



## Uno Ziegling a Torino

di Francesco Battù

**A**nche a Torino sul campo Fiat Aeritalia, lo Ziegling ha volato.

All'inizio del 1950 venne costituito presso l'aeroclub torinese il Gruppo Volovelistico "Icaro" composto da un gruppo di giovani appassionati. Iniziarono i primi componenti del gruppo: Avagnina, Barbi, Bracchino, Ponzio, Richieri, Sguerri, Torrenzo, che formarono il primo consiglio direttivo. A questi componenti si aggiunsero Battù (proveniente dall'Ali Viberti, incaricato della parte tecnica e del collegamento con il Registro Aeronautico Italiano) e Conti (proveniente anche lui dall'Ali Viberti e incaricato della parte costruttiva e revisione velivoli).

La dotazione iniziale era un aliante CAT 20 (versione italiana dell'Hütter 17, costruito dalla CAT di Milano) da revisionare e mancante di alcune parti, che venne trasferito nel laboratorio di Conti per l'esecuzione dei lavori.

**In alto: lo Ziegling restaurato, ritelato e verniciato, pronto al volo.**

*Top: the restored Ziegling, fabric-covered and painted, ready to fly.*

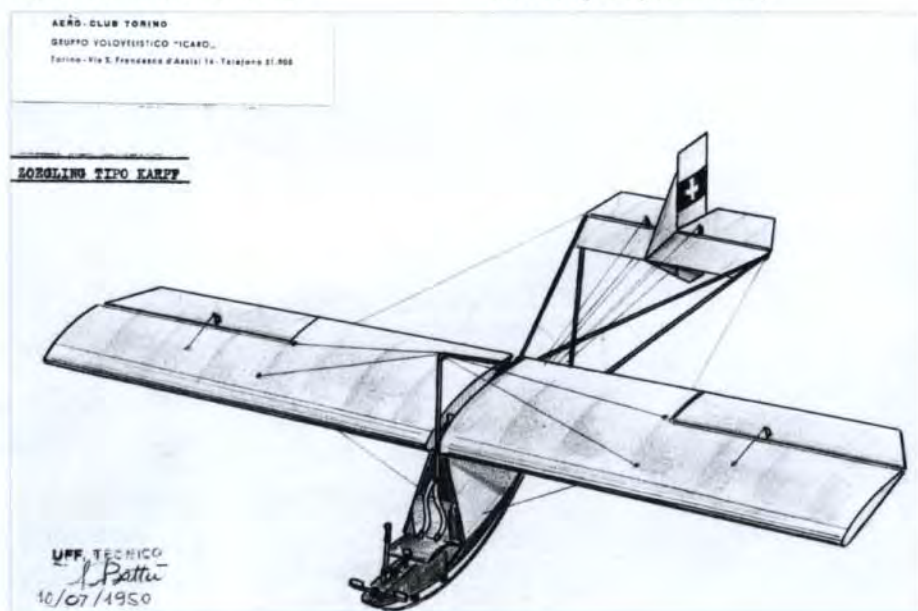
**In basso: disegno del libratore eseguito da Francesco Battù dell'Uff. Tecnico del Gruppo Volovelistico "Icaro".**

*Bottom: drawing of the glider, made by Francesco Battù, from "Icaro" Glide Club.*

Nel frattempo era giunta segnalazione della disponibilità di uno Ziegling, in vendita a Parma. I soci Battù e Bracchino si recarono a Parma usufruendo del trasferimento di una autovettura ad un concessionario, grazie alla cortesia del dott. Lancia che era a conoscenza del gruppo, essendo il suo aereo personale, un Piper Cruiser, basato sul campo volo di Torino Aeritalia: nello stesso hangar venne ospitato lo Ziegling, dopo l'acquisto ed il trasferimento da Parma.

Nei giorni seguenti venne iniziata la revisione sotto la direzione di Battù e con la collaborazione di altri soci.

Lo Ziegling tipo Karf era un libratore di 1° periodo, di costruzione mista, con apertura alare di 10 metri, con ala rettangolare, bilongherone, centine in listelli di legno, bordo d'entrata rivestito in compensato e rivestimento in tela verniciata. Quattro tiranti metallici collegavano i longheroni con il puntone superiore della fusoliera. Questa era costruita in tubi metallici saldati, componendo una struttura anteriore che sosteneva il seggiolino del pilota e subito dietro l'incastellatura con gli attacchi alari ed il puntone superiore dei tiranti di collegamento delle semiali (due superiori e due inferiori per ogni semiala).



Da questa struttura si dipartivano i quattro tubi di sostegno degli impennaggi cruciformi, di costruzione metallica, il tutto irrigidito da tiranti metallici. Nella parte inferiore vi era il pattino, ammortizzato da molle. Il seggiolino era munito di due cinture a spalla, mentre nella parte anteriore vi era la cloche, la pedaliera e il dispositivo di sgancio del cavo di traino. La parte posteriore al seggiolino era rivestita in tela formando una carenatura.

La revisione ebbe inizio togliendo tutto il rivestimento in tela, seguito dal controllo della struttura alare, dei piani di coda, della fusoliera, degli attacchi alari, dei cavi e dei comandi.

