

Il "Saltafossi" vive ancora al Politecnico di Milano

di Franco Bugada

Due ingegneri, uno chimico (Giuliana Preti, figlia dell'indimenticabile prof. Ermenegildo Preti) e uno aeronautico (chi scrive) lo scorso 12 ottobre si sono recati al Politecnico di Milano, alla Bovisa, per molte ragioni intime e sentimentali. Quella preponderante è stata la curiosità di ammirare oggi il vecchio "Saltafossi" da tempo restaurato e verniciato. Poi, vedere cos'era diventato nel 2016 il Dipartimento di Aeronautica. Poi, nostalgia per l'università che li aveva visti più giovani a Milano, quando alla Bovisa c'erano i prati e il Politecnico era situato attorno alla zona di piazza Leonardo, con la sede di Aeronautica in via Golgi e quella di Chimica lì vicino in via Bonardi. Poi, visitare l'attuale capannone di via La Masa in cui vengono condotte le nuove prove ed esperienze ai fini aerospaziali, alcune commissionate da società esterne e altre puramente didattiche.

Infine, incontrare l'attuale professore ordinario di Costruzioni Aeronautiche, l'ing. Pierangelo Masarati che è anche presidente dell'Associazione Italiana di Aeronautica e Astronautica. La cattedra, che negli anni '60-'70 vide alla guida Gianfranco Rotondi, era prima Costruzioni Aeronautiche e poi Aeronautica Generale.

L'ing. Giulia Preti, figlia dell'indimenticabile progettista Ermenegildo Preti, in visita al Politecnico per osservare il Saltafossi restaurato.

Eng. Giulia Preti, daughter of the unforgettable designer Ermenegildo Preti, visiting the Polytechnic of Milan for inspecting the restored Saltafossi.

Ma il personaggio che balza dalle nebbie dei ricordi in questo ambiente aerospaziale è senz'altro l'ing. "Gildo" Preti che da giovane aeromodellista progettista per la MOVO (Modelli Volanti dell'ing. Gustavo Clerici) arrivò a laurearsi ingegnere ed essere Direttore del Centro Volo a Vela e poi del Dipartimento Aerospaziale del Politecnico di Milano. Chi scrive ricorda negli anni '60 lo scantinato dell'Aula Prima Nord del vecchio edificio di piazza Leonardo: lì c'erano gli uffici di "Aeronautica" e, in via Golgi, c'era lo stabile allora appena realizzato per volontà di Preti che si era assunto anche dei rischi nell'occupare a buon fine una parte di un terreno comunale.

Lì si facevano prove ed esperienze, lì c'era un piccolo calcolatore analogico con periferiche grafiche ma anche parti dimostrative di aerei su cui venivano condotte prove e esperimenti con gli studenti.

Giuliana Preti, allora poco più che bambina, ricorda il proprio padre sempre indaffarato con degli obiettivi da raggiungere, uno scienziato "pratico" che aveva diretto il CVV del Politecnico volando anche sui suoi alianti, progettati e costruiti in loco. Il Saltafossi era stato costruito da Preti e dai suoi nel '46, in quegli ambienti che per fortuna non erano stati toccati dalle bombe. Di Preti, in altro campo, ricordiamo i molti progetti e gli aeroplani a motore sportivi nonché l'intuizione fantastica dell'Issetta, la vetturina biposto da città che ebbe un successo relativo in Italia, ma molto maggiore in altri paesi e soprattutto in Germania, dove sollevò le sorti della BMW. Il Saltafossi monoposto progettato da Preti fa bella mostra di sé nel nuovo capannone di Aeronautica, un po' perso vicino ad un Tecnam P.92 molto più moderno. Certo lo spazio occupato sarebbe utile a metterci qualcosa



d'altro e spostare i due velivoli magari al Museo Volandia.

Il Saltafossi comunque serve ancora a mostrare agli studenti che, nel '46, un valido progettista ebbe il sacro fuoco di tentare anche lui, come Bazzocchi, di risollevarne le sorti dell'aeronautica italiana dal baratro postbellico con un aeroplanetto semplice e economico. Preti riuscì a far costruire il Saltafossi al Politecnico con i suoi allievi, combattendo principalmente con le difficoltà di allora nel reperimento dei materiali necessari. Speriamo che i giovani siano almeno un po'interessati alla storia. Il Saltafossi è stato abbandonato per anni.

Chi scrive crede di ricordare che, ai tempi di Rotondi, anni '60, si fecero delle prove di carico alare ai puri fini didattici mettendo sacchetti di sabbia sull'ala del Saltafossi rovesciato nell'ampio scantinato del CVV. Si leggevano le deformazioni elastiche sotto carico con degli indicatori opportuni appesi all'ala. Il tutto avvenne sotto le aule Sud di piazza Leonardo, nei pressi del bar interno, dove tante "matricole" pagarono da bere ai "famelici fagioli dai due bolli", alle "robuste colonne del terzo anno" e agli "splendidi anziani". Poi, dopo anni, si pensò a restaurarlo e dargli un aspetto consono all'importanza di chi l'aveva pensato.

L'apporto del GAVS è stato determinante. La capacità e l'esperienza di Giancarlo Zanardo nel finire il restauro e portarlo in volo va ricordata. Allora la laurea era di cinque anni e, dato che gli esami erano molto selettivi, non erano molti gli studenti che non andavano fuori corso.

L'ing. Masarati ci diceva che in sostanza oggi, ad Aeronautica, sono pochi quelli che si accontentano della laurea triennale e quasi tutti completano i loro studi con i due anni a seguire. Riteniamo che questo fatto ci deve far riflettere su certe scelte politiche. Masarati è stato molto cordiale e collaborativo con una sorta di "visita guidata" che ha illustrato ai due ingegneri, uno "passato" e l'altra meno, quella



Sopra e accanto: abitacolo e pannello strumenti attualmente installato.

(foto archivio F. Bugada).

Above and right: the cockpit and the instruments panel currently installed.

che è oggi una realtà così diversa, specie da quella nota e vissuta del vecchio Politecnico.

Chi scrive non ha potuto esimersi dal pensare che sarebbe bello ridiventare giovani e vivere in quell'ambiente con le pareti verniciate di fresco, con un vero MB.326 esposto nel campus, con gli uffici dotati di ascensore, con una biblioteca ben fornita, con un capannone di prove ed esperienze di migliaia di metri quadri, dotato di varie macchine e con una nuova galleria del vento in cui vengono testate anche le auto da corsa. Negli anni '60 si andava a fare prove nella vecchia galleria del vento della Breda a Bresso in un vecchio capannone risparmiato per miracolo dalle bombe. I giovani devono saperlo per apprezzare quanto oggi gli viene elargito.



Brevi riferimenti (NdR):

- Primo AA a parlarne fu il n. 54 con descrizione delle molte riparazioni e modifiche per renderlo idoneo al volo.

- In AA n. 56 si parla della colorazione scelta, diversa dal legno naturale iniziale e dal verde mimetico successivo.

- In AA n. 66 il resoconto dei voli: primo volo di 100 metri a 30 centimetri dal suolo il 21 ottobre 2001, in dicembre un volo vero, ai comandi sempre Zanardo.

Il restauro era cominciato più di 10 anni prima.