

PIONIERI DELL'AVIAZIONE

► WILBUR e ORVILLE WRIGHT

di Luciano Salari

**Nota: alcune informazioni/note sono liberamente tratte da Wikipedia e da fonti Internet*

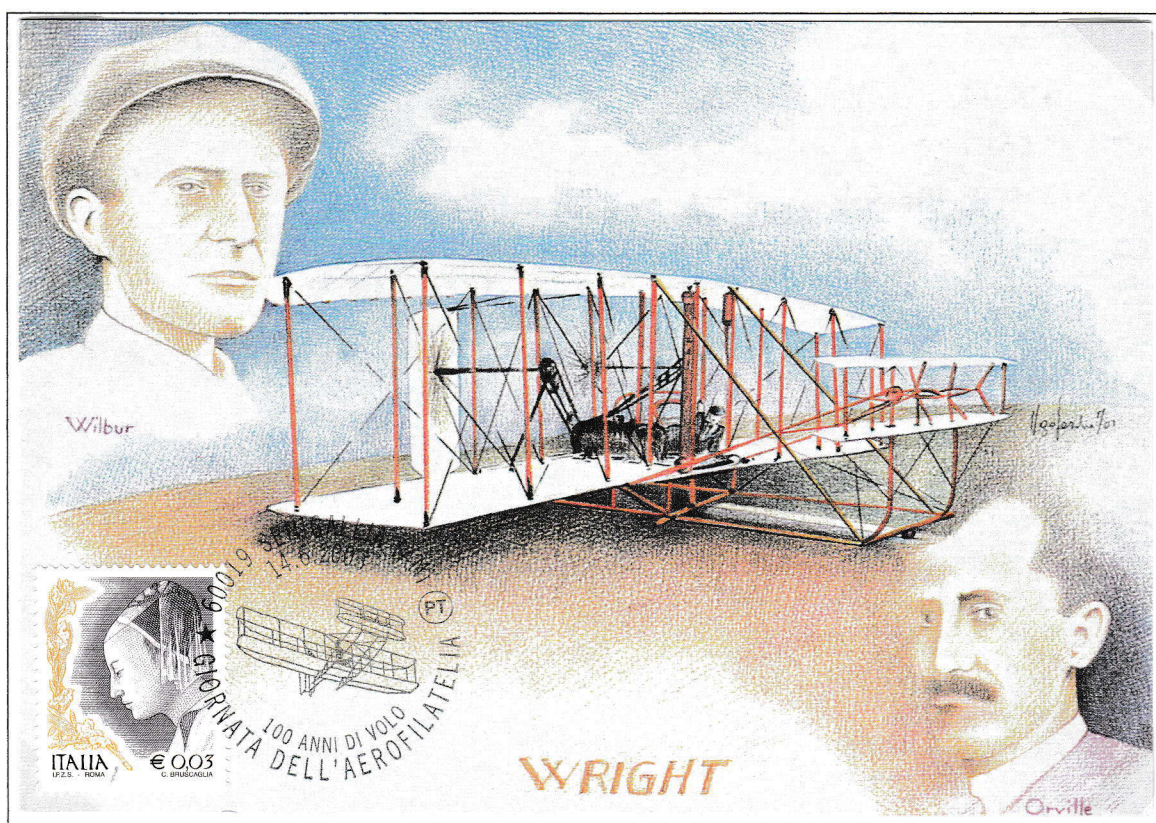
Wilbur e Orville Wright

Wilbur Wright (Millville, 16 aprile 1867 - Dayton, 30 maggio 1912) e **Orville Wright** (Dayton, 19 agosto 1871 - Dayton, 30 gennaio 1948), spesso citati collettivamente come **fratelli Wright**, furono due inventori statunitensi, annoverati tra i più importanti aviatori dell'epoca pionieristica.

Sono in generale considerati i primi ad aver fatto volare con successo una macchina motorizzata "più pesante dell'aria" con un pilota a bordo, essendo riusciti a far alzare dal suolo il loro "Flyer" per quattro volte, in modo duraturo e sostanzialmente controllato, il 17 dicembre 1903.

Sull'appartenenza di questo primato sussistono notevoli controversie; è invece in generale accettato che, specialmente negli anni tra il 1905 e il 1908, grazie a velivoli come il Flyer III e il Model A, i Wright furono i primi ad acquisire un'effettiva padronanza dell'aria.

Wilbur e Orville Wright erano due dei sette fratelli Wright, figli del pastore evangelista Milton Wright (1828-1917, di origini anglo-olandesi) e di Susan Catherine Koerner (1831-1889, di origini svizzero-tedesche). Gli altri fratelli Wright erano Reuchlin (1861-1920), Lorin (1862-1939), i gemelli Otis e Ida (nati nel 1870 e morti entrambi prima di compiere le tre settimane) e Katharine (1874-1929). Wilbur e Orville erano dunque rispettivamente il terzo e il sesto figlio della coppia.



I Pionieri dell'Aviazione Wilbur e Orville Wright



USA 1995 posta aerea 31 cent x2



San Marino 1962 Lire 1

Wilbur e Orville Wright ed il velivolo "Flyer" del 1904

Nel periodo dell'infanzia di Wilbur e Orville, la famiglia era in continuo movimento a causa dei doveri imposti al pastore Wright dalla vocazione religiosa e dai suoi strascichi politici: tra la data del suo matrimonio con Susan Koerner (1859) e l'insediamento definitivo a Dayton (1884) i Wright traslocarono molte volte, vivendo per un periodo in Indiana, poi in Ohio, quindi in Iowa e di nuovo in Indiana. Wilbur, in effetti, non nacque a Dayton ma a Millville, in Indiana appunto.



Annullo figurato Genova 15-02-2003 "Centenario 1° volo fratelli Wright con motore a elica"