Dopo la visita di controllo RAI, venne eseguito il rivestimento in tela, secondo le procedure redatte in precedenza da Battù, delle semiali, degli impennaggi e della fusoliera. Seguì la verniciatura con tenditela e poi con la vernice a finire in alluminio/celeste (fornita dalla Fiat, era la stessa usata per la verniciatura dei G.59 e dei G.46).

Terminate queste operazioni, vennero effettuati i controlli e le regolazioni necessarie. Ancora una visita del RAI e lo Zoegling era pronto per il collaudo.

Venne richiesto all'Aeroclub il verricello, di cui si sapeva l'esistenza in qualche magazzino, ma senza esito. Vista la situazione, Battù si rivolgeva a Gentile (ex collaudatore Ali Viberti) titolare della CTA, Trasporti Aerei e Scuola di Volo, con sede sul campo Aeritalia.

La richiesta venne accolta con entusiasmo e nel pomeriggio del 16 agosto 1950, approfittando della mancanza di traffico sul campo volo, il libratore venne collegato con il cavo alla parte posteriore dell'FL3 I-ADOE<sup>1</sup> della CTA (pilota Camerano) con Gentile ai comandi dello Zoegling. Erano presenti diversi soci, tra cui Pramaggiore e, naturalmente, Battù per i rilievi tecnici.

Alcuni tentativi di traino da parte dell'FL 3 non diedero risultati in quanto la resistenza del pattino del libratore

impediva il raggiungimento della velocità necessaria per il decollo.

Vista la situazione, Battù si rivolgeva al personale dell'Aeronautica Militare del Presidio del campo volo e Controllo del traffico aereo, che conosceva avendo effettuato il servizio militare in quella sede.

I militari vennero in aiuto con autocarro Fiat 666 per il traino e furono così eseguiti diversi traini con sganci, planate e virate dello Zoegling pilotato da Gentile, con esito favorevole: tutto era a posto e regolare.

Terminate le prove, venne deciso dai presenti di effettuare qualche traino con strisciata a bassa velocità, con assistenza all'estremità alare, tanto per prendere confidenza con i comandi degli alettoni, senza decollare. Iniziò Battù, che mantenne le ali livellate per alcuni metri, ma nel frattempo l'autocarro aumentava la velocità provocando il distacco del libratore con salita a circa 40 metri con livellamento orizzontale. Subito l'autocarro rallentava permettendo la discesa con successivo atterraggio eseguito abbastanza regolarmente.

Racconta il protagonista, che allora non era ancora brevettato ma aveva fatto diversi voli con Gentile durante i collaudi dei velivoli Musca dell'Ali Viberti, prendendo confidenza con i comandi: "...mi sono trovato in salita con vista dell'autocarro in basso, ho livellato e al rallentare del traino, cloche in avanti e successiva richiamata posando il pattino al suolo. Avevo fatto il mio primo volo da solista!!".

Successivamente, anche Pramaggiore volle provare la strisciata, ma nonostante la velocità non elevata del traino, agendo sulla cloche, forse involontariamente, provocava il distacco con salita di 5 metri circa, inclinandosi a destra e con successivo impatto al suolo prima con l'estremità dell'ala e poi con la parte anteriore della fusoliera. Pramaggiore, assicurato al seggiolino rimase illeso mentre il libratore riportava diversi danni.

Riportato in hangar, lo Zoegling nei

giorni successivi venne controllato rilevando la deformazione della struttura di fusoliera, strappi nel rivestimento, rottura dell'estremità alare destra, incrinatura sul longherone in corrispondenza degli attacchi dei tiranti.

Venne eseguita una riparazione del longherone incrinato, approvata dal RAI.

Doveva seguire la riparazione della fusoliera, raddrizzando i tubi deformati, ma tale lavoro non venne più eseguito in quanto, valutando la mancanza quasi totale di aiuti da parte dell'Aeroclub ed i notevoli sforzi fatti, si decise di sciogliere il gruppo.

Fu la fine del Gruppo Volovelistico "Icaro" di Torino, ma anche l'inizio di un'altra storia: quasi tutti i componenti passarono alla scuola di volo della CTA (istruttore Gentile) anche se poi non tutti arrivarono a brevettarsi. Ma fu anche l'inizio di una nuova meravigliosa avventura, la formazione del gruppo Giovani Coraggiosi sul campo volo Aeritalia.

Ma questa è un'altra storia, parzialmente descritta nel volume *Gente dell'aria* n° 5 e dalla rivista ALI n° 21 del giugno 1952.

(1) su quest'aeroplano il Vostro Direttore Editoriale fece, nel Mesozioco (1960), il suo primo volo da solo... NdR

**In basso a sinistra: particolare della "cabina di comando", decisamente rustica.**

*Bottom, left: picture of the rugged cockpit*

**In basso a destra: l'autore, a terra, accanto al Viberti Musca 1/2S I-DIAN restaurato e rimesso in volo dai "Giovani Coraggiosi". In cabina Lorenzo Vallivero e, nascosto, Pramaggiore.**

*Bottom, right: the author, near the Viberti Musca 1/2S I-DIAN, restored to airworthy status by "Giovani Coraggiosi" (Brave Young People) team.*

