una montagna vicina, la velocità ascensionale del velivolo si trovò più che doppia. Arrivato a 1200 metri di altezza, cioè sotto la base delle nuvole, egli prese la direzione di Sfax, arrangiandosi per passare sotto i cumuli che materializzavano le sommità delle colonne d'aria ascendente. Tutta questa forza ascensionale supplementare fu trasformata in aumento di velocità. E' così che Manduch arrivò con 20 minuti di anticipo sull'altro pilota che non si era servito delle correnti. Ora, era previsto che il nostro amico doveva essere in ritardo, ostacolato da un motore usato e da un passeggero di 130 Kg. Questo non è che un esempio tra tanti altri. Sicurezza, economia, gradimento di volo, ecco ciò che procura, in aeroplano, la conoscenza del mezzo aereo.

Il volo a vela spottivo. - Noi arriviamo alla navigazione impiegando esclusivamente delle correnti aeree: il carbone trasparente. Nel volo degli uccelli, isolato, il volo a vela ha potuto essere riconosciuto dall'aviazione. E' una delle più belle conquiste dell'umanità. Questa realizzazione sembra anche sorpassare talvolta la natura se si pensa che i migliori uccelli veleggiatori hanno sempre la facoltà di battere, per quanto poco, le ali per fare in modo di cavarsela nei passaggi difficili. Malgrado ciò, bisogna riconoscere che, con la tecnica della navigazione moderna, i perfezionamenti degli apparecchi e dei loro strumenti, senza dimenticare le straordinarie facoltà d'adattamento dell'organismo umano, il volo a vela corrente su aliante è realmente diventato alla portata di tutti coloro che sanno pilotare. Per volo a vela corrente noi intendiamo le passeggiate locali fino ai viaggi di 100 chilometri. La leggenda del "volo a vela sport di eletti" è da distruggere, perchè essa lascia supporre che si tratti di uno sport solamente accessibile a persone straordinarie, dunque sport senza interesse. L'altro detto: "volo a vela, sport di massa" ridicolo e pretenzioso come il primo, deve essere ugualmente respinto nel niente. Il volo a vela puro è semplicemente uno sport scientifico; il suo domani non si limita ad una piccola categoria di persone, ma interessa tutta l'aeronautica come tutti coloro che amano ciò che è bello. Le nostre conoscenze aerologiche permettono oggi di far cogliere rapidamente la maniera di servirsi delle correnti ascendenti come di attraversare rapidamente gli spazi turbolenti. Ciò che altre volte esigevo degli anni, è adesso acquisito in alcune giornate favorevoli. Dopo ciò, l'amatore non è ancora un virtuoso, ma comincia a navigare dopo alcuni principi generali ed è la pratica che svilupperà in lui queste insieme di qualità fisiche che conferiscono un senso speciale dell'aria. Ci si domanda sovente quali sono le impressioni risentite nel corso di un viaggio di volo a vela puro. Queste sono innumerevoli e si può dire che la monotonia non esiste in questa locomozione per i contrasti delle situazioni. Talvolta, sul punto di perdere altezza in un percorso discendente, si vola ai margini del suolo nel calore di una nuova ascendenza che vi fa risalire insieme a migliaia di insetti e di effluvi profumati di fiori campestri; di nuovo, qualche minuto più tardi ci si trova elevati dal potente motore termico alla fredda serenità del regno delle nubi. E' lassù, verso i 1000 o 2000 metri, dopo avere arrestata la sua spirale, che il pilota ritorna a fare il punto del suo viaggio col compasso e sulla carta; egli ricerca infine tutti gli indici terrestri o aerei che possono far prevedere dei movimenti dell'aria. Degli uccelli veleggiatori vengono talvolta ad unirsi al veleggiatore umano con il medesimo stile di volo. E' allora che il pilota si rende cosciente d'essere ammesso nelle confraternite degli abitanti del cielo. Il volo veleggiato rappresenta la sola branca della aeronautica avente infine realizzato il vecchio desiderio di volare come l'uccello. Coloro che lo praticano conoscono, soli, gli incanti delle ideali e istruttive passeggiate aeree.