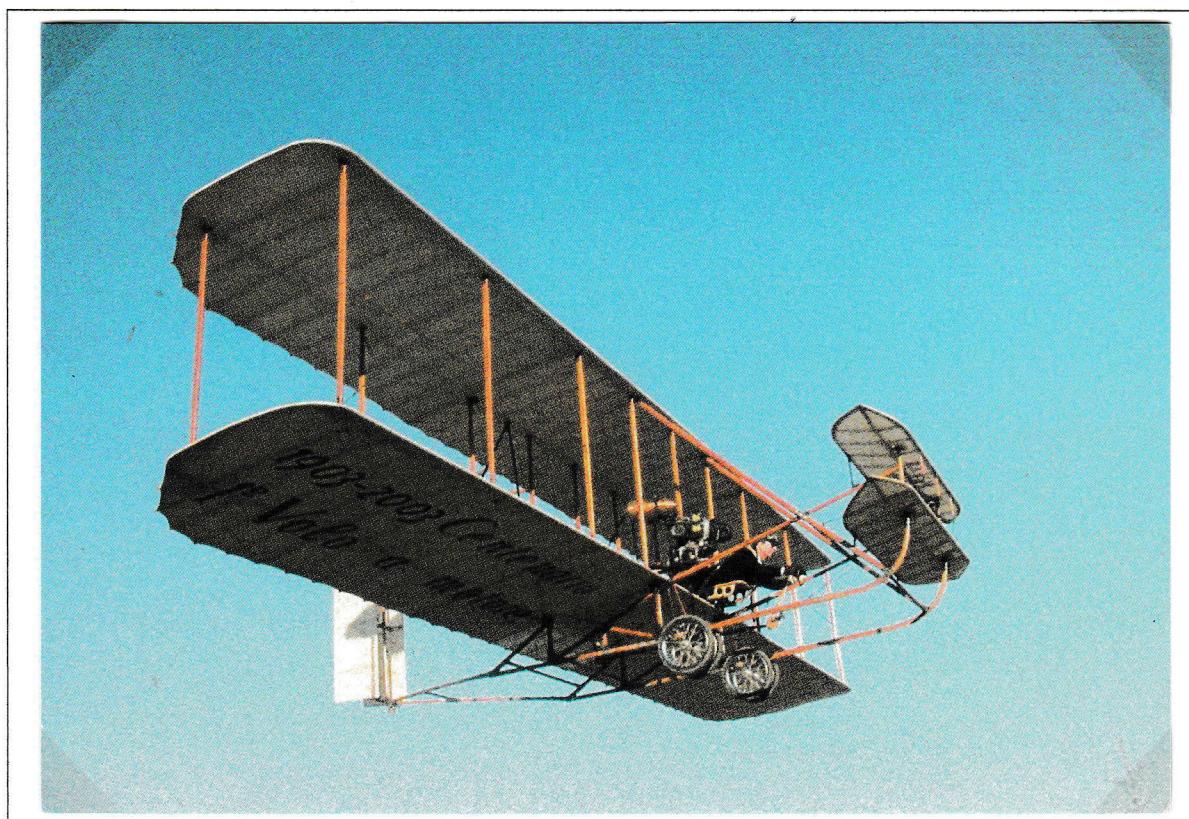


Annullo figurato "San Marino" Genova 15-02-2003 "Centenario 1° volo fratelli Wright"

Nel 1878, proprio al ritorno di Milton Wright da un viaggio di lavoro, Wilbur e Orville ricevettero in regalo un modellino di elicottero. Il piccolo velivolo, propulso da una banda elastica attorcigliata e basato sugli studi del pioniere dell'aviazione francese Alphonse Pénauud, attirò per la prima volta l'attenzione dei due ragazzi sul tema dell'aviazione. Essi lo studiarono attentamente, lo fecero volare ancora e ancora, finché si ruppe, e allora ne costruirono diverse copie per conto proprio. Considerarono anche la possibilità di costruirne una versione ingrandita capace di sollevare un essere umano, anche se quest'idea rimase su un piano molto ingenuo. Comunque, più tardi, confermarono che fu questo giocattolo che per primo suscitò il loro interesse per il volo.



Foglietto filatelico Stato di Jersey 1993 - francobollo da 23 penny con velivolo Wright
"75° anniversario della Royal Air Force"



Biplano FLYER 1 - 1903
Replica 1° velivolo a motore dei fratelli Wright



Il volo di Wright

Annullo figurato Milano 11-11-1978 "Mostra di Aerofilatelìa - 75° anni di volo"



Nell'inverno tra il 1885 e il 1886 Wilbur si ferì gravemente mentre pattinava sul ghiaccio e questo incidente ebbe a lungo conseguenze sulla sua salute, sia a livello fisico che mentale. Cominciò a soffrire di quelle che vennero chiamate "palpitazioni nervose del cuore" oltre che di disturbi della digestione. A livello psicologico cominciò a considerarsi fragile, più di quanto probabilmente lo fosse davvero. Per tre anni conservò un'attitudine introversa e incline alla depressione e in quel periodo passò la maggior parte del suo tempo in casa, a leggere e a prendersi cura della madre.

Grafica di FOTOS



E-mail: segreteria@montefeltro.it
Tel. e Fax: 0722.769267-769268
Via dell'Industria, 15
61020 MERCATALE (PS)

sm segnalibro montefeltro



Annullo figurato Mercatale di Sassocorvaro (PU) 5-07-2003 "1903 - 2003 Festa del Volo"

Orville aveva già cominciato a lavorare, in proprio, in un'impresa legata alla stampa, un settore al quale aveva iniziato a interessarsi tra il 1881 e il 1884. Nel 1889, in seguito alla sua guarigione, Wilbur si unì a lui nella gestione della stamperia.

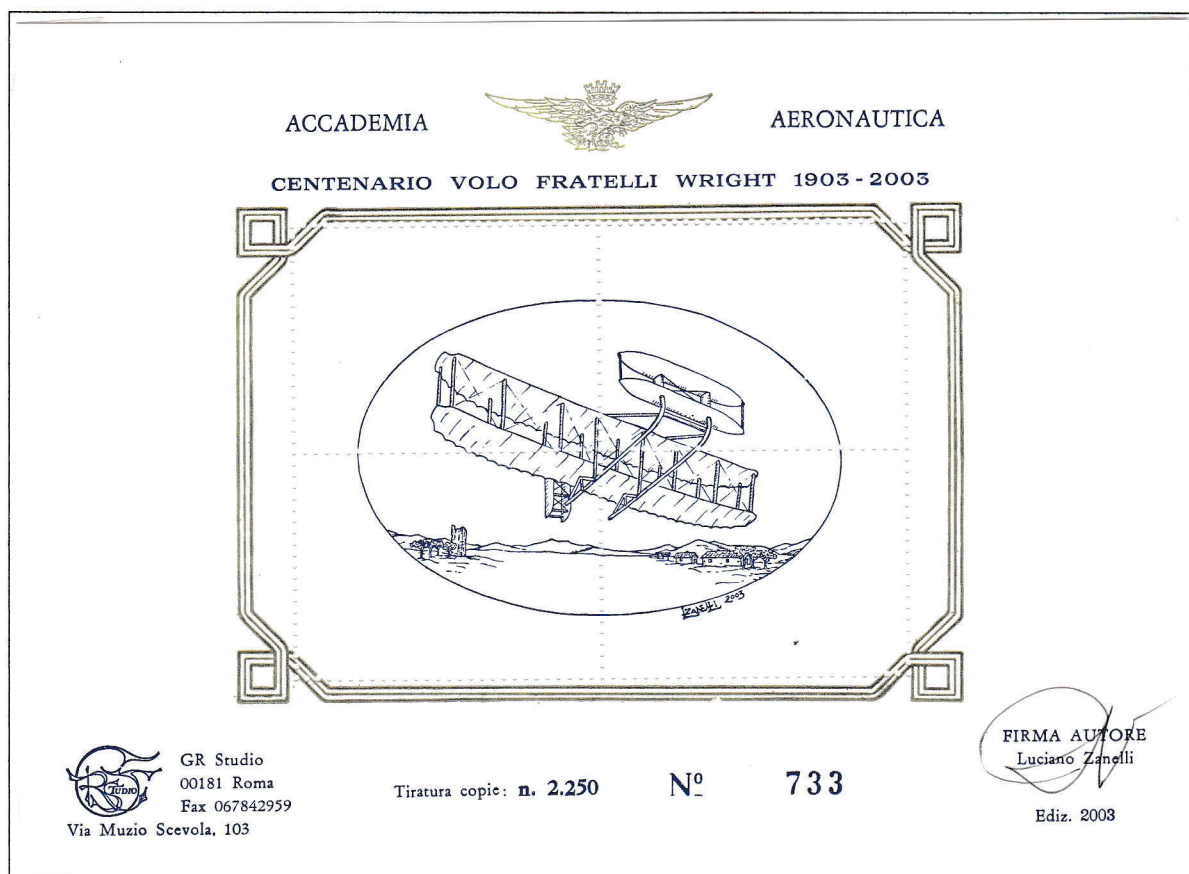
Pur avendo entrambi frequentato la scuola secondaria, né Orville né Wilbur si erano diplomati: Orville aveva abbandonato gli studi poco prima di terminarli, mentre Wilbur, che aveva frequentato tutti e quattro gli anni del liceo, non aveva ottenuto il diploma perché la sua famiglia aveva lasciato all'improvviso la città di Richmond (dove si trovava la sua scuola) per spostarsi a Dayton proprio in quello stesso anno 1884. Inoltre, nessuno dei due aveva frequentato l'università: furono in effetti gli unici due membri della famiglia a non laurearsi. Tuttavia erano stati entrambi studenti brillanti al liceo ed erano creativi e pieni di fiducia in sé stessi: furono presto in grado di gestire i processi fondamentali della stampa senza difficoltà, e quindi si dedicarono alla progettazione e alla costruzione di macchine da stampa di loro concezione. Di lì a poco cominciarono a stampare il giornale settimanale *West Side News*, che fu seguito per pochi mesi dal quotidiano *Evening Item*: Orville ne era l'editore, mentre Wilbur faceva da redattore.

Nel 1892 i due fratelli cambiarono attività: approfittando dell'esplosione di popolarità che la bicicletta conobbe negli Stati Uniti, Wilbur e Orville aprirono a Dayton un negozio che chiamarono "Wright Cycle Exchange" e più tardi "Wright Cycle Company". Inizialmente si limitarono alle attività di riparazione, di noleggio e di vendita, ma a partire dal 1896 essi cominciarono anche a produrre biciclette progettate e costruite integralmente da loro due.

I Wright furono capaci di vendere i loro prodotti a un prezzo molto competitivo e inoltre apportarono dei miglioramenti originali alla struttura base delle biciclette dell'epoca.

Il lavoro con le biciclette migliorò le competenze dei fratelli Wright a proposito di costruzioni meccaniche e inoltre mise a loro disposizione i fondi e le attrezzature di cui avevano bisogno per alimentare il loro crescente interesse verso l'aviazione.

Wilbur e Orville si erano appassionati alle vicende del pioniere dell'aviazione tedesco Otto Lilienthal, che con i suoi alianti e deltaplani era riuscito a compiere voli di notevole lunghezza e fu la sua morte nel 1896 a spingerli a intraprendere un'indagine approfondita delle possibilità del volo umano.



Foglietto erinofilo Accademia Aeronautica Pozzuoli "Centenario del Volo 1903 - 2003"

Comunque, l'epoca tra gli anni ottanta e gli anni novanta dell'Ottocento vide il moltiplicarsi degli studi dedicati alle scienze aeronautiche e dei tentativi pratici di volare. Nel 1896 in particolare altri due eventi importanti attirarono l'attenzione dei Wright: in maggio lo scienziato statunitense Samuel Pierpont Langley aveva avuto successo nel far volare due modelli di velivoli senza equipaggio dotati di motori a vapore e nel corso dell'estate l'ingegnere francese Octave Chanute aveva raccolto intorno a sé altri sperimentatori insieme ai quali, sulle dune di sabbia intorno al lago Michigan, vicino a Chicago, aveva testato con successo diversi tipi di alianti.

Il 30 maggio 1899 Wilbur Wright scrisse una lettera alla Smithsonian Institution di Washington, una delle più importanti istituzioni scientifiche statunitensi dell'epoca, chiedendo che gli fosse inviata una bibliografia il più possibile dettagliata e completa relativa ai testi di aviazione disponibili e che gli fosse messa a disposizione, nei limiti del possibile, tutta la documentazione esistente a proposito delle scienze aeronautiche. La Smithsonian inviò il materiale richiesto entro breve tempo.

Influenzati dal lavoro di studiosi e sperimentatori come George Cayley, Alphonse Pénaud e Francis Herbert Wenham, oltre che dagli stessi Chanute, Otto Lilienthal, e Langley, i fratelli Wright iniziarono ad approfondire i loro studi nel corso di quello stesso anno e dal 1900 cominciarono anche a intraprendere sperimentazioni pratiche con alcuni alianti.

I cannot attend the Paris Airshow 2003.
Please send me the keyring pendant via mail.

Name

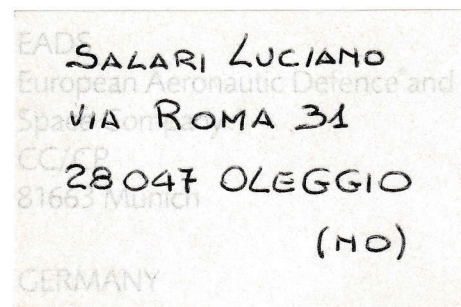
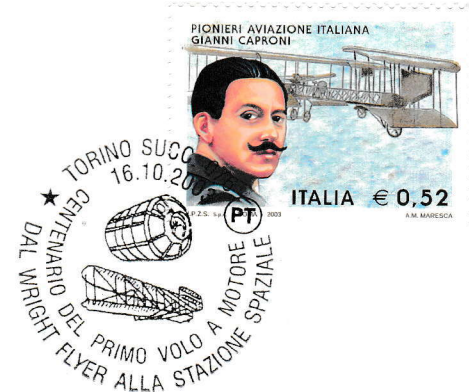
Company

Title

Street Address

City/Country

Aviation International News



Annullo figurato Torino 16-10-2003

“Centenario del primo volo a motore - Dal Wright Flyer alla Stazione Spaziale”

Nonostante il tragico destino di Lilienthal i fratelli Wright adottarono la sua stessa strategia, che era quella di «saltare prima di volare» e cioè di studiare con attenzione i problemi di aerodinamica delle superfici e di controllo del volo, per dedicarsi solo in seguito all'installazione di un motore sui velivoli. La morte dell'aeronauta britannico Percy Pilcher in un altro incidente con un alante nel 1899 non fece che rafforzare la loro convinzione che lo sviluppo di un metodo efficace per gestire un aeroplano in volo era la chiave verso il successo, nonché verso la possibilità di volare in relativa sicurezza. Quando cominciarono i loro esperimenti, i Wright ritenevano che quello del controllo fosse l'unico problema riguardante la costruzione di un aeroplano ancora sostanzialmente insoluto: gli altri due, quello della portanza generata dalle ali e della propulsione fornita dal motore, erano stati sostanzialmente risolti (grazie rispettivamente agli studi di Wenham sulla curvatura e l'allungamento delle ali e allo sviluppo del motore a scoppio che soppiantò quello a vapore). Secondo alcuni studiosi l'invenzione di un efficace sistema di controllo sui tre assi fu in effetti il più importante dei contributi che i fratelli Wright diedero al progresso del volo umano, nonché il fattore più importante che contribuì a portarli al successo in questo campo. Con tutto questo, i Wright affrontarono il problema del volo con un approccio molto diverso da quello di altri sperimentatori dell'epoca che tendevano a costruire motori grossi e potenti e a montarli su strutture prive di possibilità di controllo, nella convinzione che l'applicazione di una forza motrice sufficiente a una macchina aerodinamicamente stabile avrebbe potuto farla sollevare senza difficoltà e senza necessità di una precedente esperienza di volo.



Annullo figurato Caselle Torinese (TO) 14-12-2003 "Cento anni di aviazione in Piemonte"



©ASA 2000

Manifesto ufficiale
della Mostra a tema
Aeronautico e di
Aerofilatelia

disegno di Mauro e Roberto Cini













2086C22727 RIP. VIETATA

stampa: CURCIO & C. snc - Borgaro (TO) Tel. 011 4703363

Inoltre, grazie al loro metodo sperimentale, basato su esperienze graduali e ben studiate, i Wright non solo acquisirono progressivamente una certa dimestichezza con i principi del volo e del pilotaggio, ma anche riuscirono a migliorare i loro velivoli man mano che le loro conoscenze teoriche e abilità tecniche si raffinavano.

Pur condividendo l'attitudine di Lilienthal alla pratica e all'esperienza sul campo, i Wright ritenevano che il suo metodo di controllo del volo (basato sugli spostamenti del corpo del pilota per spostare l'equilibrio del velivolo) non fosse adatto a garantire la piena controllabilità di un velivolo motorizzato, molto più grosso e pesante di un deltaplano. Basandosi su dati osservativi, nel corso dell'anno 1899 Wilbur giunse alla conclusione che gli uccelli in volo sfruttano il movimento delle estremità delle loro ali per far ruotare il loro corpo attorno a un asse longitudinale, cioè per rollare a destra o a sinistra. I due fratelli pensarono che, allo scopo di far eseguire una virata a una macchina volante artificiale, oltre che per controllare sbandamenti involontari dovuti al vento, sarebbe stato opportuno sviluppare un meccanismo capace di far inclinare di lato il velivolo esattamente come si inclinano di lato gli uccelli e, anche, coloro che eseguono una svolta andando in bicicletta. Rifletterono a lungo su come ottenere un effetto simile alla deformazione delle ali del mondo animale su un congegno di origine artificiale; infine, quando Wilbur deformò distrattamente la lunga scatola rettangolare di una camera d'aria, inventarono il sistema dello svergolamento alare.



"Centenario del Volo 1903 – 2003 dei Fratelli Wright"
Annullo figurato Bari 20-03-2004 "Expolevante 2004"

Nella visione dei Wright, l'aereo andava pilotato e tenuto in equilibrio con continue piccole correzioni, come una bicicletta.

Nel luglio 1899 Wilbur costruì un aquilone biplano con un'apertura alare di circa un metro e mezzo, allo scopo di sperimentare in pratica un sistema di svergolamento alare per il controllo del rollio.

Wilbur fece volare il suo aquilone in un campo vicino a Dayton nell'estate del 1899, sotto gli occhi di un gruppo di ragazzini stupiti di vedere un uomo in giacca e cravatta "giocare" in modo così infantile. Il sistema dello svergolamento ebbe successo: l'aquilone rispondeva in modo veloce e preciso ai comandi del pilota. Essendosi convinti della validità del loro sistema di controllo, allora, i Wright iniziarono a lavorare su un aliante a scala naturale in grado di portarlo in volo.



ACCADEMIA AERONAUTICA
CENTENARIO
VOLO FRATELLI WRIGHT
1903 - 2003



Tiratura copie: n. 3.250



N° 733

FIRMA AUTORE
Luciano Zanelli

ediz. 2003

G. R. Studio - via M. Scevola, 103 - 00181 Roma - Tel./Fax 067842959

CARTOLINA POSTALE

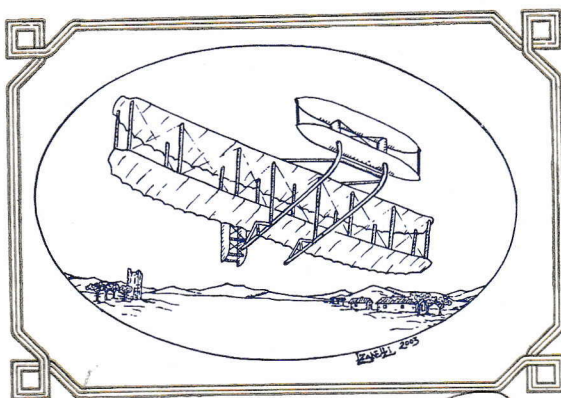


RIPRODUZIONE VIETATA

Accademia Aeronautica Pozzuoli "Centenario del Volo 1903 – 2003 dei Fratelli Wright"
Annullo figurato Pozzuoli (NA) 17-12-2003 (cartolina e busta autografate dall'autore Luciano Zanelli)



ACCADEMIA AERONAUTICA
CENTENARIO
VOLO FRATELLI WRIGHT
1903 - 2003



Tiratura copie: n. 2.250



N° 733

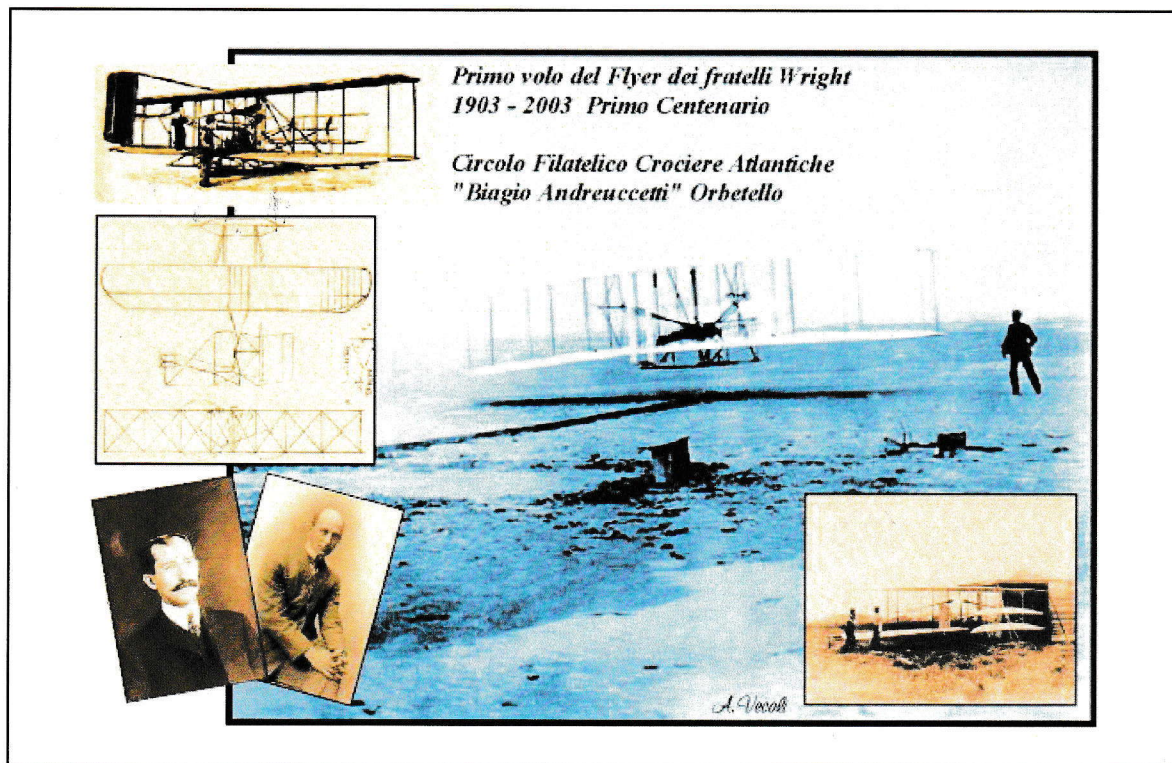
FIRMA AUTORE
Luciano Zanelli

ediz. 2003

G. R. Studio - via M. Scevola, 103 - 00181 Roma - Tel./Fax 067842959

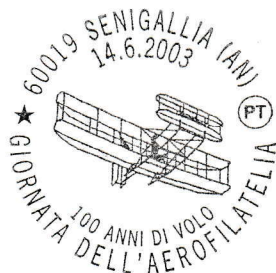


I fratelli Wright terminarono la costruzione del loro primo alante a grandezza naturale nel corso dell'anno 1900. Il velivolo, che era stato assemblato in un capanno di legno dietro il negozio di biciclette di Dayton, era un biplano di 5,2 metri di apertura alare, con la stessa configurazione canard che avrebbe caratterizzato tutte le realizzazioni dei Wright fino al 1911; la struttura era lignea, molto leggera, ed era ricoperta di tela di raso in cotone; era privo di coda, ma era dotato di controlli per il beccheggio e il rollio collegati rispettivamente alla superficie orizzontale anteriore e alle ali svergolabili; il pilota stava sdraiato in posizione prona per minimizzare la resistenza aerodinamica.



Annullo figurato Senigallia (AN) 14-06-2003 "Cento anni di Volo - Giornata dell'Aerofilatelia"

Comune di Orbetello
Assessorato alla Cultura
"CENTO ANNI DI VOLO"
Ricordo dei Fratelli
WILBUR ed ORVILLE WRIGHT
Kitty Hawk - Kill Devil Sand Hill
Carolina del Nord 17/12/1903 - 2003



Idea, ricerca storica e realizzazione grafica
Dottor Andrea Vecoli

Dottor Andrea Vecoli
"Oculista"
Orbetello (GR)

N. 66

A cura del Circolo Filatelico Crociere Atlantiche "B. Andreuccetti"
Tiratura limitata 200 Esemplari - Riproduzione vietata



Ottica MERLINI
Corso Italia 152 - Orbetello
Tel. 0564 860332

L'alante, per essere sperimentato, necessitava di un luogo dove il vento fosse forte e costante. Fu sulle dune della spiaggia di Kitty Hawk che, nel 1900, i Wright iniziarono i loro esperimenti di volo umano. I voli del primo alante ebbero luogo nel corso nell'autunno del 1900. Provarono il velivolo facendolo volare come un aquilone, trattenuto da alcuni uomini a terra e sostenuto dal vento, dapprima senza pilota e con al suo posto zavorre di sacchi di sabbia o catene, poi con Wilbur a bordo. Successivamente passarono alle prove di planata libera, anche in questo caso eseguendo molte prove senza pilota e solo una dozzina di voli con Wilbur ai comandi.

Wilbur e Orville, tornati a Dayton, passarono l'autunno e l'inverno tra il 1901 e il 1902 a eseguire esperimenti di aerodinamica. Per prima cosa modificarono una delle loro biciclette, montando in posizione orizzontale davanti al manubrio una terza ruota, completamente libera di girare.

L'aliante del 1902 fu un notevole successo; costituì senza dubbio la migliore realizzazione dei Wright fino a quel momento e secondo alcuni storici il suo efficiente sistema di controllo segnò la nascita dell'aeroplano moderno.

Tra la fine del 1902 e il settembre del 1903, quindi, Wilbur e Orville Wright si dedicarono all'installazione di un motore su una cellula sostanzialmente identica a quella del loro ultimo aliante. Il progetto del loro Flyer "aviatore", così battezzarono il loro primo velivolo motorizzato, era infatti molto simile a quello dell'aliante del 1902, il quale a sua volta aveva conservato l'architettura complessiva dei suoi predecessori in un processo di evoluzione molto graduale. Le novità più salienti del Flyer erano gli impennaggi raddoppiati, sia anteriormente che posteriormente e ovviamente l'introduzione di un sistema motopropulsore.

La configurazione era sempre quella del biplano canard, con struttura in abete rosso e copertura in mussola; i controlli erano organizzati nello stesso modo dei velivoli precedenti, e il pilota assumeva sempre una posizione prona; solamente questa volta era collocato poco lontano dall'asse di simmetria dell'aereo, per compensare l'opposta eccentricità del motore con le doppie eliche in posizione spingente, collegate al motore singolo da trasmissioni a catena.



Annullo figurato San Marino - Senigallia (AN) 14-06-2003 "Cento anni di Volo"

Poiché le case automobilistiche a cui i Wright si erano rivolti non erano state in grado di mettere loro a disposizione un motore a scoppio con un rapporto potenza-peso soddisfacente, essi ne progettarono uno in modo completamente autonomo e ne affidarono la realizzazione al meccanico Charlie Taylor, un loro stretto collaboratore.

Problemi simili si riscontrarono per quanto riguardò le eliche: all'inizio del Novecento non esistevano ancora equazioni utili alla progettazione di un'elica efficiente, né in campo navale né tanto meno in campo aeronautico. I Wright studiarono il problema per conto proprio, portarono a termine una serie di esperienze con la loro galleria del vento e stabilirono che un'elica non è in realtà altro che un'ala che ruota anziché traslare e costruirono infine una coppia di eliche la cui efficienza (66 percento) fu in definitiva molto buona.

I Wright tornarono a Kitty Hawk nel settembre 1903. Per tutto l'autunno le condizioni meteorologiche furono avverse, poi un collaudo del motore danneggiò gli alberi delle eliche e costrinse Orville a tornare a Dayton per recuperare dei pezzi di ricambio.

Fatte le riparazioni, una giornata di tempo abbastanza buono per lanciare il Flyer non si presentò fino al 13 dicembre, ma poiché era una domenica, non venne intrapreso nessun tentativo di volare. Il 14 dicembre, finalmente, Wilbur e Orville lanciarono una moneta per stabilire chi avrebbe tentato il primo decollo; vinse Wilbur, ma il suo primo tentativo di volare si concluse con uno schianto al suolo appena 3,5 secondi dopo il decollo. Ciononostante, convinto dalla provata efficienza del motore e dalla maniera in cui i comandi rispondevano, affermò di non avere più dubbi sul successo finale.



Tessera telefonica TELECOM "Genova 2003 - Cento anni di Volo"

Tre giorni più tardi, il 17 dicembre 1903, riparati i danni e approfittando di una giornata di vento forte, i Wright erano pronti per un altro tentativo. Questa volta toccò a Orville prendere i comandi: il velivolo rullò lungo la rotaia che impediva ai pattini di affondare nella sabbia, decollò, rimase in volo per 12 secondi e, dopo aver percorso 36 metri, tornò a terra in un atterraggio relativamente morbido. Nel corso della stessa giornata, alternandosi al posto di pilotaggio, i due fratelli compirono altri tre voli l'ultimo dei quali, ai comandi di Wilbur, durò 59 secondi e coprì 260 metri.

Una raffica di vento danneggiò il Flyer ulteriormente mentre era a terra, dopo il quarto volo; non fu riparato e non volò mai più. L'aereo venne smontato, riposto in alcune casse e riportato a Dayton. Dopo lunghe peripezie, che lo portarono anche a venire esposto al Museo della Scienza di Londra, assunse nel 1948 la sua collocazione definitiva presso Smithsonian Institution di Washington.

Il Wright Flyer del 1903 è considerato il primo aeroplano (macchina volante motorizzata più pesante dell'aria) ad aver eseguito un volo controllato, sostenuto e prolungato con un pilota a bordo.

Wilbur e Orville tornarono a Dayton in tempo per celebrare il Natale insieme alla loro famiglia. Il successo del loro Flyer non era passato del tutto inosservato: il pomeriggio stesso del 17 dicembre, nel medesimo telegramma con cui annunciavano ai familiari il loro prossimo ritorno, i Wright chiesero al padre che i dati essenziali della loro impresa venissero comunicati alla stampa. Già il 18 dicembre notizie frammentarie e imprecise dei loro voli comparvero su alcuni quotidiani e in seguito i due fratelli diramarono comunicati stampa precisi.

Dopo i voli del 1903 Wilbur e Orville decisero di abbandonare il mercato delle biciclette e di dedicarsi esclusivamente alle progettazioni aeronautiche; si trattò di una scelta finanziariamente piuttosto rischiosa dal momento che, pur essendo benestanti, essi non avevano a disposizione grandi patrimoni di famiglia o sovvenzioni governative.

Nel 1904 a Dayton, in un campo appena fuori città noto come Huffman Prairie, Wilbur e Orville fecero volare il loro secondo aereo a motore, il Wright Flyer II. Era un aereo molto simile ai suoi predecessori e differiva dal Flyer del 1903 solo per pochi dettagli: il motore potenziato, sempre disegnato dai Wright e costruito da Taylor, che erogava 15 cavalli anziché 12, il profilo alare più sottile, alcuni accorgimenti e piccole modifiche all'equilibratore anteriore.



Annullo figurato Massa 21-04-1979 "1909-1979 WRIGHT in Italia"



San Marino (1978) Lire 10



San Marino (1978) Lire 50

75° anniversario 1° volo a motore Fratelli WRIGHT



San Marino (1978) Lire 200

Il 7 novembre l'aereo venne smontato e riposto in alcune casse, dove rimase fino al 1908.



Dal canto loro Wilbur e Orville, ormai pienamente convinti della validità pratica e delle potenzialità economiche del loro Flyer III, interruppero momentaneamente gli esperimenti pratici e cominciarono a tentare di vendere alcuni esemplari del loro ultimo velivolo.



"75° anniversario 1° volo a motore dei Fratelli WRIGHT"
Annullo "giorno emissione" San Marino 28-09-1978



Ghana (1978) Pesewas 8



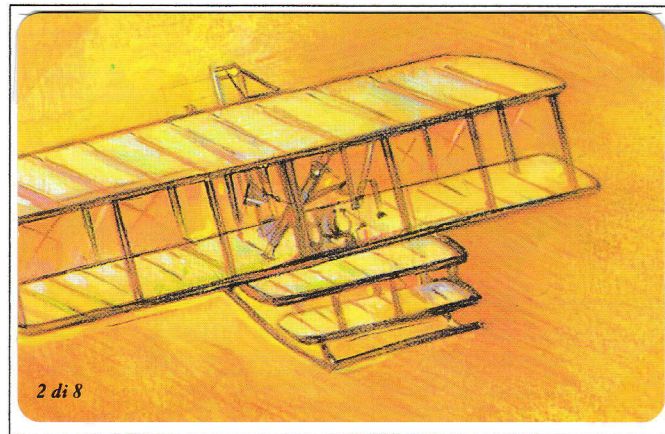
Rep. Guinea Equatoriale (1978) Ekuele 0,10



Cipro (2021) € 0,34

Desiderosi di rendere la loro invenzione utile agli Stati Uniti, i Wright si rivolsero innanzitutto al Segretariato della Guerra offrendo di vendere il loro aeroplano alle forze armate americane. In un primo momento il *Secretary of War*, William Howard Taft, non dimostrò interesse per la proposta e allora i Wright rivolsero la loro attenzione verso un altro problema, quello di completare la procedura di brevetto delle loro invenzioni: questa occupazione li assorbì completamente per buona parte del 1906.

La principale innovazione di cui i fratelli Wright erano stati responsabili era in effetti l'invenzione di un sistema efficiente per controllare i movimenti dell'aeroplano in volo su tutti e tre gli assi. Tuttavia, per quanto riguardava il controllo del rollio, la presenza nel testo del brevetto di un riferimento piuttosto generico a un sistema per variare l'angolo di incidenza con cui le estremità delle ali incontrano il flusso d'aria generò in seguito gravi problemi legali: l'assenza di una precisa descrizione dell'alettone, sostituita da espressioni generiche riferite al movimento delle estremità laterali dell'aeroplano, fecero sì che negli anni successivi nascessero gravi controversie sulle rivendicazioni di paternità dell'invenzione dell'alettone, che in effetti è un sistema di controllo del rollio più efficace dello svergolamento alare che i Wright applicarono ai loro aerei.



Tessera telefonica TELECOM 1998

“Dalle Ali alla Luna – Primo volo a motore fratelli Wright 1903”

Lo scetticismo con cui il mondo dell'aviazione, specialmente quello europeo, aveva guardato alle rivendicazioni dei fratelli Wright a proposito dell'invenzione di una macchina volante si sciolse completamente tra il 1908 e il 1909.

Finalmente, nel corso del 1907, i Wright riuscirono a suscitare l'interesse della Compagnie Generale de Navigation Aérienne, un consorzio aeronautico francese e poi anche degli U.S. Signal Corps (dipendenti dell'esercito statunitense): entrambi questi enti siglarono dei contratti in cui si impegnavano ad acquistare alcuni esemplari di una versione biposto del Flyer III previa dimostrazione delle capacità del velivolo.

Nel maggio 1908 il Flyer III del 1905 venne recuperato, rimesso in sesto, dotato di un nuovo motore potenziato e di un sistema di gestione dei comandi modificato; poiché, ora che i voli cominciavano a diventare più lunghi di mezz'ora, la posizione prona stava diventando scomoda, l'aereo venne equipaggiato con una panchetta in legno su cui il pilota e un passeggero potevano sedere affiancati. L'aereo venne collaudato con due persone a bordo, come richiesto dalle specifiche dei francesi e dei militari americani, il 14 maggio; Charles Furnas, un meccanico di Dayton, divenne così il primo uomo ad aver mai volato a bordo di un aeroplano come passeggero. Il Flyer III diede ancora una volta buona prova nel corso dei test, e le sue prestazioni convinsero Wilbur e Orville che avrebbe potuto soddisfare i potenziali clienti.

Dopo i considerevoli risultati ottenuti nel 1905 con il Flyer III, Wilbur e Orville non avevano più volato. Nel 1906 - 1907, nei pochi momenti lasciati liberi dalla ricerca di clienti per le loro macchine volanti, avevano intrapreso degli studi per un idrovolante che però non ebbero seguito e dopo aver finalmente ottenuto un brevetto capace di proteggere i loro interessi legati all'invenzione del sistema di controllo del volo sui tre assi, i due rinnovarono i loro sforzi per riuscire a vendere i loro aerei.



“Centenario primo volo aereo dei F.lli Wright 1903 – Immaginario ad Este”
Annullo figurato Este (PD) 24-05-2003

Nell'immaginario primo volo aereo su Este
dei fratelli Wright nel 1903



A CURA DEL CIRCOLO FILATELICO-NUMISMATICO "ATESTINO" - ESTE
E DELLA SEZ. DI ESTE DELL'ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA

Con il contributo della
BANCA ATESTINA DI CREDITO COOPERATIVO - CARCERI

stampa GRAFICA ATESTINA Este (PD)

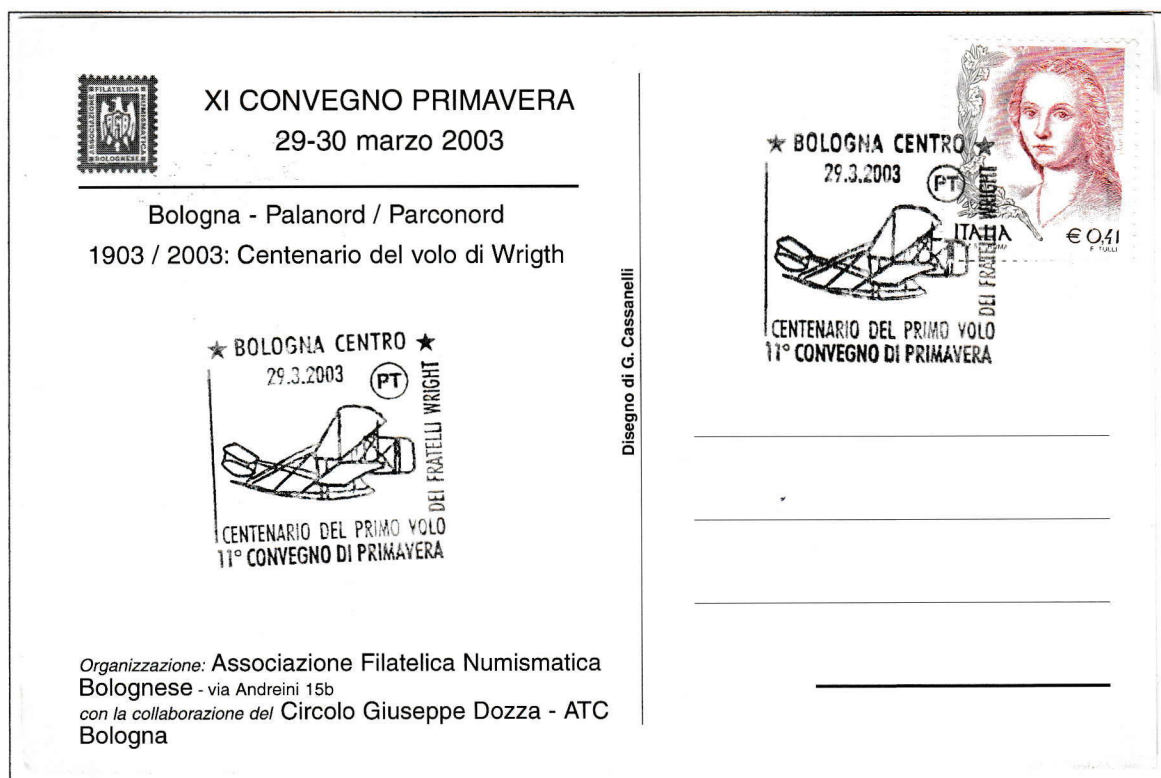


Realizzazione e grafica: Alessandro Fornasiero

Poiché il Flyer III era a terra da oltre due anni, prima di procedere con le prove ufficiali di fronte ai potenziali clienti i due fratelli vollero collaudare il velivolo ancora una volta per conto proprio. Tuttavia il velivolo andò distrutto in un incidente poco tempo dopo, e quindi fu con un aereo diverso, un Wright Model A, che Wilbur partì per le dimostrazioni che doveva compiere in Francia e Orville si apprestò ad eseguire le prove per gli U.S. Signal Corps.

Nel frattempo, tra il 1906 e il 1908, sia in Europa che in America diversi pionieri dell'aviazione (come Alberto Santos-Dumont, Glenn Curtiss, Henri Farman e altri) erano riusciti a costruire a loro volta macchine volanti, eseguendo anche dimostrazioni pubbliche. In Francia, in particolare, dove i voli di Santos-Dumont del 1906 avevano creato intorno all'aviazione un clima di grande entusiasmo, l'opinione pubblica era molto scettica rispetto alle rivendicazioni dei fratelli Wright. Tuttavia appena videro volare Wilbur, che compì il suo primo decollo europeo l'8 agosto 1908, i francesi cambiarono radicalmente idea (seguiti ben presto dal resto del mondo). Molti di quelli che avevano accusato i Wright di essere dei bugiardi si scusarono e alcuni si sbilanciarono in giudizi entusiastici sulle capacità delle loro macchine volanti.

In alcune occasioni, nel corso del suo tour europeo del 1908 - 1909, Wilbur rimase in aria per oltre due ore alla volta e portò in volo con sé un totale di 60 passeggeri per dimostrare che il suo aereo era sicuro.

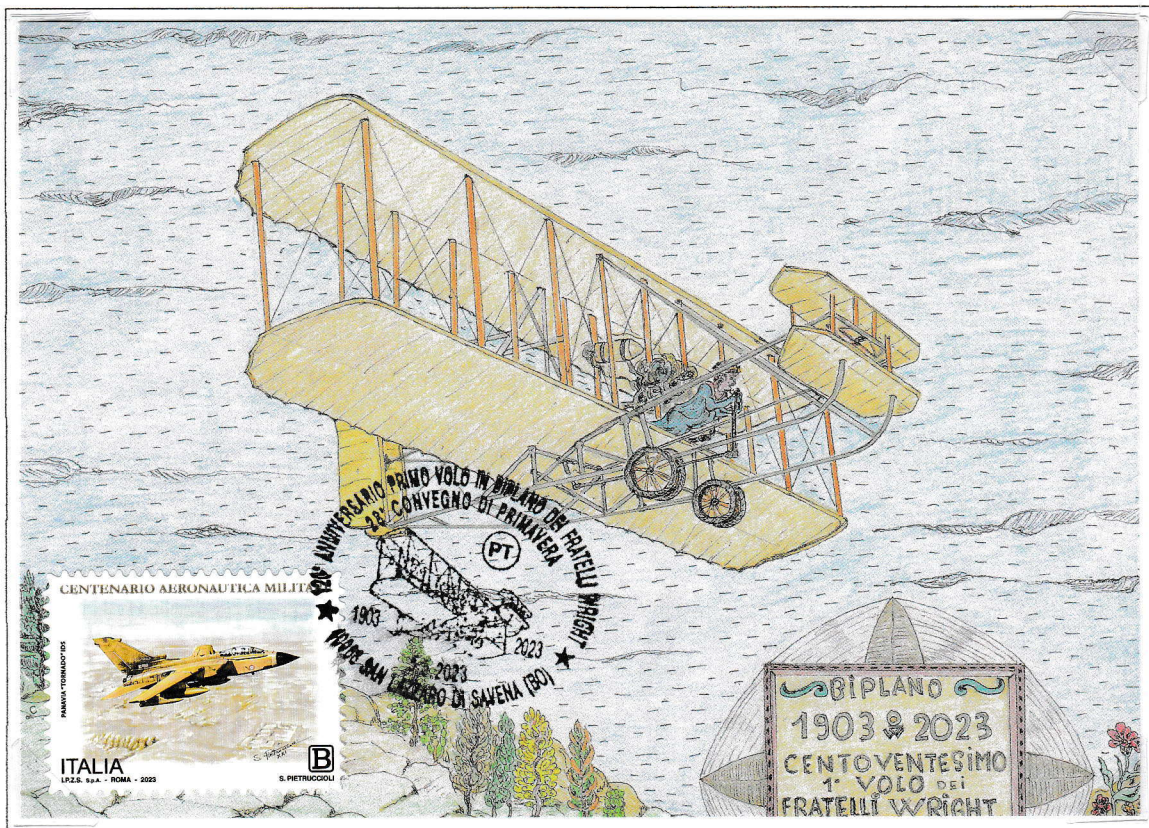


Annullo figurato Bologna 29-03-2003 "Centenario del Primo Volo dei fratelli Wright"

Le dimostrazioni che Orville condusse per l'esercito statunitense nello stesso periodo, tra la fine di agosto e la metà di settembre del 1908, non andarono altrettanto bene. Giunto a Fort Myer, in Virginia, presso il terreno destinato alle parate militari dove avrebbe dovuto eseguire le sue prove, ebbe gravi difficoltà a mettere a punto il motore e fu assillato per tutto il tempo dalle domande dei giornalisti. Tuttavia, quando il Model A fu finalmente pronto a volare, diede ben presto ottima prova: Orville riuscì a eseguire voli di oltre un'ora, gestendo l'aereo con sicurezza e portando in volo come passeggeri i militari responsabili della valutazione del velivolo.

Il 17 settembre però, durante un volo di prova con a bordo un ufficiale dell'esercito, il tenente Thomas Selfridge, un'elica si ruppe in volo e i suoi frammenti danneggiarono la coda.

Fuori controllo, l'aereo precipitò violentemente al suolo. Orville se la cavò con una gamba fratturata, alcune costole rotte e una ferita alla schiena, che guarirono presto ma continuarono a fargli male per il resto della sua vita.



“120° anniversario primo volo in biplano dei F.lli Wright 1903-2023”
Annullo figurato San Lazzaro di Savena (BO) 5-05-2023



Selfridge invece morì sul tavolo operatorio quella stessa sera, divenendo così la prima vittima di un incidente aereo con una macchina motorizzata più pesante dell'aria.

Nonostante tutto, l'esercito si era convinto delle potenzialità dell'aereo dei Wright e confermò il suo ordine a patto che i test venissero ripresi con una nuova macchina e portati a termine.

ESPOSIZIONE NAZIONALE DI AEROFILATELIA

VARESE 79



VARESE 79

VARESE 79

Foglietto erinofilo "Varese 79 - Esposizione Nazionale di Aerofilatelìa"

Ormai popolari e con un certo numero di ordini da soddisfare, i Wright sostanzialmente smisero di volare. Nessuno dei due fratelli si sposò mai.

La Wright Company venne fondata il 22 novembre 1909, con Wilbur come presidente e Orville come suo vice; una fabbrica di aeroplani venne aperta a Dayton (con scuola di volo annessa a Huffman Prairie), mentre gli uffici del quartier generale della compagnia si trovavano a New York City.

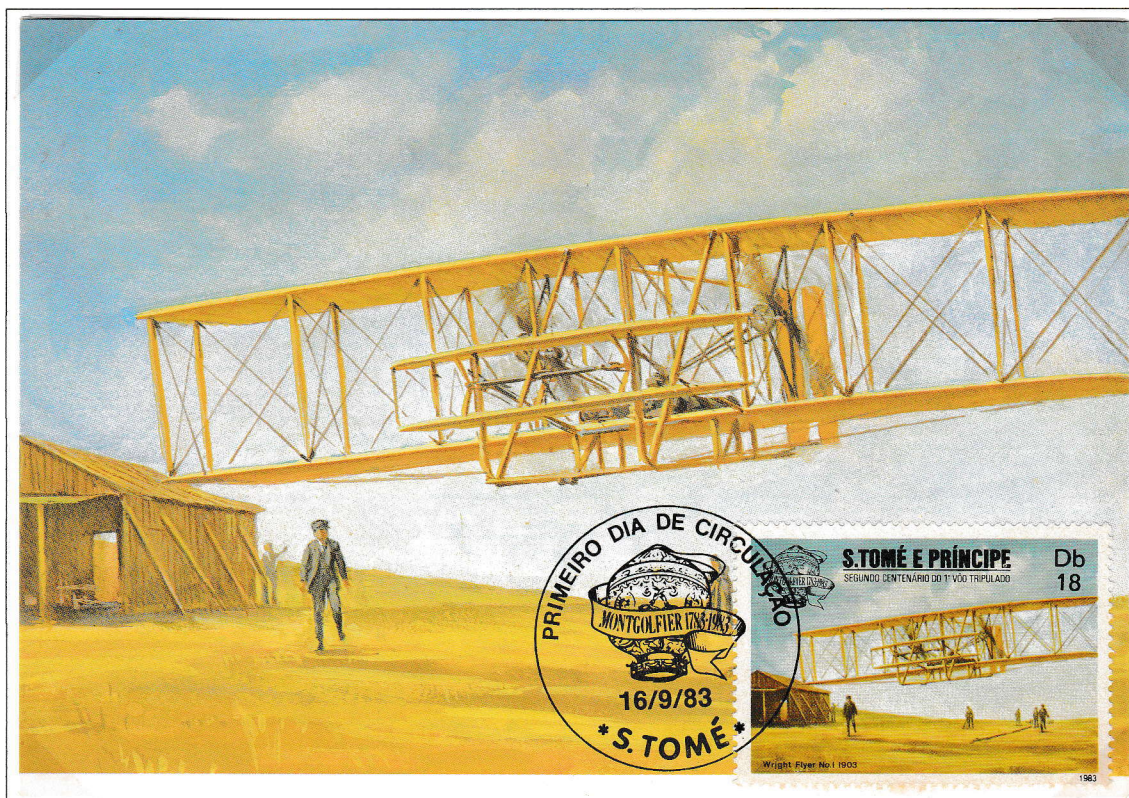
Le vicende dei Wright nel campo degli affari non furono però rosee. Ben presto gli ordini cominciarono a scarseggiare, dal momento che nel periodo tra gli anni 1900 e gli anni 1910 l'aeroplano era quasi privo di utilità pratica. Inoltre, una serie di battaglie legali che i Wright intrapresero per far valere i diritti del loro brevetto del 1906 li distrassero dal loro lavoro e attirarono verso di loro la disapprovazione di tutto il mondo aeronautico del tempo.

Nel corso di un viaggio d'affari a Boston, nell'aprile 1912, Wilbur Wright si ammalò improvvisamente; al rientro a Dayton gli venne diagnosticata una febbre tifoide. Morì la mattina del 30 maggio 1912, nella casa di famiglia dei Wright; aveva 45 anni.

Orville successe a Wilbur alla presidenza della Wright Company subito dopo la sua morte. Con la stessa mancanza di passione per il mondo degli affari che aveva caratterizzato il fratello, ma senza le sue capacità organizzative e dirigenziali, finì per vendere la compagnia nel 1915.

Ritiratosi dagli affari divenne una personalità anziana e autorevole nel mondo dell'aviazione, collaborando con diversi enti e comitati aeronautici come la NACA.

Orville morì al Miami Valley Hospital di Dayton il 30 gennaio 1948, in seguito al suo secondo attacco di cuore, all'età di 76 anni.

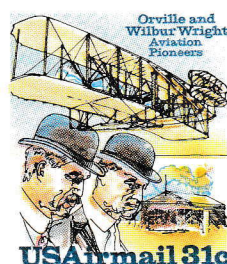
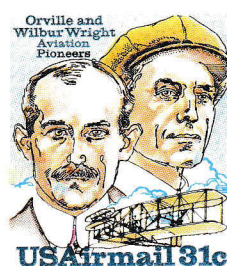


WRIGHT FLYER n° 1_1903 Annullo figurato S.Tomé e Príncipe 16-09-1983

BRASILIANA 79

Rio de Janeiro, Brasil

15 a 23 de setembro -1979



Entre os grandes pioneiros da aviação do Século 20, estavam Alberto Santos Dumont e os Irmãos Wright, Orville e Wilbur. Estes corajosos precursores foram homenageados com uma emissão de selos pela Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, em 1973 e, também, pelo Serviço Postal dos Estados Unidos da América, em 1978. Estes selos vão reproduzidos neste cartão que foi emitido para saudar a BRASILIANA 79.

W.F. Bolger
WILLIAM F. BOLGER
POSTMASTER GENERAL